

STUDIA FOLKLORISTICA ET ETHNOGRAPHICA 85.

„HOGY MI A DUNA, AZT ÉN MONDOM MEG.” 19. SZÁZADI
FOLYÓDISZKURZUSOK

Király Edit

**„Hogy mi a Duna, azt én
mondom meg.”**

19. századi folyódiszkurzusok



Debreceni Egyetemi Kiadó
Debrecen University Press

Debrecen, 2021

Studia Folkloristica et Ethnographica

85.

Debreceni Egyetem Néprajzi Tanszék

Sorozatszerkesztő:

Bartha Elek

A kötetet lektorálta:

Keményfi Róbert

Készült az Osztrák-Magyar Tudományos és Oktatási Kooperációs Akció Alapítvány 102öu5 projektszámú pályázatának támogatásával, és az MTA-DE Néprajzi Kutatócsoport kutatási programja keretében, az NKFIH–OTKA115886 számú pályázat és a Debreceni Egyetem fejlesztése a felsőfokú oktatás minőségének és hozzáférhetőségének együttes javítás érdekében EFOP-3.4.3-16-2016-00021 pályázat támogatásával.



ISBN 978-963-318-964-1

ISSN 0138-9882

© A kötet a 2017-ben megjelent „Die Donau ist Form”
Strom-Diskurse in Texten und Bildern des 19. Jahrhunderts című könyv fordítása.

Fordította: Király Edit

A fordítást az eredetivel egybevetette: Fenyves Miklós

Olvasószerkesztő: Gönczy Monika

Technikai szerkesztő: Bihari Nagy Éva

Borítóterv: M. Szabó Monika készítette „Erste k.k. Priv. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft,
Werbung, Lach Fritz 1914” című kép alapján.

© Debreceni Egyetemi Kiadó Debrecen University Press,
beleértve az egyetemi hálózaton belüli elektronikus terjesztés jogát is
Kiadta: a Debreceni Egyetemi Kiadó, az 1795-ben alapított Magyar Könyvkiadók
és Könyvterjesztők Egyesülésének a tagja
www.dupress.unideb.hu

Felelős kiadó: Karácsony Gyöngyi

A nyomdai munkálatokat

a Debreceni Egyetem sokszorosítóüzeme végezte 2021-ben

TARTALOM

ÍRÁSFOLYAM – OLVASÁSFOLYAM	11
Claudio Magris és Esterházy Péter posztmodern hagyományértelmezése	11
Magris: A folyó, mely a vízcsapból ered	13
Esterházy: E. P. – c'est moi	14
A „kitalált hagyomány”	17
19. századi Duna-irodalom	17
I. SZABÁLYOZÁS ÉS KORMÁNYZÁS	21
TÖRTÉNELEM ÉS TERMÉSZET – MEGKÖZELÍTÉSMÓDOK	21
A „természet meghódítása” avagy „békés [...] küldetés”?	24
A koldus fenség	27
Támpontok a Duna-szabályozás történetéhez	29
A szabályozás diszpozitív diszkurzusai	34
ÁLLAM ÉS SZABÁLYOZÁS	35
Szabályozó hatalom és művelési feladat	35
Központosított állam és közlekedésfejlesztés	37
Vízi út és vasút: A technológiák versenye	38
Folyamszabályozás és víziút-hálózat a Habsburg-Birodalomban	
a 18. században	38
Duna-szabályozási koncepciók a 19. században	39
Utánpótlási útvonalak	44
FOLYAMSZABÁLYOZÁS 19. SZÁZADBAN – ÁTTEKINTÉS ÉS PÉLDÁK	45
A Duna táj „korrekciója”	45
A Duna mint egész	46
A nagy bécsi Duna-szabályozás: Lokális és globális érvek	47
A nagy bécsi Duna-szabályozás: A hajózási szempontok elsőbbsége	47
Viták a bécsi Duna-szabályozás körül	52
A Vaskapu	54
Jogi háttér	56
Műszaki és pénzügyi nehézségek	59
A folyószabályozás következményei	61
Összegzés	63
VALÓS ÉS IMAGINÁRIUS	64
A FOLYAMSZABÁLYOZÁS DISZKURZUSA(I)	67
Engedelmességgel legyőzni	67
„a természet maga jelölte ki”	68
A természetes vízi út: Szabályozás mint megregulázás	69
Az ártéri erdők paradicsoma	71
A gazdasági mozzanat	73
Körforgás	73

Vízi út, pénzfolyam, emberáradat	76
A Monarchia ütőere	77
Éltető és zavaró körülmények	80
Összegzés	83
 II. A VILÁGKÖZLEKEDÉS LÁNGOSZLOPA	84
UTAZÁS GŐZERŐVEL	85
A gőzhajó	85
A gőzhajózás kezdetei – „tulajdonképpeni úgynevezett gőzhajók” és dunai gőzhajók	87
Az állandó dunai gőzhajózás kialakulása	95
Régi és új	96
A Duna mint „a világkereskedelem útvonala”	99
Monopóliumok	102
Összegzés	102
A STEAM VOYAGE DOWN THE DANUBE	103
A Duna mint egység	104
Az első al-dunai úti beszámolók (1835-1845)	106
Brit és német perspektívák	113
A nagy kép és az apró részletek	115
Várakozások és tapasztalások	118
„Watt és Fulton titáni találmánya”	122
Úszó színház	126
Összegzés	128
 III. A KITALÁLT TÉRSÉG	129
Térszociológiai fogalmak	131
Topológiai modellek	133
Képzelt földrajz	135
Balkanizmus és a Duna-térség	137
Közép-Európa és a Duna-térség	139
Kapocs Nyugat és Kelet között	146
A felfedezés forgatókönyv	147
Halálfolyó – Alexander Kinglake	152
A kertből a vadonba	156
Összegzés	161
 IV. A DUNA MINT TÁJ – AVAGY A LÁTÁS MÓDOZATAI	162
AZ UTAZÁS LEÍRÁSA – HITELESÍTÉSI STRATÉGIÁK	164
Írás, olvasás, utazás – Apodémikák	165
A „szubjektív” utazás	166
Az útirajz mint műhely és mint gyár	170
Mozgás, látás és tér	170
Polgári utazás és territórium	171
Dunai utazások papíron	172
A képiség követelménye	174

Látni, ami (már) nem látható	175
A TÁJ MINT KÉP	177
A természet mint táj	178
A tér megjelenítése és megteremtése az irodalomban	181
Az észlelésmódok változása	182
A „festői dunai utazás”. Kanonizált képsorok	185
Mappák és illusztrált úti beszámolók	188
Új sokszorosítási eljárások – litográfia, acélmetszet és fotográfia	208
Díszkötetek: enciklopédikus képes barangolások	214
Utazás a forrásanyag körül	215
Irodalomszociológiai összefüggések	218
Írás és kép	219
FESTŐI (UTAZÁSI) IRODALOM?	220
A természet festménye	221
Képzeletben festeni	223
A nézés dramaturgiája	225
A RAJZOLÓ-ÍRÓ UTAZÓ: FELIX PHILIPP KANITZ	227
A bejárt tér	228
Utazás – papíron.....	230
A térképek, képek és panorámaképek szerepe	231
Ami nem fér rá a térképre	233
A láthatóvá tett régió	235
Összegzés	236
V. A TÖRTÉNELEMFOLYÓ	238
A TÖRTÉNELMI TÁJ MINT LÁTVÁNY	239
Égkupola és üdvlelde: Pillantás a Walhallából	243
TÖRTÉNELMI NARRATÍVÁK	248
Történelemfolyó, elbeszélésfolyam	248
Hurkok és egyenesek: az idő rajzolatai	249
A történelmi utazás	251
A földfelszínre írt történelem	253
A történelemmel teli folyó	256
„Ausztiria alfája és omegája”	259
Rajna és Duna: Irodalmi párhuzamok	259
A német-ausztriai kultúrmisszió folyója	261
Históriai utazások a Dunán: A svábok bejövetele	264

A MAGYAR MILLENNIUM MINT TÖRTÉNELMI PERFORMANSZ	269
Millenniumi ünnepség – versengő elképzelések	271
A világ mint díszlet	275
Az ünnep mint ismétlés és mint átvitel	276
Honfoglalás és honföldrajz	277
A nemzet tere mint színházi tér	279
A folyamszabályozás megjelenítése a millenniumi ünnepen	280
Vaskapu-toposzok	281
Az ünnepélyes megnyitó	282
Az ünnep értelmezései	283
Az ezredév szimbolikája: befogadottak és kirekesztettek	283
Kapu és korszakhatár	285
Összegzés	286
VI. KÜSZÖBVIDÉK – TOPOSZ ÉS TOPOGRÁFIA	287
Küszöbten	287
A Vaskapu – a tájleírás nehézségei	288
A Vaskapu-szabályozás toposzai	292
Ada Kaleh – sziget a határon	296
A Vaskapu mint irodalmi heterotópia	300
Téridő	303
A határsziget toposza	304
Egy sziget, két sziget	305
A Senki szigetének utópiája	306
Utazások vízszintes és függőleges irányba	307
Navigáció, kormányzás, írás	309
Folyónarratívák	311
A teremtés olvashatósága	315
A jelek körforgása	316
A regény műfajának kérdése az irodalomtörténetben	317
Navigálni – elbeszélni	319
Összegzés	321
Rezümé	320
Irodalomjegyzék	325
Névmutató	365

Előszó

Témáink, ha lassan találunk is meg minket, idővel hozzánk nőnek, vagy legalább is újra és újra ránk köszönnek.

Valahogy így történt ezzel a könyvvel is.

Amikor az ezredforduló táján először merült föl, hogy egy nemzetközi kultúratudományi projekt keretében a Dunával foglalkozzak, először a dolog képtelensége lepottorgott meg – és vett le a lábamról azon nyomban. A furcsa tény, hogy vízmérnökök, hajózási szakemberek, geodéták és halbiológusok legitim szakmai terepe saját vizsgálódásaim tárgya *is* lehet, a feje tetejére állította a világ és a tudomány számomra megszokott rendjét. Mert miként alkothatják meg szövegek és képek a maguk mindenkor Dunáját, ha egyszer a Duna adott? A meglepetésből lassan formálódtak a további kérdések: Milyen toposzokkal és retorikai alakzatokkal érveltek a Duna földrajzi, műszaki és politikai egysége mellett a 19. században? Mely médiumok és műfajok vitték ebben a prímét? Milyen érdekek állították ezeket csatarendbe?

A bő tíz évvel később elkészült munka környezet- és technikatörténeti, könyvészeti rétegei dacára elsősorban irodalmi, kultúratudományi elemzésnek tekinthető. Innen adódott, hogy a végül 2017-ben megjelent eredeti német kiadás címűl egy Esterházy-idézetet választottam a *Hahn-Hahn grófnő pillantásából* – ezzel is utalva elemzésem elsődlegesen poétikai-retorikai jellegére: „A Duna a forma”.

Talán ezért is lepődtem meg, amikor 2020-ban a magyar kiadás címének Keményfi Róbert egy másik Esterházy-mondatot javasolt ugyanabból a könyvből: „Hogy mi a Duna, azt én mondom meg.” Bevallom kétségeim voltak. Vajon használható-e az én szócska egy tudományos munkában ugyanúgy, mint egy szerzői műben? Nem túl konstruktivista, és főleg nem túlságosan nagyképű-e?

Végül ezen a nyáron egy berlini levéltárban belebotlottam az új cím addig nem sejtett jelentésébe – és az teljes mértékben megnyugtató. Esterházy műve felkérésre íródott és ő bár a konkrétumok részletezésétől tartózkodott, a megbízás tényét mint kiindulópontot beleírta könyvébe, a megbízó és a bérlemény visszatérő poétikai dialógusába. A megbízó (fiktív) poétikai elvárás-

kat fogalmaz meg, bérlemény viszont azoktól magát függetlenítvé halad előre. Ebben az összefüggésben írja le bérlemény az említett mondatot.

Irodalom és tudomány beszédmódja különbözik ugyan, de az autonómia követelménye és ígérete közös bennük. Ebben az értelemben, a külső kényszerek, megrögzült elképzelések és az azokhoz való igazodás tekintetében a kutatóra is igaz: hogy mi a „Duna”, azt ő mondja meg.

Köszönettel tartozom Roland Innerhofernek, Konstanze Fliedlnek, Michael Rohrwassernek, Teller Katalinnak tanácsaikért, ötleteikért, kommentárjaikért, ezek nélkül a könyv bizonyára nem jöhetett volna létre. Munkám első elméleti alapvetését két FWF projekt során a Wolfgang Müller-Funkkal és Waltraud Heindl-lel folytatott gondolatébresztő beszélgetéseknek köszönhetem.

Bán Zoltán András, Radnóti Sándor, továbbá Dávidházi Péter és az MTA Irodalomtudományi Intézetének XIX. századi osztályán dolgozó kollégái hasznos tippekkel láttak el mindenek előtt a 19. és 20. századi magyar irodalmat illetően. Vizkelety András érdeklődésével, jóindulatával és számos olvasmányjavaslattal támogatott.

Vörös Boldizsár a Széchenyi-filológia, Danku György és Török Zsolt a térképészet, Olivia Spiridon, Marian Țuțui, Albertini Béla, Anton Holzer és Frisnyák Zsuzsa az illusztrációk útvesztőiben szolgáltak igen hasznos útmutatásokkal.

Külön köszönet illeti Keményfi Róbertet és munkatársait, Nagy Évát és Bátfai Erikát, hogy támogatásukkal, gondos munkájukkal lehetővé tették a könyv magyar kiadását.

Kutatásaim anyagi és tárgyi feltételeit, különösen a kezdeti időszakban, a fent említett két FWF kutatási projekt, „Uralom, etnikai differenciálódás és irodalom az Osztrák-Magyar Monarchiában 1867–1918” valamint „Centrumok/perifériák. Kultúrák és uralmi viszonyok az Osztrák-Magyar Monarchiában 1867–1918”, illetve az ÖAD Franz Werfel kutatói ösztöndíja teremtette meg.

Budapest 2021. szeptember

Király Edit

„Alig értem a dunai hajóút
(Jókai Mór *Az arany ember* [1872]) végére,
úgy érztem, most
mindjárt el kellene olvasnom egy ... Dunáról szóló
monográfiát; de ilyet nem találtam.”¹
Rolf Vollmann

Írásfolyam – olvasásfolyam Claudio Magris és Esterházy Péter posztmodern hagyományértelmezése

Ami folyik, nem állandó. Folyamatosan változtatja alakját, és aki megragadni próbálja, annak kicsúszik a kezéből. Már a romantika is a folyékonyság metaforikája révén bontotta ki az átlátszatlan nyelv képzetét – egy olyan nyelvet, amelyet nem szerkezetként, hanem háttérzajként gondolt el. A folyóhoz a befejezetlenség és formátlanság képzete társul, s így hosszú időn keresztül fel sem merült, hogy az olvasás színtereként tekintsenek rá. Az 1838-as nagy pesti árvíz leírásakor Johann Georg Kohl még rémületes képet fest a kiöntött Duna által összezagyvált könyvekről:

Nem tudom, milyenek lehettek a többi boltok, de néhány könyvkereskedésben, amelyeket nem tudtak elég gyorsan kirámolni, papírlekvárból, papírlevesből olyan irodalmi egyveleg keletkezett, amilyent sem azelőtt, sem azután nem látott senki. A könyvek szétáztak, feloldódtak, Goethe, Schiller, Shakespeare, Voltaire, Jean Paul, az egész német, francia és magyar irodalom egy masszává olvadt össze. Úszkáltak ebben a vízben magyar nyelvkönyvek, pesti újságok, angol díszkiadások, mellettük francia regények, német lexikonok, olasz áriák, melyeket együtt nyelt el a Duna, s bennük saját képét is tán százszorosan.²

Grillparzer 1843-ban keletkezett dunai úti feljegyzéseiben is az olvasás el-elakadása az a mozzanat, amely összekapcsolja az olvasás folyamatát a hajóútéval.³ Az utazást a bizonytalan, mert nehezen uralható elemen, a vízen, a napló elején a „vízre szállni – víznek menni”⁴ szójáték teljes önfeladásként jeleníti meg.

¹ Vollmann 1990: 504.

² Kohl 1842: 399. (Vizkelety 2014: 194.)

³ Grillparzer 1971: 310.

⁴ Grillparzer 1971: 322.

A folyót, esetünkben a Dunát, csupán a 20. század végén kezdték el egy adott kulturális hagyomány földrajzi kereteként, afféle szövegarchívumként értelmezni. Csak ekkor lett belőle, Esterházyval szólva, „szonett, beszédmód, diskurzus”.⁵ Ez a jelentéseltolódás szinte magától veti fel a következő kérdéseket: Hogyan válhatott a folyó a formátlanság toposzából a megformált szövegek gyűjtőhelyévé? Mely hagyományos elképzelések alapozták meg a folyó szövegfolyammá való átértelmezését?

Ezeket a kérdéseket, valamint a lehetséges válaszokat boncolgatják nagy leleménnyel Claudio Magris és Esterházy Péter egymástól egyébként nem teljesen függetlenül létrejött Duna-könyvei. Claudio Magris *Danubioja* 1986-ban, Esterházy Péter *Hahn-Hahn grófnő pillantása. Lefelé a Dunán* című kötete 1991-ben jelent meg, német nyelven pedig alig egy-két évvel később, 1988-ban, illetve 1992-ben adták ki őket.⁶ Megjelenésekor mindkettőből a korszellem beszélt, és a Közép-Európáról szóló, új hangsúlyokat kereső politikai diskurzusban jelölték ki a maguk helyét. E korabeli „Duna-mánia” irodalmi jelentősége nem a megjelent könyvek számán, hanem az írások dialogikus jellegén, valamint a Közép-Kelet-Európában 1989-ben lezajlott rendszerváltáshoz való sokatmondó közelségükön mérhető le.

A Duna ezekben a szövegekben ugyanis nem háttér, és nem is egyszerűen az útleírás tárgya. Egyik szöveg sem arra vállalkozik, hogy egy-egy folyamszakaszt, vagy éppen a Duna teljes hosszát mutassa be, hanem a folyó egészének jelentésrétegeit kívánják feltárni: a Duna mint gondolatalakzat foglalkoztatja őket.

Csakhogy a Magris és Esterházy Duna-könyveiből kiolvasható gondolkodásmód nem egy adott szaktudomány, hanem egy olyan posztmodern poétika illetékességi körébe tartozik, mely a különféle műfajok és tudásformációk közötti határok felszámolásában érdekelt. Így a Duna poétikai értelemben (is) az összekapcsolás alakzataként működik mindkettőben.⁷ Nem országokat, hanem műfajokat és szövegeket köt össze egymással. A folyó mindkét esetben egyszerre értelmezhető egy meghatározott írásmód, egy hagyomány és egy régió emblémájaként.

⁵ Esterházy 1991: 18.

⁶ Német címük *Donau. Biographie eines Flusses*, illetve *Donau abwärts*.

⁷ Magris ugyan imponáló tudományos eszköztárat vonultat föl, a tudós párhuzamoktól az idézeteken át egészen a szemtanúk beszámolójáig, de mindeközben látványosan fittyet hánny rá, hogy a tudományosság stíluseszménye a tárgyilagosság. Esterházy tárgymutatóval és a „fel (nem) használt szakirodalom” jegyzékével látja el irodalmi művét. (Esterházy 1991: 252.) Minden jel szerint Magris sikerének titka is abban keresendő, hogy eltörölte a különbséget tudós és író között, és összemosta a műfajokat.

Magris *Duna*-könyvének emblemikus gesztusa, ahogy a szöveg a meghatározhatatlanságot prezentálja.⁸ Ebből a megfontolásból maradt ki a kötet címéből a folyónév előtti határozott névelő. Ezáltal pedig a folyó azon sajátossága válik kétségesse, amely meghatározása szempontjából amúgy elengedhetetlenül szükséges, azaz a körülhatárolhatóság és a könnyen azonosítható alak. További fontos érv a meghatározhatatlanság mellett a folyó két-, illetve többnevűsége.⁹ A Duna forrásáról szóló feltételezések Magris (és egyébként nemcsak Magris) szerint épp oly nehezen igazolhatóak, mint amelyek a folyó végpontját igyekeznek rögzíteni. A Duna ugyanis, idézi könyvében Magris Amedeo, a tudós szedimentológus véleményét, egy „vízcsapból”¹⁰ ered. Vagy legalábbis egy ereszből. Arra a kérdésre viszont, hogy a nevezett vízcsapba, illetve ereszbe honnan kerül a víz, legfeljebb körkörös érveléssel adható válasz: magából a Dunából. Miközben minden folyónak van folytonossága, vízgyűjtőmedencéje, kezdete és vége, addig a Dunáról mindez nem mondható el. A kezdőpont nélküli kezdetnek egy soha véget nem érő vég felel meg.¹¹ A Fekete-tengeri torkolat „delta kanyarulataiban”¹² a folyó ágai „függetlenítik magukat az egységesség-identitás kényszerítő erejétől”:¹³ „a Duna mindenütt ott van”.¹⁴

A Duna ilyenén ábrázolása nem előzmények nélküli. A folyó már Hölderlin költői topográfijában is a kapcsolat alakzataként jelenik meg. A *Duna forrásánál* című himnuszban a forrás és a folyó is a költészet szimbólumaiként kapnak értelmet, feladatuk, hogy a „Keletről” származó „igét” „az európai-nyugati ’heszperiszi’ kultúra számára” értelmezhetővé tegyék.¹⁵ Az eredetiséget és az egyéniséget egyesítő nagy folyó képével Hölderlin a Sturm und Drang-korszak egyik toposzát eleveníti fel, mely korszak előszeretettel bújtat-

⁸ „Emlékszem arra a napra, amikor először fordult meg a fejemben, hogy megírom a *Duná-t*.” – olvashatjuk a könyv magyar kiadásához írott utószavában. „Feleségemmel és néhány barátunkkal valahol Bécs és Pozsony között, a szlovák határ közelében voltunk egy ragyogó szeptemberi délutánon. A tájban, mely körülölelt bennünket, nehéz volt megkülönböztetni a fodrozódó Duna-víz csillamlását a part menti rét fűszálainak csillogásától, nemigen lehetett megmutatni, hogy pontosan hol is van és micsoda is a Duna. Azt hiszem, ennek az ironizáló és jelképes bizonytalanságnak igen nagy szerepe van a könyvemben is.” Magris 1992: 440–441.

⁹ Magris 1992: 14.

¹⁰ Magris 1992: 15.

¹¹ Magris 1992: 432.

¹² Magris 1992: 429.

¹³ Magris 1992: 432.

¹⁴ Magris 1992: 433.

¹⁵ Schmitz-Emans 2002: 65–95, 79; Schmidt 2008. II: 408.

ta a zsenialitásról alkotott elképzelését a folyó-metaphora köntösébe. Elég, ha a *Mohamed énekére* gondolnunk, melyben a fiatal Goethe a folyó-hasonlat segítségével fejt ki zseni-felfogását.

Az, ahogy Magris a Duna forrását leírja, ezzel szemben éppen annak forrás mivoltát kérdőjelezi meg. Mert ha a folyó egy vízcspából ered, ezzel az eredetiségnek még a lehetőségét is kizárjuk. Akkor minden írás „folytatás”, vagy: kritikus szándéka révén – forráskritika.

Magris számára következésképpen nem a folyó földrajzi elhelyezkedése (nyugat-keleti folyásiránya), hanem szövegfolyamként való allegorikus értelmezése a döntő, amikor egy történelmi - jelen esetben a Közép-Európa névvel illetett - hagyomány modelljeként tételezi. A (posztmodern) írás mibenlétét firtató kérdés magába foglalja a régió identitásának kérdését is. Ha Magris könyvében a Duna végső soron egy posztmodern állapot példaszerű földrajzi metaforája, akkor azért, mert mint írja:

a Duna nem azonosítható egyetlen néppel vagy kultúrával, hiszen sok országot átszel, sok népet, nemzetet, kultúrát, nyelvet, hagyományt, politikai és társadalmi rendszert összeköt.¹⁶

A mítosz megmunkálása maga is mítoszt teremt: egy olyan folyó mítoszt, amely nem csupán átszeli, hanem Magris szóhasználatával élve egyúttal megteremti és összefogja Közép-Európát.

A *Danubio* éppen ezért minden további nélkül olvasható Magris közismert, az 1960-as években íródott germanisztikai tárgyú *A Habsburg-mítosz az osztrák irodalomban* című monográfiájának folytatásaként.¹⁷ Csak míg a korábbi írás a Habsburg-mítosz irodalmi rekonstrukcióit irodalomtörténeti elemzésnek veti alá, addig a *Danubio* maga is irodalommal avanszál.¹⁸

ESTERHÁZY: E. P. – C’EST MOI

Magris a folyót egy posztmodern szöveghagyomány földrajzi keretének tekinti, míg Esterházy könyve, a *Hahn-Hahn grófnő pillantása*, mely olvasható akár Magris szövegének travesztizációjaként is, ezt a gesztust önletrajzivá fordítja.

¹⁶ Magris 1992: 441.

¹⁷ Csáky Moritz a különbségek régiójáról, endogén és exogén pluralitásról beszél. Vö. Csáky 2010.

¹⁸ Magris itt olvasmányélményeinek csapongó összegzése során fejt ki szubjektív véleményét a Dunáról, mellőzve minden filológiai segédeszközt, például a lábjegyzeteket és bibliográfiát.

Az utazás „lefelé a Dunán” Esterházy számára is a töredezett látásmódok, „a decentralált és széttartó ’rendszerek’[...]” kifejeződése.¹⁹ A Duna-meghatározások határozottságát ő is ironikusan megtöri egy sor további meghatározás felsorolásával: beugratós definícióiban a Duna éppúgy lehet „a történelem”, mint „a bölcs folyó, az idő folyama, sőt: az élet maga”.²⁰

A Duna mint emlékezés. Újrafelfedezése az összetartozás mozzanatának. Népeket összekötő országút. Dunának Oltnak egy a hangja. A Duna mint Európa sine qua nonja. A kulturális sokszínű folyékony kódja. A kontinens ütőere. Történelemfolyó. Időfolyó. Kultúrfolyó. Szerelemfolyó. A népeket összekötő béklyó. Szabadságbi-lincs.²¹

A *Hahn Hahn grófnő pillantása* cédulakatalógusának nyelvi anyagát felsorolások, anekdoták, vélt és valódi idézetek, valamint szerzői nevek alkotják. Esterházy könyvében a Dunáról (és nem csak a Dunáról) szóló idézetek és elcsépeelt frázisok sorozatából áll össze az emlékezés anyaga. Ezek a szövegrészletek környezetükből kiragadva egy gyűjtemény elemeiként kezdenek el működni. Elrendezésük értelmezhető a gyűjtemény metatextusaként, vagy mint ami a gyűjteménynek értelmet ad.²²

Ez utóbbi Magris kötetével ellentétben az írói szubjektum, hiszen Esterházy szövege végső soron értelmezhető az *én* szócska sokrétű kifejtéseként. A saját családnevére tett kacér célzással az én állandó jelenléte történelmi alátámasztást kap: „Nekem minden családtörténet.”²³ De Esterházy még önmagát is képes törölni azért, hogy aztán „beszédmódokból, közmondásokból, értelmetlen utalásokból, árnyalatnyi, nevesincs finomságokból” rakja össze magát újra. „Ecce homo, egy ember, idézőjelben.”²⁴ Az az ember pedig, aki önmagát beszédmódok, utalások stb. összességeként értelmezi, nem más, mint maga a szerző. Valamennyi irodalmi termékének végső eredője.

Mű és szerző, fikció és én azonosságát Esterházy egy általa gyakran idézett állítólagos Flaubert-mondás segítségével fogalmazza meg, illetve fogalmazza át: „E. P. – c’est moi”²⁵ – azaz Esterházy Péter nem „szerző” a szónak

¹⁹ Esterházy 1992: 141.

²⁰ Esterházy 1992: 61.

²¹ Esterházy 1992: 66. S ha e felsorolások nem jeleznék már önmagukban is, hogy tetszőlegesen folytathatóak, akkor megteszi ezt a kitekert Beuys-idézet: „Bárki lehet Duna.” Esterházy 1992: 36.

²² Thürlmann 1998: 315–324, 319.

²³ Esterházy 1992: 10.

²⁴ Esterházy 1992: 142.

²⁵ Esterházy 1992: 130. Az „én” státuszát illető kijelentések ellentmondásosak. A szöveg egyfelől arról biztosít, hogy nem irodalmi kitalációról van szó: „ez az „én” azonban nem koholt személy,

abban az értelmében, miszerint a szerző valamely önmagát beteljesítő intencionalitás középpontja, amely intencionalitás saját műveiben manifesztálódik, hanem az az „én”, amely lefelé haladva a Dunán írja önmagát.

Az utazás gyakran szolgál az identitás megtalálásának modelljeként. Ám Esterházy írásos utazása, mely a forrástól a torkolatig vezet, nem kötődik semmilyen valós élethelyzethez, hanem olyan irodalom, amely magáról az irodalomról szól. Nem egy adott utazás csip-csup részleteiről olvashatunk itt, hanem az útirajzírás poétológiai kellékeiről, így az utazóról, a megbízóról (bérőről), *travelling uniform*-okról, valamint az „utazás” műfajairól (úti beszámoló, hajónapló, téli rege stb.). A helyváltogatás helyére a hasonló konstellációk egymásutánja lép, és az utazás maga játékos ruhapróbává értelmeződik át.²⁶

Az egyenes vonalú előrehaladást, mely a szövegben szavakra, mondatokra és poétológiai kategóriákra esik szét, felváltja az írás képzeletbeli mozgása.²⁷ Utazás és írás közös eredője pedig a Duna.

Az írás a papíron születik, nem a fejben; az utazás az úton. Nem kerülhettem meg hát, hogy aprólékosan, szinte hajlatról hajlatra, tocsogóról tocsogóra, limányokon, sömlyékeken, torlatokon és sarkantyúkon át végig ne járjam a tárgyat, „a csavargó Duna szűk völgyétől” a szulinai turzásokig, meg az ezernyi *picole tole*-kig.²⁸

A folyó itt (bevált sémát követve) az írás központi metaforája lesz, amely az írás formáját és formátlanságát egyaránt megjeleníti.²⁹ Egyúttal azt is sugallja, hogy a szöveg mindig épp keletkezik, mindig valaminek a folytatása, ezért nincsenek egyértelmű határai, se körvonalai.

hanem a regényíró, dolgokban jártas, keserű, csalódott ember, én” [Esterházy 1992: 130.], másfelől a „Költészetből nem vezet közvetlen út az életbe és az életből sem a költészetbe” [Esterházy 1992: 141.]. A kettő azonosításából adódó nehézségekre a következő megjegyzések utalnak: „Ha én én volnék” [Esterházy 1992: 129.] vagy: „A XX. századi regényíró úgy járt az „én”-nel, mint az egyszeri bojtár a mesében, aki tréfából farkas után kiált, majd segedelmére siető társait kineveti, mígnem egyszer ténylegesen megjelenik a farkas” [Esterházy 1992: 129–130.].

²⁶ Amikor Esterházy Bécsből útnak indul, egyfajta beavatási szertartás keretében meg kell szabadulnia a régi öltözködéstől: „Még Bécsben elmentünk egy szabóhoz. – Na pupák! Mik vagyunk mi? Utazók vagyunk mi. Mit csinálunk tehát mi? – Utazunk. – Ugyan. Travelling uniformokat csináltatunk tehát mi.” Esterházy 1992: 21.

²⁷ Magris számára „A Duna menti utazás egyszersmind a világot és a papírt összekötő út is.” Magris 1992: 447.

²⁸ Esterházy 1992: 25.

²⁹ Lásd még: „water [...] as iconic inspiration to the modern poet and as a powerful force that allows the poet to address his own self. [...] as a privileged aesthetic strategy [...] to discuss identity matters, both that of poetry as well as of the poet’s creative subjectivity”. Gil 2008: 9–15, 12.

A „KITALÁLT HAGYOMÁNY”³⁰

A folyó – mint már korábban Magris könyvében – Esterházynál is a szövegek egymásba fonódását modellezi. Ennek az elképzelésnek a lényege, hogy a folyó mintegy átértelmeződik a történelem allegóriájából az emlékezet képévé. Az ily módon elképzelt Duna már a hozzáfűződő fragmentált hagyomány és komplex identifikációk okán is ellenáll mindenféle egyoldalú ideológiai kisajátítási kísérletnek. Kérdéses azonban, hogy létezett-e valaha is a Dunáról való beszédmódnak azon hagyománya, melyet Magris és Esterházy sugallnak, nem kellene-e inkább e szövegek logikája alapján „kitalált hagyomány”-ról beszélni.

Itt jutunk el jelen munka kérdéseihez: Mikor és hogyan lett a Duna egy térség identitását megjelenítő táj és egyúttal az összetartozás alakzata? Valóban olyan folyó volt-e a 19. században, amelyet nem lehetett ideológiailag kisajátítani? Mely korábbi Duna-szövegek elővételezik a Magris és Esterházy által kitalált hagyományt?

19. SZÁZADI DUNA-IRODALOM

A Duna a 19. században lett emblematikus táj. Ekkor lett belőle a Habsburg-monarchia „politikai identitást teremtő” folyója,³¹ és egyúttal a „színtiszta” német folyó, a Rajna mítoszának Habsburg alternatívája. Mivel a Duna több országot kötött össze, a folyóhoz egy nemzeteken átívelő politikai eszme társult. Ez a szerep azonban csak akkor hárult rá, amikor a Habsburgok kénytelenek voltak búcsút mondani az uralmuk alatt megteremtendő német egység tervének, és új politikai küldetés után néztek Kelet-, illetve Közép-Európában.³²

A Duna „egyesítette” az osztrák örökös tartományok egy részét, később a Habsburg-dinasztia országainak többségét, végül pedig a Habsburgok birodalmát az Al-Duna országaival, mely utóbbiakra a Monarchia ki akarta terjeszteni befolyását. Ebből következően a *szalag* allegória értelmezési tartománya, mely eredetileg egy dinasztikus elképzelésen alapult, a 19. század során folyamatosan bővült.

³⁰ Vö. Hobsbawm–Ranger (szerk.) 1983.

³¹ Grosser–Kurtán–Liebhart–Pribersky (szerk.) 2000: 47.

³² Magris 1992: 46.

Ennek a hagyománynak gyakran idézett alapszövege Grillparzer himnikus hangvételű kétsorosa az alsó-ausztriai tájról, amely *Ottokár király tiündöklése és bukása* (1825) című drámájában olvasható:

„dús virágcsozor, ameddig csak ér, / s körbefonja a Duna ezüstszalagja”.³³

A leírás maga is egyszerre terméke és tárgya a folyamatos jelentésátalakulásnak; a bécsi Burgtheaternek, valamint az iskolai tankönyveknek köszönhetően idővel „Ausztria dicséreté”-vé kanonizálódott, melyet a Habsburg patriotizmus jellegzetes kifejeződéseként tartottak számon.

E dicséretet feltehetően Thomas Ebendorfer fogalmazta meg a 15. században, aki az „ausztriai (úgy is mint alsó-ausztriai) tájat”³⁴ magasztalta VI. Albert herceget köszöntő beszédében, s közben a heiligenkreuzi apátságban tevékenykedő Gutolf barát 13. század második feléből származó sorait idézte. Grillparzer pedig valószínűleg Ebendorfer szavait vette át.³⁵

A „Duna szalagja”, amely a drámában még csak az alsó-ausztriai tájat „fonja körbe”, a 19. század során már a Habsburg-jogar alá tartozó valamennyi tartományra kiterjedt. Ily módon lett a Habsburg-monarchia egységét kifejező alakzattá, melynek a Duna a természetesség auráját kölcsönözte.

Politikai hívószóként azonban a Duna alkalmas volt egymással homlok-egyenest ellentétes politikai törekvések megjelenítésére, s ezért nem csupán a Habsburg-állam fennálló rendjének legitimációs keretét szolgált, hanem Habsburg-ellenes politikai célokért is bevetették.³⁶

Ám a Habsburg-monarchia megváltozott birodalmi orientációja a 19. század kezdetén önmagában nem ad kellő magyarázatot arra, hogy miért módosult a táj jelentősége. Ez nyilvánvalóan a táj iparosításából is következett, mely folyamat körülbelül a 18. század közepén vette kezdetét Európa nyugati felén, majd a Duna-szabályozás jelszavával aztán a Habsburg-monarchiában is jelentős szerephez jutott.

Így lett a Duna azon modernizációs feladatok médiuma, melyeket a 19. században különböző osztrák-magyar elitek tűztek ki maguknak, egyszerűs mind olyan tér, mely maga is csak a gőzhajózás elterjedésével jött létre, s végezetül a Habsburg-reprezentáció egy fontos alakzata. Jelen munka nem csupán arra a kérdésre igyekszik felelni, hogy miféle jelentésekkel bírt a folyó különféle kontextusokban, hanem – Magris és Esterházy nyomdokain – egyúttal

³³ Grillparzer 1971: 66.

³⁴ Bruckmüller–Urbanitsch (szerk.) 1996: 376.

³⁵ Bruckmüller–Urbanitsch (szerk.) 1996: 376.

³⁶ Lásd Kossuth 1999: 129–132.

azt is vizsgálja, hogy e jelentések miként kapcsolódtak össze, illetve miként teremtték meg együtt a Duna mint egész képzetét. Mindenekelőtt pedig: miként lehetett egy folyó, amelyet a 19. században különféle ideológiák tűztek zászlajukra, egyúttal szabad tér is? Mert bár a folyót, mely a nyugatot a kelettel kötötte össze, előszeretettel állították a földgolyót egyetlen homogén térré alakító elképzelések szolgálatába, a Duna ugyanakkor megmaradt a kulturális heterotópiák terepének – homlokegyenest ellentétes elképzelések tapadtak hozzá és egyezkedtek rajta keresztül.

A 19. században a Dunáról szóló írások túlnyomó része mérnökök, közgazdászok, államférfiak és utazók tollából származott. A Dunához vagy egyes Duna menti településekhez kapcsolódó irodalmi toposzokról ebben a korszakban csak akkor beszélhetünk, ha az irodalom kifejezést a szó legtagabb értelmében használjuk. Jelen vizsgálódás forrásai ezért javarészt útirajzok, utazási kézikönyvek, albumok, irodalmi alkotások vagy éppen a Duna szabályozásának műszaki és gazdasági aspektusait taglaló írások.

A műszaki szövegek és az országismereti munkák tárgyak leírására saját terminológiát alakítottak ki, fogalmaikat azonban más összefüggésekben is használták, s ezzel e fogalmakat mintegy át is ültették egy másik „nyelvre”, egy másik „jelrendszerbe”. A műszaki tudás közgazdasági vagy esztétikai „nyelvre” történő lefordítása műfajonként és médiumonként is különféle módon történt. A Vaskapu-szabályozási munkálatokról szóló sajtóhírek például a kotrógépek mindent túlhasogó zaját a természeti fenség „fogalmába” ültették át. A munkálatok nehézségeit és magas költségeit, de mindenekelőtt a szabályozás gazdasági hasznát pedig a pozitivistá történelemfilozófia „nyelvre” fordították le, következésképp a Vaskaput egy új korszakba nyíló kapuként értelmezték, amelyben a kézműipar, a gyárak és a kereskedelem roppant mértékben fejlődnek majd, megalapozva a nemzetek gazdagodását. Vajon miként változnak meg a műszaki elképzelések, de akár az esztétikai és gazdasági modellek is, az ilyen adaptációk révén?

Az első fejezet (*Szabályozás és kormányzás*) azon gyakorlatok és tudásformációk szerveződését vizsgálja, melyek számottevően hozzájárultak a folyamatszabályozásról szóló diskurzus létrejöttéhez. A második fejezetben (*A világ-közlekedés lángoszlopa*) az új közlekedési eszközt, a gőzhajót próbálom meg olyan észlelő apparátusként értelmezni, amely nem csak az utazás mikéntjét, hanem a természeti táj észlelését és a dunai táj konstrukcióját is megváltoztatta. A harmadik fejezet (*A kitalált térség*) azt vizsgálja, hogy milyen előfeltevések alapján tekintették a Duna völgyét összefüggő egésznek, s hogy ez miként viszonyult a régió más politikai és földrajzi térképzeteihez. A negyedik fejezet

(*A Duna mint táj*) a táj esztétikai kategóriájával foglalkozik, amely a Duna 19. századi képi és irodalmi ábrázolásának alapját képezte, továbbá azzal a habittussal, amely meghonosította az utazás új kultúráját és az észlelés új paradigmáját. Az ötödik fejezet (*A táj historizálása*) azt mutatja be, hogy a táj esztétikai percepciója miként járult egyúttal hozzá a táj átpolitizálódásához, valamint ahhoz, hogy egységként tekintsünk rá. A hatodik fejezet (*A külső mint toposz és topográfia*) a Vaskapu ellentmondásos toposzát tárgyalja és arra keresi a választ, hogy mely kontextusokban működhetett a Vaskapu mint irodalmi heterotópia.

A Dunáról szóló diskurzusok és ellendiskurzusok teljes áttekintéséhez az összes olyan nyelvet ismerni kellene, amelyet a Duna mentén beszéltek és amelyeken a Dunáról gondolkodtak. Nekem meg kellett elégednem azzal a két nyelvvel, amelyet jómagam beszélek. Ha nem is léphetnek fel a teljesség igényével, megvan az az előnyük, hogy a német a Monarchia uralkodó nyelve volt, míg a magyar – legalábbis némely tekintetben – egy ettől eltérő perspektívát nyit meg. Ráadásul a Duna-szabályozás hatalmas vállalkozását elsősorban az osztrák és magyar elitek követelték, s így azt mindenekelőtt az osztrák, illetve a magyar nyilvánosságban vitatták meg. A Dunáról szóló angol nyelvű irodalom ezzel szemben a mennyisége és gyorsasága okán keltette fel az érdeklődésem, mellyel a dunai gőzhajózás kezdeteire reagált, nem utolsósorban pedig azért, mert egy kívülálló nézőpontot képviselt.

I. Szabályozás és kormányzás

Történelem és természet – megközelítésmódok

A folyó lételeme a mozgás. Ezért is tekintettek rá újra és újra az idő múlásának emblémájaként. Van kezdete, vége, sőt határozott iránya, s ez különösen alkalmassá tette arra, hogy a 19. századi történetírás vizsgálódásainak kedvelt tárgyát, az eredet kérdését megjelenítse. De bármennyire is kézenfekvő a folyót a történelmi idő jelképének tekinteni,¹ mint a természet része – akárcsak a táj más elemei – nem képezte a történelem *tárgyát*. Természet és civilizáció hagyományos szembeállításában a történelmi változás képessége csak az utóbbit illette meg, míg a természet a civilizáció (változatlan) ellentétpárjaként tételeződött. Ha vizsgálták egyáltalán, természet és történelem összefüggése „leginkább a földrajzi és éghajlati determinizmus” alapján nyert jelentést:

A népek sajátos mivolta a földrajzi környezetükből, illetve az azzal együttjáró éghajlati viszonyokból eredeztethető.²

A természeti táj historizálódása a huszadik század fejleménye, és a történelmi életér fogalma nélkül aligha volna elképzelhető.³ A történetírásban két olyan törekvést figyelhetünk meg, amely a táj történelmi megközelítésének irányába hatott: az egyik a történettudományi időfogalmak tematizálása az úgynevezett *Annales*-iskolában; a másik a hetvenes évek környezeti válságából, illetve környezetvédelmi mozgalmából kinőtt környezettörténet,⁴ mely fokozatosan mozdult el az „ipar- és technikátörténet periférikus témái”⁵-től, valamint a környezetvédelmi mozgalmak és különféle természetkoncepciók történetétől ember és környezete viszonyának általános történelme felé. Az *Annales*-iskolát foglalkoztató kérdést pompásan jellemzi Georges Duby *Folytonos*

¹ Vö. „A történelemfolyó” című fejezet.

² Radkau 2003: 165–186, 165. Ide tartozik a „természetes” határok kérdésköre is, amely a 19. században nagy népszerűségnek örvendett. A Duna-irodalomban Johann Georg Kohl *Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pest* című könyve jó példa arra, miként tárgyalható a földrajz a történelem fundamentumaként.

³ Raulff 1999: 11.

⁴ Az új környezeti tudatosság kialakulásának sarokpontjai közt meg szokták említeni Rachel Carsons 1962-ben megjelent *Silent Spring* című művét, az 1970-ben bevezetett Föld napját, valamint a Római Klub 1972-ben készült jelentését a növekedés határaitól. Vö. Winiwarter 1998: 6–20, 6; Siemann–Freytag 2003: 7.

⁵ Raulff 2003; Siemann–Freytag 2003: 166.

történelem című önéletrajzi kötetének egy részlete, amelyben Duby elmeséli, miként fordult a középkor kutatása során érdeklődése a táj felé. Az írott források nyomasztó komplexitásától megfáradva a történész a „konkrét valóságban” keresett fogódzót:

A kopott, csupa lyuk szövetet, amelyet a latin szavakat olvasva szálanként foldoztam össze, szilárd hordozóra akartam felvinni, a tájra, erre a ha másképpen is, de ugyanannyira gazdag, ám hiánytalan, kiterített, szívós dokumentumra, ahogy egy porladó freskót vászonra ragasztanak, hogy megmentsék az enyészettől. Ezt a ráhelyezést annál is inkább hasznosnak éreztem, mert ez a hordozófelület nem semleges, domborulatai, színei vannak, amelyek, úgy gondoltam, életre kelthetik a ráhelyezett szövet részleteit.⁶

De épp az állandóság és változatlanság iránti vágy ébreszti rá a fiatal Dubyt egy váratlan tanulságra:

Ekkor még nem tudtam, milyen jelentős különbségek vannak a táj akkori és mai képe között.⁷

A szinte mozdulatlan mozgás kérdését az Annales-iskola másik történésze, Fernand Braudel fejtette ki írásaiban rendszeres formában. Braudel *A Földközi tenger és a mediterrán világ II. Fülöp korában* (1949) című művének első részében az emberi élet legalapvetőbb feltételeivel foglalkozik, mint az éghajlat vagy a földrajz, és a „szinte mozdulatlan történet” – más megfogalmazásban: a „lassított filmhez hasonló” történelem példáiként,⁸ a hosszú tartam időskáláján helyezi el őket. A háromkötetes mű első kötetében *A környezet* címszó alatt tárgyalt folyamatokat a második és harmadik kötetben a gazdasági és társadalmi változások „százados léptéke”⁹, illetve a „rövid [...] időtartamba rendezhető”¹⁰ események ellenpontozzák, „melyek egy kurta pillanatra felvillannak a történelem egén”.¹¹

A legújabb környezettörténet témája ezzel szemben már nem az idő rétegmodellje, hanem az emberi társadalom és annak természetes környezete közötti összefonódás vagy „anyagcsere”.¹² Mint William Cronon írja Mark Cioc *Rajna*-biográfiájának előszavában, a történelmet éppúgy tévedés volna

⁶ Duby 2000: 39.

⁷ Duby 2000: 39.

⁸ Braudel 1996: 15.

⁹ Braudel 1996. II: 395.

¹⁰ Braudel 1996. III: 962.

¹¹ Braudel 1996. III: 961.

¹² Ezt a kifejezést használja többek között Andersen, Anne. Andersen 1996: 26.

annak anyagi kontextusai nélkül értelmezni, mint megfordítva, a természetet ember nélkül elgondolni. A környezet története egyaránt magába foglalja a környezet átalakítását az ember által és az emberi társadalom változását a (megváltozott) környezet függvényében.

Így lesz a táj a történelem folyamatosan változó tárgya, mely Siemann hasonlatával élve ugyanúgy olvasható, ahogy korábban Georges Duby csak a szöveges forrásokat vélte olvashatónak:

Egy tájra vagy egy bezárt és a növényzet által újra birtokba vett ipari területre úgy tekinteni mint egy újra és újra átírt palimpszesztre és úgy olvasni, mintha levéltári irat volna, ahogy régen az óegyiptomi pergameneket volt szokás [...] ¹³

– ez jelöli ki a táj új szimbolikus helyét.

Hogy a folyó mint tájformáció miként lett a huszadik században történelmi vizsgálódások tárgya, azt példászerűen szemlélteti két „folyó-életrajz”, melyek, igaz, nem a Dunáról, hanem a Rajnáról íródtak. Az egyik közülük része az *Annales*-iskola azon törekvésének, hogy a történelmet az eseménytörténetnél szélesebb alapokra helyezze. A másik környezettörténeti munka, következőképp a természet és társadalom közötti kölcsönhatást vizsgálja.

Lucien Febvre 1935-ből származó *Le Rhin. Problèmes d'histoire et d'économie* ¹⁴ című könyve – mely igyekezett „megtisztítani” a Rajnát a rárakódott nacionalista eszméktől – adottságként, „a történelem földrajzi keretfeltételeként” ¹⁵ kezelte a természetet, mindamellett ügyelt rá, hogy a folyó földrajzi elhelyezkedését faktumnak és ne fátumnak tekintse. ¹⁶ A „folyótest maga” ¹⁷ Febvre számára csupán egy adott társadalom materiális létének hordozója volt, ¹⁸ de annak szabályait nem szabta meg. Elemzésében a folyó egyfajta „fővezeték”, ¹⁹ melynek szerepe abban áll, „hogyan összekössön és egymáshoz közel hozzon.” ²⁰ Bár voltak korok, amikor a folyóra úgy tekintettek, mint „véres és meddő határ”-ra, a Rajna történetét alapvetően mégis a kölcsönös cserekapcsolatok, az emberi és szellemi kommunikáció határozták meg. ²¹

¹³ Siemann–Freytag 2003: 12.

¹⁴ A Rajna. Történelmi és gazdasági problémák.

¹⁵ Febvre 2006: 13.

¹⁶ A folyó nem arra való, hogy úgymond „természetes határok”-at indokoljunk vele: „a természetes határokat” hagyjuk a nagyokosakra vagy a balgákra. A határokat mindig emberek húzzák meg.” Febvre 2006: 13.

¹⁷ Febvre 2006: 10.

¹⁸ Vö. Febvre 2006: 22.

¹⁹ Febvre 2006: 19.

²⁰ Febvre 2006: 186.

²¹ Febvre 2006: 186.

Febvre nem „csupán a [politikai, verbális] gesztusokat” szeretne volna megragadni, hanem azokat a tényezőket is, „amelyek ezeket a gesztusokat az emberek és népek tudatában indokolják, illetve meghatározzák.”²² Azaz: nemcsak a szövegeket, hanem a kontextusokat is, vagy egy képszerű kifejezéssel élve, mindazt ami „a kiállított papírok hátoldalán szerepel.”²³ Azzal azonban, hogy az emberi tevékenység nyomán a táj miként változik, Febvre egyáltalán nem foglalkozott.

A tudományos munka, mely a Rajnát az emberi történelem keretfeltételéből annak tárgyává tette, Mark Cioc *The Rhine. An Eco Biography 1815–2000* című könyve volt 2002-ben. Ebben Cioc azt vizsgálja, hogy a gőzhajózás és a szabályozás a Rajna Bizottság tevékenysége nyomán miképpen alakította át a folyót az emült kétszáz évben.²⁴ Mint William Cronon bevezetőjében írja, Cioc értelmezésében a folyó nem egyszerűen a természet örök színpada, amelyen a történelem nagy drámái kerülnek megrendezésre, hanem saját története van.²⁵ A környezettörténet végső soron mindig a „természet” adott kultúrán belüli helyével foglalkozik. Mert hogy miképp bánunk környezetünkkel, azt mindig az emberi elképzelések és konvenciók szabják meg, és pedig nem csak az anyagi eszközök, hanem a nyelv tekintetében is, amellyel Cronon szerint e rendszereket értelmezzük.²⁶

A „TERMÉSZET MEGHÓDÍTÁSA”²⁷ AVAGY
„BÉKÉS [...] KÜLDETÉS”²⁸

Az utóbbi évtizedek egyik legimponálóbb kísérlete, mely az újkori Németországban végbement nagyszabású környezetátalakítási folyamatokat egységes történelmi modellbe foglalja nem csak azok anyagi feltételei, de a nyelvhasználat tekintetében is, David Blackbourn-tól származik. „A természet meghódítása” – ahogy Blackbourn „a német táj történeté”-nek 1750-től 1950-

²² Febvre 2006: 164.

²³ Febvre 2006: 166.

²⁴ „Yet rarely did the engineers correctly anticipate the full consequences of their manipulative actions, and more often than not they were caught off guard when the river responded in unexpected ways.” Ezt a magatartást Cioc a bűvésznaséhoz hasonlítja. Cf. Cioc 2002: 15.

²⁵ Cronon 2002: ix–xii, ix.

²⁶ „they point to the importance of human ideas and human cultural conventions not just in reshaping natural systems, but in providing the very language and concept with which we understand these systems”. Cronon 2002: x.

²⁷ Blackbourn 2007.

²⁸ Kanitz 1874: 49–58, 51.

ig terjedő korszakát egy rövid címben összefoglalta, s egy hosszú tudományos munkában meggyőzően kifejtette – nemcsak nagyságrendileg különbözik a természet korábbi átalakításaitól, hanem társadalomtörténeti hatásában is. Mert az Odera mocsarainak lecsapolása és megművelése, a Rajna szabályozása vagy a Jade-öbölbeli porosz tengeri kikötő kiépítése egytől egyig a társadalmi modernizáció részét képezték.²⁹

Blackbourn szerint e vállalkozások diszkurzív tekintetben is eltérnek elődeiktől, amennyiben az emberek hódításként vagy leigázásként értelmezték őket, és ezzel azt is kifejezésre juttatták, hogy a természet az ellenségük. Nagy Frigyes a mocsarak lecsapolására úgy tekintett, mintha „a barbárságtól”³⁰ hódította volna el őket. A Rajna-szabályozás tervezőmérnökét, Johann Gottfried Tullát pedig a „vad Rajna megzabolázójaként”³¹ tartják számon és Blackbourn szerint a háborús metaforika³² ezekben az esetekben szó szerint értendő, mert többször fordult elő, mintsem gondolnánk, hogy „egy-egy folyó szabályozása a háborúskodás mellékterméke vagy épp annak közvetlen előzménye volt, s így nem tekinthető csupán a ‘háborúval erkölcsileg egyenértékű hatás’³³-nak.”³⁴ Blackbourn magyarázatában a mocsarak lecsapolása a hadseregnek teremtett felvonulási területeket, a folyók szabályozása a határokat erősítette meg,³⁵ a Jade-öböl kiépítésével hadikikötő létesült, míg a Pripjaty mocsarak felszámolásának terve a második világháborúban a telepek számára biztosított megművelhető földterületet, s egyúttal felszámolta a partizánok rejtékhelyeit is.³⁶ Mióta Nagy Frigyes lecsapolta az Odera moca-

²⁹ Vö. Mathias Mutz elismerő értékelését, miszerint David Blackbourn könyvében nem csak „a német táj átalakítását írja le, hanem azt is, hogy közben miképp formálta át a modern Németország önmagát.” Mutz 2007: 84.

³⁰ Schwarzbach 1874: 266. Id. Blackbourn 2007: 97, 106.

³¹ Ez áll Tulla emlékkövén szülővárosában Karlsruhéban.

³² Mark Cioc Rajna-biográfiája is foglalkozik a Rajna „romantikus szennyvízcsatorná”-vá alakításának sajátos szókincsével: „the Rhine Commissioners set out to manipulate and control the river as fully as possible (to „tame”, „train”, „rectify”, „ameliorate”, „straighten” and „improve” it in their terminology).” Cioc 2002: 5. Csakhogy ezek az eljárások nem elsődlegesen katonai természetűek.

³³ A szállóigévé vált kifejezés William Jamestől származik és eredetileg így hangzik: „Fedezzetek fel egy a háborúval erkölcsileg egyenértékű hatást! Ha a kényelem és a nyereség lesznek a béke meghatározó céljai, az ember elemi igényei kielégítetlenül maradnak és mindig lesben állnak, így a vágy, hogy egy olyan ügynek szolgáljunk, amelynek egészen átadhatjuk magunkat.” James 1920.

³⁴ Blackbourn 2007: 13.

³⁵ Blackbourn 2007: 120–121.

³⁶ Blackbourn 2007.

rait, „a német táj története” Blackbourn szerint „a környezet elleni hadjárat”³⁷ logikáját követi.

Am bármennyire meggyőző Blackbourn érvelése, a felsorolt példák nem mindegyike illeszkedik hézagatlanul a „hadjárat” logikájába. Ami igaz Nagy Frigyesre, az bizonyára további magyarázatra szorul „a tengerszigeteken és tópartokon kiépült üdülőhelyek” vagy a „Közép-Rajna menti gyógyfürdők” esetében, melyek Blackbourn szerint ugyancsak a „német vizek megzabolázásának”³⁸ példái. Az olyan mondatban, miszerint „a kirándulók a maguk módján ’hódították meg’ a vizet”,³⁹ a *meghódít* ige kizárólag képletes jelentéssel bír. A *hadjárat* kifejezés pedig még az olyan (részben) kifejezetten stratégiailag indokolt természetátalakítási munkálatok esetében is, mint amilyen az Odera-mocsarak lecsapolása volt, csak egyetlen összetevőt ragad meg, és még csak nem is épp a legjellemzőbbet. Egy stratégia nézőpontjából végső soron minden stratégiai jelentőségű. Elég Musil *A tulajdonságok nélküli emberének* egyik hagyatékban talált fejezetcímére gondolni: „Stumm tábornok bombát robbant. Világbéke-kongresszus.”⁴⁰

A nyelv, amelyet az emberek tetteik és céljaik leírására használnak, bizonyára sokat elmond ezekről a tettekről és célokról, de a háború a Rajna-szabályozás esetében is metafora, mert a folyószabályozás előfeltételeit ugyan a napóleoni háborúk teremtették meg, de a szabályozás maga nem volt háború. A háborús metaforika a szisztematikus, célirányos tevékenységre és a kontrolltörekvésre utal, nem pedig arra, hogy mindez tényleges háborús cselekménybe illeszkedne.

Jóllehet szinte minden nagy környezetátalakításról elmondható, hogy katonai célokat *is* szolgált, s ez alól a Duna-szabályozás sem kivétel, önmagában egyik sem értelmezhető pusztán hadviselésként. Bár a Vaskapu-csatorna tervezésének és megvalósításának egymást követő fázisai pontosan követték a katonai előretörések, majd az azokat szentesítő al-dunai békeszerződések ütemét,⁴¹ s bár a szabályozott Duna az első világháborúban a központi hatalmak nélkülözhetetlen utánpótlási útvonala lett,⁴² mégsem állíthatjuk, hogy a szabályozásnak ez lett volna az egyetlen célja.

³⁷ Blackbourn 2007. (fülszöveg)

³⁸ Blackbourn 2007: 207.

³⁹ Blackbourn 2007: 207.

⁴⁰ Musil 2013: 203.

⁴¹ A Vaskapu-szabályozás második hulláma például 1853–56-ra tehető, amikor a krími háború során Ausztria elfoglalta Havasalföldet. Vö. Cassian 1865: 170–194, 182.

⁴² A Duna különösen a Belgrádjért folytatott harcokban játszott jelentős stratégiai szerepet 1914–1915-ben (a központi hatalmak 1915. október 7-én foglalták el a várost), amikor is (különösen 1915 végén 1916 elején) vízi úton látták el a hadsereget Romániából gabonával és nyersanyag-

A természet átalakítása, amely a 18. századtól egyre nagyobb méretet öltött, olyan hasznosítási viszonyokat feltételezett, amelyek addig elképzelhetetlenek lettek volna. A táj ilyen léptékű, tervszerű átalakítása elsősorban azért figyelemreméltó, mert a természet feletti uralmat a (biológiai, higiéniai, gazdasági) életfeltételek szabályozásaként értelmezte. A vad Rajna megzabolázása „hadjárat” volt – az eszközök és célok szisztematikus egymáshoz rendelése tekintetében. Csakhogy végső soron az árvizek megszüntetését, a határok rögzítését, valamint a kereskedelem és egy új típusú mezőgazdaság előmozdítását szolgálta. Épp ez volt benne a sajátosan modern.

Az uralkodás és megzabolázás gesztusa, továbbá a *győzelem* vagy a *békés meghódítás* sokat ismételt jelszavai, melyek a 19. század második felében a sajtóban, az ünnepélyes átadó ünnepségeken, valamint azok sajtóvisszhangjában komoly szerepet játszottak, véleményem szerint nem a természettel vívott háborúról tanúskodnak, hanem az uralkodó láthatatlanná vált hatalmáról, mely háborús párhuzamokkal vagy a természet fenségére és nagyságára történő utalásokkal igyekezett megjeleníteni önmagát. Elég, ha csak a század utolsó harmadának hatalmas felavatási szertartásaira gondolunk, így a Szezeicsatorna, a bécsi nagy Duna-szabályozás vagy a Vaskapu-csatorna felavatásának eseményeire, a királyokra, s előkelő vendégekre, valamint az ünnepségeket övező széleskörű érdeklődésre, és máris megértjük, hogy a természet milyen mértékben lett az emberi haladás küzdőterévé, amely a benne „fellépő” uralkodóknak valamiféle kvázi-aurát kölcsönzött.

A KOLDUS FENSÉG

Fenséges – a 19. század második felében a legkülönbözőbb szövegek illeték ezzel a jelzővel a Dunát.⁴³ A folyó nem egyszerűen nagy volt, de „hatalmas”,⁴⁴ sőt méltóságteljes és mindegyre csak a Nílushoz fogható⁴⁵ – s e közkezen forgó címkék a folyót mintegy természet szerint ruházták föl a biro-

gal, Törökországból munícióval. A középhatalmak csak akkor vonták az egész Dunát ellenőrzésük alá, amikor sikerült megtisztítani az aknáktól, és amikor 1918. április 11-én elérték a sulinai Duna-torkolatot. 1918 áprilisa és augusztus 22-e között a dunai flotta a nyersanyag- és gabona-utánpótlás biztosítása végett Ukrajnában került bevetésre. 1918. augusztus 22-én kezdődött meg a visszavonulás a Duna felé, majd október 13-án a Dunán. Vö. Schaumann–Schubert 2000.

⁴³ Kanitz 1868b: 355; Donau–Regulierungs–Comission (szerk.) 1875: 1; Heksch 1881. III: 3; Rudolf trónörökös és főherceg (szerk.) 1886: 4. (Bevezetés.)

⁴⁴ Wex 1863: 69, 71, 73, 98.

⁴⁵ Kanitz 1868b: 338.

dalmi táj rangjával. Bár a jelző a folyónak addig is kijárt,⁴⁶ ekkoriban valósággal Dunát lehetett vele rekeszteni.

Vajon min alapul e méltóság, amelynek rangjelzései még a legtárgyilagosabb leírásokból sem hiányozhattak? Jóllehet a Duna Európa második legnagyobb folyója, tényleges gazdasági jelentősége messze elmaradt az Elbáé vagy a Rajnáé mögött. Utóbbival szemben még táji szépségét is minduntalan bizonygatni kellett.⁴⁷ Nem a folyó volt fenséges a maga folyó mivoltában, hanem az emberi tervekhez és szabványokhoz igazítandó természeti elem. Hatalmassá a 19. században hozzá kapcsolódó nagyszabású célkitűzések tették, valamint a megvalósításukhoz szükséges erőfeszítések.

A táj politikai diszkurzíválása különös lendületet vett a folyószabályozás következtében, hisz a folyó ezáltal szó szerint az állami szabályozás és igazgatás tárgya lett. A Dunáról mint „vízi út”-ról szóló elképzelések pedig több szálon is összefonódtak a Habsburg monarchia stratégiai céljaival Délkelet-Európában.⁴⁸

A Duna a 19. századi nemzetgazdaság szempontjából „természetadta víziút”-nak⁴⁹ számított, amely azonban, mint a bécsi szabályozási munkálatokkal megbízott mérnök, Gustav Wex írja, „correctióra” szorul.⁵⁰ Ahhoz hogy a folyó egész évben hajózható legyen, a folyó kacsaringós kanyarulatait át kellett vágni, a meder sziklázatonyait fel kellett robbantani, a zátonyos szakaszokat ki kellett kotorni. A Duna-szabályozás hívei „békés” „misszióról”⁵¹ beszéltek, vagy akár a Duna „feladatáról” is⁵² – csak hogy erre a feladatra a folyót előbb képessé kellett tenni. Olyan közlekedési útvonal kiépítése volt a cél, amely áru- és teherszállításra is alkalmas. Azok, akik könyvekben, cikkekben és beszédekben szálltak síkra a folyószabályozás mellett, logikusan úgy érveltek, hogy a fejlődő kereskedelem közelebb hozza majd egymáshoz a Duna felső és alsó folyásának országait, és hozzájárul egy bár erőforrások terén heterogén, de valóban nagy gazdasági térség kialakulásához.

A Duna és szabályozása hatékony eszköznnek tűnt a monarchia gazdasági egységének és gazdasági növekedésének előmozdítására, valamint arra, hogy a

⁴⁶ Dielhelm és Birken a Dunát inkább Európa legnagyobb és legöregebb folyójaként tartják számon. Birken 1664: 1, 6; Dielhelm 1785: 3, 8.

⁴⁷ Kanitz 1896.

⁴⁸ Vö. Palotás 1984.

⁴⁹ Schweiger-Lerchenfeld 1896: 478.

⁵⁰ „Stromcorrectionen” Vö. Wex 1863: 72., valamint „Correction der Donau” Vö. Cassian 1865: 8, 170.

⁵¹ „Az a misszió, melyet a Duna a maga 14,630 négyzetmérföldnyi vízgyűjtőterületével jelenleg szolgál, alapvetően békés természetű.” Kanitz 1868b: 342.

⁵² „A Duna feladata” – így hangzott Eduard Suess 1880. március 30-án tartott előadásának címe.

Habsburg állam piacokat építsen ki az oszmán birodalom kötelékéből kiváló államokban.

Eduard Suess, osztrák geológus és liberális politikus, a bécsi kereskedők reformmegyeületében a következőképpen fejtette ki ezt az összefüggést:

[...] tekintve államunk földrajzi helyzetét és életfolyamatait, óhatatlanul arra a meggyőződésre kell jutnunk, hogy birodalmunk, mely az iparosodott Nyugatot a földművelő Kelettel összekötő Duna nagy világútja mentén fekszik, reményeink szerint majdan Európa belső piaca lehet, s ezért hitem szerint nincs hasznosabb és sürgetőbb feladatunk, mint a Duna folyamot erre a feladatra alkalmassá tennünk.⁵³

Beszédében Suess a korabeli folyamszabályozási retorika szabályai szerint összefüggést teremt a Duna és a Habsburg Birodalom nagyhatalmi szerepe között. A tervezett szabályozás apropóján olyan tájként írja le a Dunát, amely voltaképpen megalapozza a soknemzetiségű állam organikus egységét, és arra is lehetőséget teremt, hogy az magába olvasszon potenciális befolyási övezeteket („Európa belső piaca”). Néhány földrajzilag pontosnak tűnő kitétel segítségével – a két világtáj, a „Nyugat” és a „Kelet” említésével, továbbá a Duna nagy világútja kifejezéssel – Suess a Monarchiának birodalmi, határain messze túlmutató szerepet tulajdonít, és észrevétlenül kibővíti potenciális gazdasági befolyási övezetekkel (az al-dunai országokkal), a Dunát pedig, annak valós gazdasági jelentőségét eltúlozva, egy világút rangjára emeli. A beszéd a vegyes etnikumú terület gazdasági és civilizatorikus egységesítését tekintve a világút kiépítését kivitelező állam politikai küldetésének. A Nyugatot a Kelettel összekötő folyó e kettős szerepben – mint természetes kapocs és mint e civilizációs misszió tárgya – lett a róla elnevezett monarchia fontos legitimációs alakzata.

TÁMPONTOK A DUNA-SZABÁLYOZÁS TÖRTÉNETÉHEZ

A folyó nemcsak mint földrajzi kapocs és mint „természetes” reprezentációs alakzat játszott fontos szerepet a Habsburg állam önértelmezésében, hanem úgy is, mint fizikai médium, melyet meghatározott politikai és gazdasági célok szerint lehet alakítani.⁵⁴ Adott esetben a vad, árvizekkel fenyegető, néhol az év túlnyomó részében hajózhatatlan folyót kellett megbízható „vízi út”-tá átformálni. Ennek következtében jelen írásnak éppúgy tárgya az ember

⁵³ Suess 1880: 22.

⁵⁴ Mitchell 2002: 1–4.

által megélt tér (*space*) és a táj reprezentációja (*landscape*), mint a konkrét hely (*place*), amelyet különböző tervezők (vízmérnökök, politikusok, közgazdászok) felvetései szerint gondoltak el és alakítottak át.⁵⁵

Minthogy a (társadalmi) tér termelésének⁵⁶ különféle aspektusai között dinamikus kapcsolat van, a folyószabályozás története egyaránt tartalmaz képzelt és tényszerű elemeket. A Duna *egységes* vízi úttá alakítása ugyanis előbb a gazdasági, politikai és mérnöki diskurzusokban ment végbe, s csak azután történt meg a valóságban is. Mind a szabályozás diszkurzusa, mind annak a megvalósulása feltételezett egy bizonyos állami berendezkedést, az állami akarat nyilvánításának meghatározott módját, továbbá a tudás rendszerének adott mikéntjét, amely fokozatosan szerveződött technológiává.

A folyószabályozás a tájat a hasznosság és kiszámíthatóság összefüggésébe helyezte. A dunai hajózás és kereskedelem fellendülésén túl új piacok létrejöttét, közvetve az ipar erősödését és egy nagy földrajzi régió integrációját, az árvizek és jégzajlások megszűnését, valamint a közegészségügyi állapotok javulását várták tőle, sőt az 1830-as években még a magyar Alföld lápjainak és mocsarainak eltűnését is, melyet az elképzelések szerint óhatatlanul a mezőgazdasági termelés virágzásának kellett követnie.

A szabályozás ügyét egyre nagyobb számban végzett mérések és statisztikák kísérték, mert az nemcsak szigorúan földrajzi értelemben tette szükségessé a táj felmérését,⁵⁷ de egyre több adatot generált a vízállásokról és víz-mélységekről is. Számolták a napokat, amikor a veszélyes folyószakaszok hajózhatóak voltak, és nyilvántartásba vették a teherhajókra rakodott árut, árumennyiségeket és fuvartételeket stb.⁵⁸ De az adatgyűjtés kérdéseinek is mind gyakrabban szenteltek önálló vizsgálatokat.⁵⁹ S az már végképp e megszállottan készített kimutatások paródiájának hat, hogy a századfordulón Anton Bruckner bécsi jogtanácsos még a folyó színárnyalatait is rendszeresen

⁵⁵ E triadikus modellhez kapcsolódó fogalmak Mitchelltől származnak, Lefebvre-nél található megfelelőik: „perceived space (amit Certeau „térbeli gyakorlat”-nak nevez)”, „conceived space” és „lived” vagy „representational space”, amelyek nagyjából lefedik a reális, szimbolikus és imaginárius Lacan-féle fogalmi hármását. Mitchell 2002: vii–xii, ix; vö. Lefebvre 1991: 38f.

⁵⁶ Vö. Lefebvre: *The Production of Space*. A kifejezés magyar fordításához vö. Berger 2018: 123.

⁵⁷ A Ferenc-féle második katonai felmérés keretében 1815-ben kezdték el a Duna osztrák szakaszának feltérképezését, a Magyar Királyság területén a folyómeder felmérését 1819–1833 között végezték el.

⁵⁸ Hauffe 1890. január 1. 167f.

⁵⁹ Vö. Der III. internationale Binnenschiffahrt-Congress in Frankfurt a. M. In *Wasserstrasse. Zeitung für die gesamten Interessen der Schifffahrt*. I. Jg. 1. Nr. 1888. november 1, 2–5.

feljegyezte.⁶⁰ Az egyre kiterjedtebb felmérések implicit célja az volt, hogy a táj és a kereskedelem különböző tényezőit, de ha lehet, még a folyó folyását is befolyásolják, láthatóvá és kiszámíthatóvá tegyék.

A sokféle elvárás mögött bonyolult érdekviszonyok húzódtak meg. A folyamszabályozás legfőbb motorja kezdetektől a Duna-Gőzhajózási Társaság (DDSG) volt, melynek jelentős érdekei fűződtek a hajózható folyószakaszok bővítéséhez és a hajózás útjában álló akadályok kiiktatásához,⁶¹ a DDSG mögött pedig az osztrák és a magyar politikai és gazdasági elitek álltak.⁶²

A (víz)mérnöki szakma, mint a Monarchia számos más modernizációs és urbanizációs kezdeményezésében, a Duna-szabályozásban is tevékenyen részt vett. A hadsereg ugyancsak támogatta a kiszámíthatóan egész évben hajózható és utánpótlási útvonalként is használható Duna elképzelését. A Vaskapu-szabályozás tervezésének második hulláma akkor kezdődött, amikor 1853-ban az osztrák csapatok megszállták Havasalföldet. A Duna Egyesület (*Donauverein*) tagjai között pedig szép számmal találunk a tengerészetnél és más haderőnemeknél szolgáló tiszteket.⁶³ S akkor nem beszéltünk még a településekről, melyeknek komoly érdekük fűződött az árvizek megakadályozásához, hidak építéséhez, a zavartalan közlekedés biztosításához, s ebben közrejátszott a beépíthető,⁶⁴ netán művelésre alkalmas területek⁶⁵ szerzésének lehetősége is.

De míg a táj átalakítása a közlekedés és a kereskedelem, továbbá az árvízvédelem és a várostervezés számára új esélyeket tartogatott, addig más életformákat, amelyek az ártéri erdőkhöz vagy éppen a nagy kiterjedésű árterekhez kötődtek, ténylegesen eltörölt. Hiszen korábban ezek a vadban és fában gazdag árterek a halaknak ívóhelyet, a vadnak védelmet adtak. Nem meglepő, ha a dunai halászat, mely a 18. században még a lakosság jelentős részé-

⁶⁰ „A tanácsos a Bécs fölött található Mautern községben minden reggel 7 és 8 között a Duna vízébe nézett. Megfigyeléseit nap mint nap feljegyezte és Bécsbe továbbította a Hidrográfiai Főhivatalnak, amely 1903-tól tette közzé kijózanító látleleteit.” Vö. Holzer 2005: 11–19, 16.

⁶¹ A 1871-es londoni békekonzferencia után, mely lefektette a Vaskapu-szabályozás pénzügyi alapjait, a DDSG maga bízta meg az amerikai vízmérnököt, William MacAlpine-t a Vaskapu-szabályozás terveinek kidolgozásával. *Donau-Verein* (szerk.) 1880: 45.

⁶² Elég felidézni a DDSG első részvényeseinek névsorát: Ferdinánd főherceg, József főherceg, Magyarország nádora, Reviczky gróf, Metternich herceg, báró Puthon János bankár, báró Sina György bankár, a belügyminiszter gróf Saurau, később Széchenyi István is. Vö. „Gőzös utak” című fejezet.

⁶³ *Donau-Verein* (szerk.) 1889: 5.

⁶⁴ A bécsi Leopoldstadt egy része a nagy bécsi Duna-szabályozással keletkezett 1875-ben.

⁶⁵ Ez az elképzelés szerepet kap például Adam Müller-Guttenbrunn *Götzendämmerung* című regényében, amelyben a szabályozás sok földnélküli paraszt számára az amerikai kivándorlás alternatíváját jelenti. Vö. Müller-Guttenbrunn 1908.

nek legfőbb bevételi forrása volt, a halállomány megcsappanása nyomán jelentősen visszaesett.⁶⁶ Ez idő tájt alakultak meg az első halászati egyesületek, ekkor születtek az első halászati törvények, melyek a halak pótlását igyekeztek biztosítani. A szabályozások következtében fokozatosan eltűnt a Dunáról az aranymosás is, mely különösen a Szigetközben egész falvak megélhetését biztosította.⁶⁷

Ráadásul az első folyószabályozási kísérletek csak részben váltották be a hozzájuk fűzött reményeket, s ez további szabályozási munkákat tett szükségessé, mígnem az egykor gyors sodrú Dunából, így a DDSG egy korábbi tisztje, lényegében álló folyó lett – legalábbis az osztrák szakaszon.⁶⁸ Minden újabb szabályozási hullámmal egész halfajok⁶⁹ vagy olykor egész települések⁷⁰ tűntek el és fokozatosan megszűnt a személyhajózás is.

A 19. században a technikai és országismereti művek túlnyomó többsége a Duna-reguláció kérdését a gazdasági haszon szempontjából vizsgálta és nemcsak mérnökök és közgazdászok, de földrajztudósok, geológusok és írók is meg voltak győződve a szabályozás civilizációs szükségszerűségéről. Jellemző módon írásaikban a „jövőt” és szinte mindig a Duna egészét tartották szem előtt, amely egészbe, érveltek, az egyes folyószakaszokat be kell illeszteni.⁷¹ Még a folyószabályozás kritikusai is csupán annak hiányosságait bírálták, és új „végleges” megoldásokat kerestek. Azok nézőpontja, akik a szabályozás következtében korábbi életterületüket és létük gazdasági alapjait veszítették el, a legritkább esetben került feljegyzésre. Nyoma is legfeljebb a lekezelő „romantikus” jelzőben maradt: a sajtó így nevezett mindenkit, aki nem hódolt fenntartás nélkül a folyószabályozás eszméjének.

A folyószabályozás ügyének „romantikus” bírálata egészen más narratívára támaszkodott, mint a szabályozás diszkurzusa. Míg utóbbi a szabályozást olyan beavatkozásként tettelezte, amely minden addigi gondot egyszer és mindenkorra megold, ember és természet kapcsolatát pedig egy jövőbeli

⁶⁶ Solymos 1983: 47–61, 48.

⁶⁷ Vö. Kohl 1842. 4: 141ff.

⁶⁸ Muhr 1976.

⁶⁹ A szabályozás következtében az árterek kiszáradtak és „[...] ezzel elvesztek a halak legjobb ívóhelyei.” Dobrai 1983: 63. A halak élettereit tovább rombolták a vízerőművek és a vízszennyezés. Az alsó-ausztriai Duna-szakaszon a századfordulón még honos volt a dunai galóca, a harcsa, a kecsge, a fogas, de azóta teljesen eltűntek a Dunából. Vö. Schweiger 1983: 11.

⁷⁰ Ez történt például a vaskapui duzzasztómű építésekor 1971-ben, amikor Ada Kaleh szigete és Orsova víz alá került.

⁷¹ [Anybody]: Wiener 1870: 15, 3; Nordmann 1875. június 1, 1f.

harmóniába rendezni, addig az ellennarratíva ember és természet harmóniáját egy valaha volt háborítatlan ősállapotban vélte megtalálni.⁷²

Bár a két narratíva látszólag kizárja egymást, mégis előfordult, hogy ugyanaz az ember egyiket is, másikat is kibontotta, s akár ugyanabban műben is szerepelhettek. Jókai Mór 1872-ben *Az arany ember*ben egy még jóformán zavartalan természeti idill színhelyeként ábrázolta az Al-Dunát a gőzhajózás megjelenése előtt, míg 1893-ban *Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen* magyar főszerkesztőjeként káprázatos képet fest Budapest jövőjéről, „a midőn a Vaskapu áttörése után tengeri hajók árboczerdeje fog a fővárosi kikötőkben pompázni”.⁷³ *Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen* című kiadványt, melyet a kortárs liberális sajtó „[a] tudás megbékélés”⁷⁴ felkiáltással üdvözölt, hangsúlyozottan „politikailag korrekt” megközelítése tette alkalmassá különféle (részben egymással ellentétes) nézőpontok bemutatására, illetve dokumentálására, adott esetben akár a Duna-szabályozást illetően is. A Bécs-kötetben így jól megfér egymással a lelkesedés a szabályozás áldásos hatásai és a gyász az – ugyanezen szabályozás következtében – eltűnő természeti paradicsom miatt. A haladás ügye mellett mérnökök és közigazdászok agitálnak,⁷⁵ amikor pedig a császári vadászterületek megcsappanásáról van szó, akkor Rudolf főherceg fájlalja a „művelődés mindent egyenlősítő haladását”-t.⁷⁶

Hogy emberi beavatkozás a természet rendjébe mindig is létezett (s a jövőben is létezni fog), következésképp e beavatkozások soha nem véglegesek, arról ezek a fejezetek nem tesznek említést, mint ahogy arról sem, hogy bajosan indulhatunk ki bármiféle „ősállapot”-ból.⁷⁷

Összességében a Duna-szabályozás a 19. századi Habsburg Monarchia egyik legnagyobb természetátalakító vállalkozása volt, mely méretében jelentősen különbözött minden korábbitól. Ezeket a beavatkozásokat a későbbiekben továbbiak követték, mígnem a Dunát szinte teljes hosszában szabályozták. Napjainkban az Európai Unió Duna-stratégia felértékelődésében is újra felfedezhető számos a Duna-szabályozáshoz köthető elképzelés.

A szabályozás története különféle érdekek ütközésének és összefonódásának, valamint megtervezett és váratlan eseményeknek közös eredője. Ezért minden történeti leírásnak szüksége volna a különféle, részben egymást kiegészítő és megerősítő, részben egymásnak ellentmondó érdekek, valamint az

⁷² Blackbourn 2004: 10–30.

⁷³ Jókai 1893: 6. (Bevezetés)

⁷⁴ Sep 1884. március 27.

⁷⁵ Például Gonda 1894: 17–84.

⁷⁶ Rudolf trónörökös és főherceg 1894. 4: 437–464, 439.

⁷⁷ Blackbourn 2004: 10–30.

azokhoz kapcsolódó nézőpontok és ábrázolásmódok szétszálazására az *entangled history*⁷⁸ értelmében, s ehhez a nyomtatott forrásokon túl fel kellene dolgoznia levéltári anyagokat is. Ilyesféle történeti feldolgozásra szívesen támaszkodna jelen munka is, ám jelenleg ilyen nem áll rendelkezésre. Ezért a következőkben igyekszem felvázolni a folyószabályozás történetét és főbb kérdéseit, továbbá igyekszem sorra venni a legfontosabb idevágó tényeket. Minthogy elemzésem kénytelen beérni a nyomtatott forrásokkal, ezért főként olyan szövegekre fogok hivatkozni, melyek a Duna „modernizációja” mellett érveltek. Ennek ellenére nem szeretném azt a benyomást kelteni, hogy az események egymásutánisága egyenlő volna az események magyarázatával, és hogy a felvázolt események a szabályozás történetének összes körülményét lefednék. Mindenekelőtt pedig nem szeretném a szükségszerűen rövid áttekintéssel azt a benyomást kelteni, hogy a szabályozás azért történt így, mert így *kell*ett történnie.

A SZABÁLYOZÁS DISZPOZITÍV DISZKURZUSAI

A Duna szabályozása, valamint az a retorika, amely a folyamszabályozást képes volt szükségszerűségként megjeleníteni, s ennek érdekében érveket csatarendbe állítani különféle fórumokon – köztük kereskedelmi ankétokon, a Duna Egyesület összejövetelein, képviselőházi vitákon, napilapokban, családi és szakfolyóiratokban –, hogy azokat az érveket aztán népgazdasági, politikai, országismereti vagy akár műszaki összefüggésekben tárgyalja, röviden a szabályozás és annak retorikája egy sor olyan tudásrendet, diszkurzív és nem-diszkurzív gyakorlatot, irányított folyamatokat és azokhoz fűződő tapasztalatokat előfeltételezett, amelyeket az egyszerűség kedvéért Michel Foucault-val a szabályozás diszpozitívnek nevezhetnénk.

Azaz a szabályozás diszpozitív azon diszkurzív és nem-diszkurzív gyakorlatok összessége, melyek a szabályozást mint eljárást strukturálják. A diszpozitív különböző diszkurzusformációk (így a mérnöki tudományok, a közgazdaságtan, az országismeret) révén konstituálódik, és előfeltételezi a természet egy meghatározott műszaki és diszkurzív megközelítését.

Foucault *diszpozitív* fogalma lehetőséget teremt annak megértésére, hogy miként függnek össze egymással a diszkurzív és nem-diszkurzív gyakorlatok. Foucault ugyanis hangsúlyozza „a tudásformációk, intézmények és technikák stratégiai egységesedését”, és kiemeli, hogy „ezeknek mindig van hatalmi

⁷⁸ Werner–Zimmermann 2002: 607–636.

vonzata”.⁷⁹ A Duna szabályozása ebben a fogalmi keretben nem csak a technológiává rendeződő műszaki tudást előfeltételezi, hanem mindenekelőtt politika, technika és tudás meghatározott kapcsolatát.

ÁLLAM ÉS SZABÁLYOZÁS

*„Mielőtt nekifogunk a felvilágosodásnak, vagyis mielőtt az erdőket kivágjuk, a folyót hajózhatóvá tesszük, burgonyát termesztünk, a falusi iskolákat megjavítjuk, akácfákat és jegenyéket ültetünk, reggel-este két szőlőben daloltatjuk az ifjúságot, országutakat építetünk és himlő ellen oltatunk ...”*⁸⁰

E. T. A. Hoffmann

SZABÁLYOZÓ HATALOM ÉS MŰVELÉSI FELADAT

Az a gyakorlat, hogy egy államterület természetes vizeit átfogó tervek alapján szabályozzák, az újkor sajátja, és szinte mindig összekapcsolódott egy központosított államhatalom politikai szándékaival. E hatalom feltételezi tanácsadók és egy olyan politikai akarat meglétét, amely a népességnövekedésben látja az állami jólét és az uralkodói hatalom forrását, következésképp adott esetben egész tájakat képes átalakítani abból a célból, hogy egyes régiókat be-, illetve újranépesítsen, földművelésre alkalmassá tegyen, és az emberi településeket megvédje.

E nagyszabású tájatalakítás azokon az új hatalomtechnológiákon alapul, melyeket Michel Foucault a szuverenitás régi jogával ellentétben a kormányzatiság névvel illet. Ez olyan intézményeket, eljárásokat, elemzéseket és reflexiókat foglal magába, melyek mind a lakosságra és a lakosság fizikai életfeltételeinek jobbítására irányulnak.⁸¹ Foucault frappáns megfogalmazásában e „szabályozó hatalom”-nak⁸² már nem az a célja, hogy életben hagyjon és halálba küldjön, hanem hogy „életben tartson és halni hagyjon”.⁸³ A születési és halálozási adatok, az orvostudomány, a közegészségügy és az életkor mellett az emberek „életkörülményei”, azaz „a földrajzi, éghajlati, vízrajzi környezet hatásai” lesznek a biopolitika fontos új műveleti terepévé.⁸⁴

⁷⁹ Parr 2008: 233–237, 235.

⁸⁰ Hoffmann 1963: 28.

⁸¹ Foucault 2001–2005. III; 2003: 818ff.

⁸² Foucault 1999: 285.

⁸³ Foucault 1999: 278.

⁸⁴ Foucault 1999: 282.

E hatalomtechnológiákat a fokozottan egymásba ágyazódó állami tudás-, jóléti és (gazdaságilag hatékony) hasznosítási politika alakítja.⁸⁵ Az állambölcsesség számára elengedhetetlen új tudás éppúgy kiterjed a népesség „gazdaságilag releváns szükségleteire” mint a „benépesítés »folyamatára«” és „a (potenciális) gazdasági gyarapodás komplex feltételeire.”⁸⁶ E tudáspolitikából és haszonelvű gondolkodásból gyúrt hatalomtechnológia egyik jellemzője a biztonság diszpozítívja, amely valószínűségszámításokon alapul, és „az esetleges intézkedések kérdését a költség-haszon mérlegtől” teszi függővé.⁸⁷ Része egyúttal a véletlenek és zavaró tényezők minél tökéletesebb kezelése.

Az utópiáktól eltérően, melyek igyekeztek kizárni mindent, ami esetleges és kockázatos, a reformállam mindkettőt behozza a tengerről a saját területére, melyet egy szersmind a véletlen avagy jövőbeli események tereként határoz meg⁸⁸

– írja Burkhardt Wolf. Uralkodni innentől kezdve annyit tesz, mint a bonyolult vezérlőprogramok segítségével „szabályozni”. Az új kormányzási és közigazgatási technikákat szabályozási körök vezérlik.

A folyószabályozások története jól példa arra, miként alkalmazták a modern vezérlési programokat a természetre. Mert miközben e programok arra törekedtek, hogy a természeti viszonyokat kiszámíthatóvá és megbízhatóvá tegyék, a zavaró tényezőket kizárják és a körülményeket optimalizálják, egyúttal olyan állapotot akartak előidézni, amely mintegy önmagát szabályozza. A folyókat a szabályozás diszpozitív segítségével valósággal állami megelőző programnak vetették alá.

A 18. század második felében és a 19. század kezdetén, úgy tűnik, ez a hatalomtechnológia volt a legfontosabb előfeltétele a folyamszabályozási, mocsárlecsapolási és víziút-építési tervek elkészítésének, megvitatásának és megvalósításának. Nem mintha korábban ne történtek volna kísérletek a természet átalakítására, de a 18. században ezek léptéke alaposan megváltozott.

Az olyan műszaki óriásvállalkozások mint a Felső-Rajna, az Elba vagy éppen a Duna szabályozása nem csupán a műszaki tudás révén váltak lehetővé, szükség volt hozzájuk azokra az intézményekre, eljárásokra és tudásrendekre is, melyek legfőbb államérdeknek tartották az élet fizikai feltételeinek és a népesség gazdasági jólétének javítását, illetve kiszámíthatóvá tételét.

⁸⁵ Gehring 2008: 149–158, 151.

⁸⁶ Gehring 2008: 151.

⁸⁷ Gehring 2008: 152.

⁸⁸ Wolf 2004: 67.

A 18. században az uralkodók ilyen előfeltevésekkel fogadnak fel mérnököket, akik gátak építésével, a folyók kanyarulatainak átvágásával és a mocsarak lecsapolásával különféle célokat követnek: idesorolható az árvízvédelem mellett az árvíz következtében járványokat terjesztő rovarok elleni küzdelem, a földterületek mezőgazdasági hasznosítása és (újra-)benépesítése, a határok megerősítése, valamint a kereskedelem fellendítése. A technikákból a megfelelő tudás felhalmozása és alkalmazása révén lett apránként technológia. A folyószabályozás kivitelezőiből pedig csak a megfelelő képzések alapítása után alakult ki a vízmérnöki szakma.⁸⁹ A szabályozás munkálatait még a 19. század elején is kézzel végezték, és csupán a század második felében építettek és állítottak munkába erre alkalmas gépeket. A műszaki tervek mellől nem hiányoztak a költségszámítások és finanszírozási javaslatok, valamint költség-haszon-számítások, melyek a mérnöki javaslatokat az állam által felügyelt komplex érdekösszefüggésekbe ágyazták.

Az Odera menti mocsarak, a Rajna, az Elba és a Duna szabályozásában is újszerű volt, hogy

- a tájat mind egy általános hasznossági összefüggésbe helyezték, és a gazdaság érdekeit, például a kereskedelem és mezőgazdaság fellendítését szolgálták;
- mind a táj széles körű felmérésén alapultak.⁹⁰

A természeti viszonyokat igyekeztek kiszámíthatóvá és biztonságossá tenni, a zavaró tényezőket kizárni, illetve a körülményeket optimalizálni, s ezáltal olyan állapotot előidézni, mely a továbbiakban úgymond önmagát szabályozza. Ebben nem egy tényező, hanem a kalkulussá összefonódott tényezők együttese bírt döntő jelentőséggel.

KÖZPONTOSÍTOTT ÁLLAM ÉS KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS

A vízi közlekedési hálózat kiépítése az életkörülmények megváltoztatásán túl azt a célt is szolgálta, hogy az abszolút fejedelemség területe egységes állammá olvadjon össze.⁹¹ Ernst Nikolaus Kleemann érzékletes megfogalmazásában a fejedelmi határozatok minden egyes tengelytöréssel veszítettek súlyukból és szigorukból.⁹² Ezért minden központosított államhatalom léte a közlekedés fejlesztésén állt vagy bukkott. A kereskedelem fellendítésével és

⁸⁹ Ágoston 2002.

⁹⁰ Behrisch (szerk.) 2006.

⁹¹ Voigt 1965: 312.

⁹² Kleemann 1783.

támogatásával „a gazdasági összeköttetés segítségével sikerült egységbe foglalni azokat az országrészeket, melyek között korábban semmilyen gazdasági kapcsolat nem volt”.⁹³ Egészen a vasút diadalútjáig a legtöbb európai országban „a belvízi hajózás [...] maradt a legfontosabb közlekedési eszköz”,⁹⁴ mindenekelőtt azért, mert lehetővé tette a tömeges áruszállítást.

VÍZI ÚT ÉS VASÚT: A TECHNOLÓGIÁK VERSENYE

A vízi úthálózat virágzásának a 19. század közepén a vasút megjelenése vetett hirtelen véget. Innentől kezdve alig épültek új mesterséges vízi utak. Ez alól legfeljebb azok az országok képeztek kivételt, „ahol a belvízi hajózás legalább egy jól hajózható víziútra támaszkodhatott, amelynek közlekedési értéke valamely tekintetben fölülmulta a vasútét.”⁹⁵

Ezért a 19. század második felében az európai közlekedést két egymással ellentétes tendencia határozta meg. Egyrészt a régi vízi utak szerepét átveszi a vasúthálózat, a régi csatornarendszer szétesik és lepusztul. E funkcióváltás különösen jól látszik Anglia példáján, ahol a vasúti nyomvonalakat gyakran a betemetett csatornák helyén vezették.⁹⁶ Ugyanebben az időszakban másutt olyan új mesterséges vízi utakat hoznak létre, melyek megfelelő mélységük és kialakításuk révén sikeresen vették föl a versenyt a vasúttal, és így mintegy kiegészítették a vasúti hálózatot.⁹⁷

FOLYAMSZABÁLYOZÁS ÉS VÍZIÚT-HÁLÓZAT A HABSBURG BIRODALOMBAN A 18. SZÁZADBAN

Közlekedésfejlesztés és népesedéspolitika a Habsburg Birodalom kitüntetett politikai céljai közé tartozott már Mária Terézia és II. József uralkodása alatt is. Előtérben állt a törököktől visszahódított területek (többek között: a Bánság és Bácska) újrabenépesítése és az állam egész területének civilizációs és gazdasági egységesítése. De a 18. század végén a Duna hajózhatóvá tétele is egyre inkább az állam látóterébe került.⁹⁸

⁹³ Voigt 1965: 238.

⁹⁴ Voigt 1965: 238.

⁹⁵ Voigt 1965: 320.

⁹⁶ Voigt 1965: 317.

⁹⁷ Voigt 1965: 320.

⁹⁸ Jóllehet Mária Terézia és II. József uralkodása alatt több sikeres kísérlet is történt a dunai kereskedelem kiterjesztésére, köztük Ernst Nikolaus Kleemané 1768-ban, a Willeshoven kereskedő-

Az, hogy a folyóvizek szabályozása és a népesedéspolitika, a mezőgazdaság, valamint a kereskedelem fejlődése, illetve fellendítése összefüggnek egymással, a 18. századi Habsburg Birodalom számára is nyilvánvaló volt, ám a politikai cselekvés csak korlátozott mértékben vette ezt figyelembe.

A törököktől visszafoglalt területek benépesítése, mindenekelőtt a Bánság újratelepítése a 18. század folyamán kéz a kézben járt a mocsarak lecsapolásával, a folyók szabályozásával (Béga és Béga-csatorna 1728–1753), továbbá csatornák építésével (Ferenc-csatorna 1793–1802). E fontos intézkedések célja nem kevesebb volt, mint hogy csökkentsék a telepések katasztrofális halálzási rátáját, fellendítsék a közlekedést (a Ferenc-csatornának köszönhetően a Duna és a Tisza között közel 20 nappal rövidült a menetidő), továbbá hogy öntözhetővé tegyék az aszályos földeket.

Születtek tervek egy mesterséges víziúthálózat kiépítésére is a Monarchiában. A leghíresebbet a francia geográfus és vízmérnök F. J. Maire készítette,⁹⁹ szerepeltek benne különféle, Bécset az Adriával és a Dnyeszterrel, Prágát Trieszttel összekötő mesterséges vízi utak, ám a terv soha nem valósult meg. A kereskedelem fellendítése érdekében mesterséges vízi utat képzeltek a Duna és az Adria közé is, de az sem készült el soha.¹⁰⁰

DUNA-SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓK A 19. SZÁZADBAN

Már a 18. század végén ismeretes volt, hogy a Duna a Délkelet-Európa és a Fekete-tenger felé irányuló kereskedelem stratégiai jelentőségű útvonala, s mint ilyet használták is,¹⁰¹ de az összeköttetés csak 1830-ban a dunai gőzha-

házé 1782-ben, vagy Valentin Gollneré, aki 1786-ban két hajóval kerekedett fel Zimonyból a Fekete-tenger felé, melyek közül az egyik ki is ért a tengerre. Ezek az expedíciók nem találtak követőkre. A levantei kereskedelem a 18. században szárazon és vizen egyaránt a „görög” kereskedők kezén maradt, akik kis léptékben ügyesen kezelték a kereskedés sokféle nehézségét. Annak, hogy dunai kereskedelem a teljes folyóra kiterjedjen, korlátot szabott a hagyományos dunai közlekedés bizonytalansága és nehézsége. Vö. Füves 1975; Schäfer 1930: 33–44; Lanier 1998; Gonda 1899: 3–10. Gonda a Brigenty és de la Zia kereskedőházakat említi még. (Gonda 1899: 6.) „Görögök”-nek nevezték a Macedóniából, Szerbiából, Bulgáriából és Boszniából érkező kereskedőket. Vö. Kőváry 1860: 13.

⁹⁹ Maire 1786.

¹⁰⁰ Vö. Petrović 1982.

¹⁰¹ Halm 1943; Halm 1953. 1: 180–240; Halm 1954. 2.: 1–52; Halm 1954. 2.: 258–303. Továbbá: Kleemann 1783.

józás megindulásával kapott jelentőséget a műszaki, gazdasági és stratégiai érdekek sajátos kombinációja révén.¹⁰²

Jóllehet a Fekete-tengerig vezető vízi út terve akkoriban még teljességgel hihetetlennek tűnhetett, az Első Duna-Gőzhajózási Társaság pénzügyi háttere felkeltette az érdeklődést a gőzhajózási útvonalak bővítése iránt. Különbféle politikusok és államférfiak vélekedtek úgy, hogy a Duna hajózhatóvá tétele komoly húzóerőt fejt majd ki kereskedelemre, gazdaságra és iparra egyaránt.

Hogy mennyire összetett elvárások fogalmazódtak meg az első Vaskapu-szabályozási tervek kapcsán, azt Széchenyi idevágó feljegyzéseiből tudhatjuk meg. E naplórészletek 1830 nyarán íródtak egy saját maga által kezdeményezett dunai hajóút során, még azelőtt, hogy Széchenyi a Vaskaput látta, vagy pláne a zuhatagokon átkelt volna, s már ez a körülmény is arra utal, hogy a szabályozás ötletét nem a tapasztalat szülte, hanem Széchenyi azt a polgári fejlődés modelljéből vezette le.

A dunai útinaplóban Széchenyi képzeletben végigpörget egy beszélgetést Anton Franz Kolowrat államminiszterrel, akit a következő szavakkal kíván a Duna-szabályozás tervének megnyerni:

[...] Önnek emelnie kell Magyarország adózó képességét.... Hogyan? A Duna szabályozásával!^[103]

Az országgyűlésnek kell ezzel foglalkoznia. Ez felemelné a magyarságot. ^[104]

Az ügy 3 részre oszlik:

1. A haszon, mely azáltal keletkeznék, hogy a Duna medrét lényegesen mélyítenék. B(eszédes) szerint 36 öl a Vaskapunál... 1 öl Bécsben. Így szabályozódnék Magyarország legtöbb vize. A levegő jobb lenne. Több szántóföld, legelő etc. Megszűnnék a láz.
2. A kereskedelem, vagy legalábbis jó közlekedés.
3. A civilizáció. A magyarok végre érintkezésbe kerülnének más népekkel. Most zsákban vagyunk.¹⁰⁵

Széchenyi tévedett, amikor azt írta, hogy a Vaskapu szabályozása következtében a magyarországi vizek szintje csökkenni fog, így egycsapásra eltűnik majd a sok mocsár és a mocsári láz, a lápok helyén pedig új termőföldet

¹⁰² Széchenyi, akit a Duna-szabályozás kezdeményezőjének és a dunai gőzhajózás előmozdítójának szokás tartani, 1834-ben megjelent cikksorozatában konvertitának nevezte önmagát, akit Puthon báró térített meg a gőzhajózás ügyének. Vö. Széchenyi 1834: 67; id. Széchenyi 1893–1894: 27. Vö. Suess 2005.

¹⁰³ Szabályozás alatt a Vaskapu-zuhatagok szikláinak elrobbantása mellet a Pest alatti folyamátvágásokat értette.

¹⁰⁴ Széchenyi ehelyütt Magyarországról ír, de másutt a csehekre és az összmonarchiára származó lehetséges előnyöket is hangoztatja.

¹⁰⁵ Széchenyi–Waldstein 1943: 74–75.

nyernek, miáltal javulnak a közegészségügyi állapotok, és a mezőgazdaság fejlődőmőbb művelési formákra áll majd át. Mindez nyilvánvalóan a Széchenyivel együtt utazó Beszédes József vízmérnök hibás következtetéseire vezethető vissza, no meg a folyók szabályozásának és a mocsarak lecsapolásának akkoriban bevett nemzetközi modelljére.¹⁰⁶ Széchenyi későbbi munkatársa, Vásárhelyi Pál, aki Vaskapu-szabályozási tervével szerzett magának hírnevet, már 1838-ban cáfolta ezt az elterjedt felfogást az *Athenaeum* hasábjain,¹⁰⁷ de a népszerű elképzelést, miszerint a Vaskapu, akár egy zsilipkapu, képes volna szabályozni egész Magyarország vízrendszerét, ekkor már nemigen lehetett kitorolni a köztudatból, legalábbis a regényirodalomból biztosan nem lehetett.¹⁰⁸ Ezzel szemben Széchenyi második és harmadik pontja, a kereskedelem és a közlekedés fejlesztése, valamint Magyarország ezek segítségével elérendő civilizálása, olyan jelszavak voltak, melyek a későbbi Duna szabályozási tervekben is hangsúlyosak maradtak. A kereskedelem, a közlekedés és a nép civilizálása közötti összefüggés, mely a liberális korszak egyik axiómája volt, a későbbiekben egyre inkább összekapcsolódott a gazdasági befolyás növelésével az Al-Dunán.

A 19. század második felében ezekhez a jelszavakhoz egy újabb társult, amely szerint a folyószabályozás a világ két gazdasági és szimbolikus értelemben egyaránt nagyon különböző részét, a „Nyugat”-ot hivatott összekötni a „Kelet”-tel. Az általános civilizálás követelése immár nemcsak egy-egy ország felemelését célozta, hanem a Duna által összefogott régió gazdaságának egysegítését is.

A közlekedési kapcsolatok kiépülése és a Habsburg Monarchia növekvő befolyása a Balkánon a 19. század második felében Felix Philipp Kanitz balkanológus szerint olyan misszió, melynek célja „a jólét növelése, az ottani népek felvilágosítása, erkölcsi nevelése”, s amely végül egész Európa egységesedéséhez fog vezetni.¹⁰⁹ Ez a liberális elképzelés (melynek nem Kanitz volt az egyedüli szószólója) a gazdasági egyenlőtlenségek felszámolása mellett az etnikai és kulturális különbségek megszűnését is előrevetítette.

Az életadó, sodró folyó képze az ezt a missziót mintegy természet adta és feltartóztathatatlan folyamatként értelmezi. Míg a határok Kanitz leírásaiban a török állam elmaradottságát jelképezik,¹¹⁰ addig a határokat átlépő és népeket

¹⁰⁶ Ezek az elképzelések egyébként jól levezethetők a „kormányzatiság” modelljéből.

¹⁰⁷ Vásárhelyi 1838. március 1.

¹⁰⁸ Jókai 1981: 18–19.

¹⁰⁹ Kanitz 1868b: 342.

¹¹⁰ „das türkische [P]fahlort an der serbisch-bulgarischen Grenze [...] knarrte bald darauf in seinen verrosteten Angeln” Kanitz 1868: 287.

összekötő folyó Európa délkeleti részének közlekedéstechnikai, gazdasági és szimbolikus integrációját szolgálja.

A Volga után a legnagyobb európai folyó Franciaország, Itália, Poroszország és Svájc határaitól egészen a Kaukázusig igyekszik egymáshoz közelebb hozni a partja-in és mellékfolyóinak partján megtelepedett sokféle nemzetet, kiegyenlíteni azok eltérő jellegű gazdasági és kulturális viszonyait azzal a céllal, hogy az általa átszelt síkságokat, melyek egykor magas hegyek által elválasztott tengerek medencéjét alkották, fokozatosan egyazon törekvéseket hordozó egésszé forrassza össze.¹¹¹

A Duna így lett annak az óriási transzformációs projektnek a hívószava, melynek célja nem kevesebb volt, mint hogy a földgolyót, de legalábbis Európa délkeleti felét egyetlen gazdasági keringésbe egyesítse.

A folyóhoz mint folyamatosan változó természeti tájhoz a történelmi haladás és az ezzel összefüggő szabad kereskedelem jelentése társult, azt sugallva egyúttal, hogy a mozdulatlanság és elmaradottság vele szemben visszaszorul, vagy – ha úgy tetszik – *elszigetelődik*. Kanitz úti beszámolóiban az ilyesfajta politikai ítéletek nem egyszerűen az utazó reflexióiként jelennek meg, hanem valósággal áthatják az általa alkotott képeket, melyeket az utazó mintegy a láttott tájból olvas ki. A folyó az egyik oldalon és a szigorúan őrzött határkerítések,¹¹² karanténállomások¹¹³ a másikon így együtt képezik az egyszerű ellentéteken alapuló képi retorika állandó motívumait. Mozgás és elzárkózás ellentéte, mely nemcsak leírja a Kanitz által beutazott teret, hanem mintegy (diszkurzív) módon meg is teremti azt, valósággal az utazó lába előtt hever.

Kanitz szerint az egyéni mobilitás és a szorgalom általában felértékelnek egy országot, így a határok mindig akadályt jelentenek, hiszen akadályozzák az utazást és más tevékenységeket, vagy egyszerűen csak jelzik, hogy a hagyományos életformák idejétmúltak. A Balkán legfőbb problémáját Kanitz éppen ezért a gazdasági és társadalmi viszonyok mozdulatlanságában látja, az egyéni szabadság hiányában, a viszonyok kiszámíthatatlanságában és átláthatatlanságában, vagyis azokban a modernizációs deficitekben, melyek a hódító Oszmán Birodalom megdermedt viszonyaiból és a térség Európa nyugati részétől való elszakítottságából fakadnak.

Éppen ezért Kanitz nagy reményeket fűz az új vasútvonalak kiépítéséhez és a dunai gőzhajózás bővítéséhez, mert e kettő révén

¹¹¹ Kanitz 1868b: 342.

¹¹² Kanitz 1868b: 303.

¹¹³ Kanitz 1868b: 196, 280ff.

az eddig a pestis és a pestiskordonok által elszigetelt Törökország a napnyugati hatások számára hozzáférhetőbbé válik [...]¹¹⁴

A „Közép-Európa és a Kelet között létrejött bensőségebb viszony” nemcsak „kereskedelmi-gazdasági, hanem társadalmi-kultúrtörténeti szempontból is hatással lesz majd az al-dunai országok állapotaira, melyek ettől kezdve egy csapásra elszakadnak keleties életvitelüktől, s bevonódnak Európa nyugati részének nagy civilizációs törekvéseibe.¹¹⁵

Jóllehet Kanitz Szerbiáról¹¹⁶ és később Bulgáriáról¹¹⁷ szóló országismereti írásai egy olyan időpontban jelentek meg, amikor a vasút egyre inkább átvette a gőzhajózás stratégiai szerepét, műveiben mind technikai, mind szimbolikus értelemben nagy jelentőséget tulajdonított a Dunának, a Duna-szabályozásnak és a gőzhajózás fejlődésének is. Szerbiáról szóló könyvében több helyütt foglalkozik a gőzhajózás általános kérdéseivel,¹¹⁸ valamint a Vaskapu-szabályozás munkálatainak előrehaladtával.¹¹⁹ Ez utóbbi kérdést olyan fontosnak ítélte, hogy egy 1874-ben megjelent cikkében részletesebben is kifejti.¹²⁰

Kanitz számára a Duna mint történelmi és természeti kapocs a térség és a kontinens nyugati felének összetartozását jelképezte. A tovasiető folyó ezen felül újra és újra az idő magától értetődő múlását jeleníti meg műveiben, azt a haladást, mely előbb-utóbb minden ósdi falat és határt lebontásra ítélt.

E tekintetben Kanitz a liberalizmus képviselője volt. Ebben a harmincas évek (főként angol) útirajzíróira hajazott. Csak míg azok a gőzgép technikai csodáját ünnepezték úgy, mint bizonyítékot a haladás feltartóztathatatlan diadalára, mely „a világ végeit napról napra közelebb hozza” majd és az emberiséget végül egy nagy családban egyesíti, addig Kanitz megmaradt a balkáni államoknál, és azokon belül is éles különbséget tett az oszmán uralkodók, illetve „mozdulatlan” birodalmuk, továbbá ezen országok nagyrészt keresztény lakossága, a rájuk között. Habár Kaniz véleménye az al-dunai országok viszonyairól összehasonlíthatatlanul árnyaltabb volt az első úti beszámolók szerzőinél, a határokat ő is alapjaikban tartotta kártékonyak, mert gátolták a közlekedést és a cserét.¹²¹

¹¹⁴ Kanitz 1868a: 2, 1. Itt ugyan csak a „vas-utakat” említi meg, de utóbb a hajózásra is kitér.

¹¹⁵ Kanitz 1868b: 341.

¹¹⁶ Kanitz 1868b.

¹¹⁷ Kanitz 1875–1879.

¹¹⁸ Kanitz 1868: 342f.

¹¹⁹ Kanitz 1868b: 393ff.

¹²⁰ Kanitz 1874: 49–58.

¹²¹ Kanitz 1868b: 354f.

UTÁNPÓTLÁSI ÚTVONALAK

Noha a szabályozást többnyire gazdasági okokkal indokolták, annak előfeltételeit – köztük a torkolathoz való szabad hozzáférést és a folyószabályozás költségeit fedező vámok beszedését – mindig is az Európa délkeleti részén egymásnak feszülő erők összjátéka szabta meg. A Duna hajózhatósága közvetlenül összefüggött Ausztriának a Balkánon betöltött nagyhatalmi pozíciójával,¹²² s így a különféle tervek a folyó korrekciójára vagy a korrekció korrekciójára – akárcsak a folyóról írott tanulmányok és könyvek – mindig is háborúk idején szaporodtak meg.¹²³ A Vaskapu-szabályozási tervek második hulláma közvetlen függvénye annak, hogy Ausztria a krími háború előestéjén csapataival bevonult Havasalföldre, s a Duna utánpótlási útvonal lett. A Duna kivételes jelentősége az első világháborúban a központi hatalmak számára abból fakadt, hogy a többi közlekedési útvonal használhatatlanná vált.¹²⁴ A folyó hadászati jelentőségéről sokat elárul a sportvitorlázó Otto von Protzen esete, aki saját bevallása szerint 1917-ben egyfajta önkéntes katonai szolgálatként kajakkal tette meg a Donaueschingen és a folyótorkolat közötti távot.¹²⁵

A Duna-térség egységét az első világháború alatt megjelent könyvek és előadások a 19. századi elképzelések és minták szerint írták tovább, még ha a hangsúlyok részben máshová is kerültek. Ezen új hangsúlyok közé tartozott a Duna és a Nibelungok „szűz menyasszonya” közötti párhuzam, melyet Carl Viktor Suppan, az Első Duna-Gőzhajózási Társaság igazgatója vont,¹²⁶ amikor, utalva az aktuális katonai szövetségesekre, a folyó feladatának („megváltás”-nak) nevezte, hogy

tartós köteléket képezzen a napnyugat és a napkelet országai között, és a német tengereknek kaput nyisson az emberiség bölcsőjét ringató országok, Mezopotámia felé, ezzel szolgálva a Német Birodalom, Ausztria–Magyarország, Bulgária és az Oszmán Birodalom javát.¹²⁷

Végző soron azonban Suppan sem lép túl a két világtájat összekötő folyam elképzelésén.

¹²² Vö. Palotás 1984.

¹²³ Mind a Vaskapu-szabályozás, mind a nagy bécsi Duna-szabályozás terve részben a krími háború alatt született meg, a szabályozás korrekciójának tervei pedig az első világháború alatt. Vö. Kvassay 1916.

¹²⁴ Vö. Kvassay 1916: 13–15.

¹²⁵ Protzen 1922.

¹²⁶ Duna-Gőzhajózási Társaság, a továbbiakban: DDSG

¹²⁷ Suppan 1917. Vf.

FOLYAMSZABÁLYOZÁS A 19. SZÁZADBAN – ÁTTEKINTÉS ÉS PÉLDÁK

A DUNA-TÁJ „KORREKCIÓJA”

A Duna-táj átalakítására, emberi szükségletekre mért átszabására már korábban is történtek kísérletek. Itt nem csupán a rómaiaknak az alsó Duna áthidalására, illetve hajózhatóvá tételére tett erőfeszítései érdemelnek említést, hanem a bécsi ún. Duna-csatorna (valójában a Duna egyik oldalágának) kiépítése II. Rudolf korában, valamint több folyamátvágás Pest alatt a 19. század elején. Emberek és közösségek újra és újra kisebb-nagyobb beavatkozásokra kényszerültek az árvíz elhárítása végett. A 18. század végétől pedig több helyütt is végeztek robbantásokat a folyammeder hajózhatósága érdekében.

A 19. századi folyószabályozási terveket főleg nagyszabású és rendszeres voltak különböztette meg a korábbiaktól. Soha azelőtt nem fordult elő, hogy gyors egymásutánban ilyen léptékű átalakításokat végeztek volna a folyó teljes hosszán. Az volt a cél, hogy a Duna Passautól egészen a torkolat közelében fekvő Galacig¹²⁸ hajózható legyen. Ez tette szükségessé a partvédelmet, a holtágak lezárását, a kisebb hajózási akadályok elhárítását a Duna bajorországi, ausztriai és magyarországi szakaszán, továbbá a bécsi folyóátmetszést és az eliszaposodott Pozsony–Gönyű¹²⁹ szakasz kimélyítését is, de a folyószabályozás végső soron csak a Vaskapu esetében vált látványos nagypolitikai feladattá.

¹²⁸ Románul: Galați, németül: Galatz.

¹²⁹ A Magyarországon Felső-Duna szabályozásként ismertté vált mederállandósítási munkálatok a Pozsony és Gönyű közötti 150 km hosszúságú folyószakaszon, mely a valós gazdasági érdekek tekintetében óriási jelentőséggel bírtak, a nyilvánosságban lényegesen kevesebb figyelmet kaptak, mint a bécsi Duna-szabályozás vagy az Al-Duna szabályozása a Vaskapunál. Ez az elzárnyosodott szakasz, talán az egész folyó egyik legvadabb része, a Bécs és Budapest közötti dunai kereskedelem fő akadálya volt. A magyar kormány 1886-ban „nagy erővel” fogott hozzá az új meder kialakításához, amivel 1896-ban készültek el. Vö. Suess 1897: 674. 1885-ben 17 millió forintot különítettek el erre a célra, a munkálatok 1896-ban fejeződtek be. Ettől kezdve a nagyobb hajókat nem kellett többé kirakodni a gönyői kikötőben. Gonda 1899: 45–46.

A DUNA MINT EGÉSZ

A folyót, melynek töredezett percepcióját sokáig különféle birodalmi érdekek alakították, a szabályozási tervek nyomán kezdték mindinkább összefüggő kerek egésznek gondolni.

Az egység képzete pedig határozott nyomot hagyott a mindenkori folyamszabályozási elképzeléseken is. A 19. századi Duna-szabályozás három nagy haditette: a bécsi Duna új mederbe terelése, a zátonyok kiiktatása Gönyűnél és a Vaskapu-zuhatagok szabályozása, kivétel nélkül mind az évszázad utolsó harmadában valósultak meg, mindössze húsz év leforgása alatt. Az egyes folyószabályozási munkálatok időbeli közelsége annál is inkább szembeötlő, mivel a bécsi Duna-szakasz mellékágainak elzátonyosodása és elmocsarasodása, s szabályozásuk ebből következő szükségessége már a 19. század elejétől napirenden volt, miközben a Vaskapu hajózhatóvá tétele a század harmincas éveiben merült fel először. A három említett földrajzi és műszaki értelemben, valamint az érdekviszonyok tekintetében is igen különböző vállalkozás a dunai vízi út elképzelése révén került egymás időbeli és gondolati közelségébe. A nagy bécsi Duna-szabályozásra 1870 és 1875 között, a Pozsony és Gönyű közötti zátonyok felszámolására 1886 és 1896 között, a Vaskapu szabályozására pedig 1890 és 1898 között került sor.¹³⁰

Javarészt ugyanazok a politikusok, mérnökök és szakemberek érveltek az egyik, mint a másik vállalkozás szükségessége mellett. Az egyes folyamszabályozási munkák műszaki és politikai-pénzügyi megoldásai az ő fejükben nem voltak elválaszthatóak a dunai vízi út gondolatától. A Duna-szabályozásban részt vevő jó néhány szakértő számára az egyik feladat melletti érvek szinte magától értetődő módon következtek a másiktól. Gustav Wex, aki 1870-től 1875-ig a bécsi Duna-szabályozás vezető mérnöke volt, 1854-ben a vaskapui zuhatagok szabályozásának lehetőségét tanulmányozta, az ott felmerülő kérdésekben aztán egy 1863-ban megjelent tanulmányban foglalt állást.¹³¹ Eduard Suess, bécsi geológus, aki a bécsi szabályozási munkálatok előkészítésében szakértőként és háttérpolitikusként jelentős szerepet vállalt, 1879 és 1886 között a Duna Egyesület (*Donauverein*) elnökeként előadásokkal és dokumentációk kiadásával segítette a teljes Duna, de főként a Vaskapu-zuhatagok szabályozásának ügyét, ráirányítva a nyilvánosság figyelmét a kérdés fontosságára.

¹³⁰ Mivel a gazdasági értelemben igen jelentős „Felső-Duna”-szabályozás, ahogy Magyarországon a Pozsony–Gönyű-szakaszt hívták, a nyilvánosságban jóval kevesebb figyelmet kapott mint a Duna-szabályozás másik két hőstette, ezért a továbbiakban csak a másik kettővel fogok foglalkozni.

¹³¹ Wex 1863: 68–103.

A NAGY BÉCSI DUNA-SZABÁLYOZÁS: LOKÁLIS ÉS GLOBÁLIS ÉRVEK

Hogy mekkora szerepet játszottak a Duna funkciójáról és missziójáról alkotott általános elképzelések az egyes regionális szabályozási munkálatokban, azt jól mutatja a bécsi szabályozás. Ismétlődő árvizek nem tudták elérni azt, amit végül 1868-ban a stratégiai megfontolások, a növekvő forgalom, valamint a csalafinta finanszírozási lehetőségek együttese tett lehetővé, vagyis hogy a Duna Bizottság a legdrágább tervek megvalósítása mellett tegye le a voksát, és a Dunát 14 kilométeres szakaszon új mederbe tereljék.

A birodalmi érdek helyi érdekekkel szembeni elsőbbségét külön is hangsúlyozza gróf Taaffe belügyminiszter abban a beszédben, melyet a bécsi Duna-szabályozás megkezdésekor mondott 1870. április 15-én. Ebben az árvízvédelem mellett kiemeli a szabályozás „egy további szembeötlő jelentőségét” is. E szembeötlő jelentőség pedig abban állt, hogy megvalósult „a birodalom legnagyobb vízi útja és a birodalom fővárosa közötti kapcsolat”. Bécs csakis a szilárd kőhidak, kikötők, valamint az egész évben hajózható folyómeder révén lesz a „Nyugat s Kelet közötti kereskedelem középpontjává.”¹³²

Alig adták át az új folyómedret 1875-ben, azt már csakis a dunai vízi út kiépítésének első lépéseként méltatják, vagy amint a *Neue Freie Presse* hasábjain Johannes Normann újságíró az átadási ünnepség után egyik tárcájában kifejti:

Ha azt akarjuk, hogy Bécs valóban a Kelet s Nyugat közötti kereskedelem központja legyen, akkor a Duna szabályozásának csupán addig szabad megállni, amíg ezt az átalakítást megünnepeljük. [...] [mert] a Vaskapuig és azontúl is még hatalmas munkák állnak előttünk, s csak majd ha sikeresen megbirkóztunk velük, akkor mondhatjuk el joggal, hogy szabályoztuk a Dunát, amely mostantól megbízható kereskedelmi útvonal Kelet felé.¹³³

A NAGY BÉCSI DUNA-SZABÁLYOZÁS: A HAJÓZÁSI SZEMPONTOK ELSŐBBSÉGE

Bécs a késő középkor óta egyre távolabbra került a folyóparttól. Ahol a Duna a város fölött maga mögött hagyja a Kahlengebirgét és a Bisamberget, majd a város alatt a Hainburg–Dévénnyel kapun kilép a síkságra, nincs előre kiszabott medre. Így azt minden árvíznél váltogatja, s az akadályokat kerülgetve több ágra szakad. Míg a középkorban a Duna nagyjából ott folyt, ahol ma a

¹³² Taaffe 1870: 3.

¹³³ Nordmann 1875.

bécsi Duna-csatorna elválasztja Brigittenaut a Rossauer Ländétől, a Leopoldstadttól pedig a belvárostól, addig a későbbiekben mindinkább keletre tolódott.¹³⁴ Épp ezen eltolódás volt az oka, hogy a középkor végén II. Rudolf parancsára a város felőli eliszaposodott ágot a város közelében a hajózhatóság megőrzése érdekében kikotorták, és attól kezdve Duna-csatornának nevezték, bár szigorúan véve nem volt csatorna. A Duna-csatorna hajózhatósága és az árvíz megelőzése érdekében a következő évszázadokban újabb és újabb munkálatokat kellett elvégezni a Dunán. Az első tervek a bécsi Duna-szakasz átfogó szabályozására a 19. század elején készültek részben egy Nussdorf és Floridsdorf között szükségessé vált kőhíd építése okán. Joseph Schemerl von Leythenbach udvari építési tanácsigazgató 1810-ben a tervezett hídépítéssel összefüggésben valamennyi folyóágot a Duna-csatorna kivételével egyetlen mederben akarta egyesíteni „egy a híd alatt végbe vitt folyóátvágás segítségével”.¹³⁵ Bár a terv megkapta a császári engedélyt, építése mégis megghiúsult „az alárendelt hivatalok és építési szervek ellenállása miatt”.¹³⁶

A Duna-szabályozási Bizottság 1868-ban készített jelentése utólag elszalasztott lehetőséget emleget, tekintve, hogy a terv e korai időpontban még viszonylag olcsón és egyszerűen megvalósítható lett volna. Ám ehelyett inkább újra és újra felmérték a Duna folyamatosan változó medrét, az újabb tervek kidolgozására és véleményezésére pedig új bizottságokat hívtak össze, ezek javaslatait aztán ugyanilyen rendszerességgel utasították el valamely kormányzati vízmérnök kifogása miatt, ha ugyan nem napolták el a döntést mindenestül. Nemcsak az 1818 és 1827 között folyó tárgyalások végződtek kézzelfogható eredmény nélkül, bár ez esetben az építendő kőhíd „puszta függelékeként”¹³⁷ a Nussdorf és a Duna-csatorna torkolata közötti Duna-szakasz szabályozása is terítékre került, de az 1830-as nagy árvízi katasztrófa következtében még abban az évben, majd 1838-ban és 1850-ben összehívott bizottságok indítványai is. A mindenkori illetékes megítélésétől függően olykor különböző kisebb feladatok elvégzésére is sor került, gátakat emeltek, hol a város védelmében, hol a hajózhatóság fenntartása érdekében, „ahogy a pillanatnyi szükség diktálta”.¹³⁸

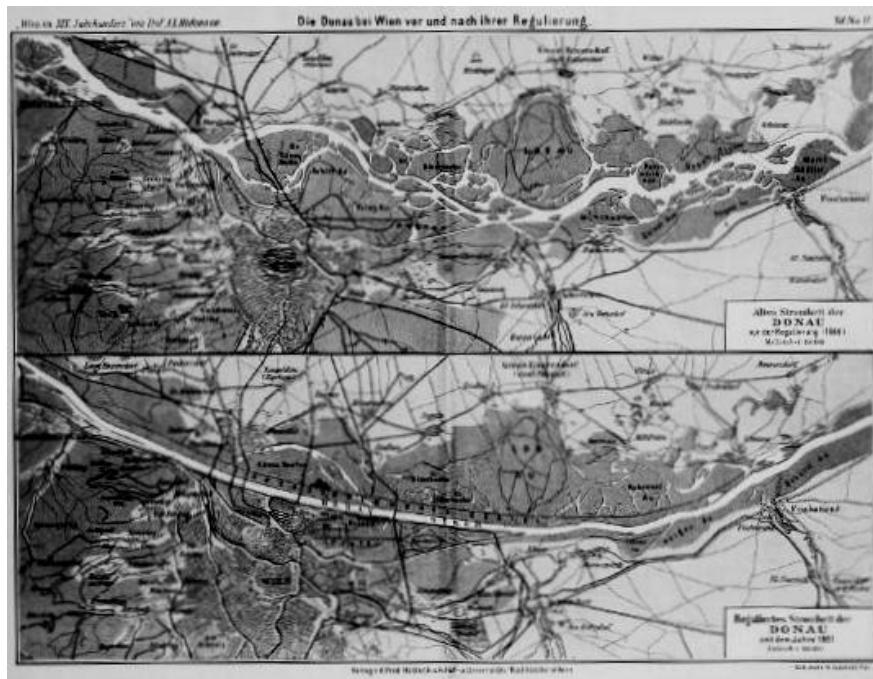
¹³⁴ Commission für die Donauregulierung (szerk.): 1868: 4.

¹³⁵ Commission 1868: 5.

¹³⁶ Commission 1868: 6.

¹³⁷ Commission 1868: 6.

¹³⁸ Commission 1868: 10.



1. kép: Bécs: Duna-szabályozás. A Duna medre Bécsnél a szabályozás előtt 1860-ban és a szabályozott meder 1881-ben, 1881 után.

A kidolgozott tervek között néhány, hasonlóan Schemerl elképzeléséhez, a Duna kanyarulatainak átvágását javasolta, így próbálva, a Duna-csatorna megőrzése mellett, a folyó vizét egyetlen folyómederbe terelni – e tervek szerint a „rövidebb-hosszabb átvágás folytán enyhe ívű”¹³⁹ új medervonal egyszerre biztosította volna a Duna hajózhatóságát és az ár levonulását. Mások ezzel szemben azt szorgalmazták, hogy három folyóágot tartsanak meg.¹⁴⁰ Az átvágás pártolói a velük szemben felhozott vádakra, miszerint ezzel a város biztonságát veszélyeztetnék, a más folyóknál szerzett tapasztalatokra hivatkoztak az 1850-ben és 1868-ban összehívott bizottság előtt. Annyi bizonyos, hogy a Mitis nevű albizottsági tag által megfogalmazott vélemény, miszerint „a folyót minden egyes mellékágával olyan organikus egészként kell értelmezni, melyet nem lehet súlyos következmények nélkül megbontani”¹⁴¹ unikumnak, vagy egyenesen nevetségesnek számított.

¹³⁹ Commission 1868: 13.

¹⁴⁰ Az első csoporthoz tartozik Schemerl 1811-es szakvéleménye mellett Rauchmülleré 1826-ból és von Negrellié 1849-ből. Vö. Commission 1868: 9.

¹⁴¹ Commission 1868: 10.

A gyakran hangsúlyozott közvetlen összefüggés az 1862-es árvíz és az 1864-ben összehívott, végül azonban csak 1868-ban megalakított bizottság között valójában, úgy tűnik, „nem is állt fönn” hiszen a testület csupán 1868-ban ült össze, és közvetlen előzményeihez a bécsiek indítványán kívül hozzátartozott a magyar királyi miniszterelnök 1867. október 7-ére datált közleménye is, mely sürgette, hogy „a Duna szabályozásának terve a birodalom mindkét felében egymással összhangban és azonos alapelvek alapján legyen kialakítva.”¹⁴²

Ez a bizottság, tárgyalástechnikai értelemben is határozottabban járt el, mint a korábbiak, mert valamely kormányzati vízmérnök vétóját s ezzel minden addigi erőfeszítés kudarcát elkerülendő, a vízépítészet Európa-szerte elismert nagyságait kérték fel szakértőnek.

A Duna-szabályozási Bizottság 1868-ból származó jelentése 9 pontban foglalta össze a folyamszabályozás céljait, és e célok legfőbbikét a következőkben foglalja össze:

tereljék az egész folyamot egyetlen főmederbe, szüntessék meg az összes mellékágot, s a folyómeder megfelelő vonalvezetésével, valamint partépítéssel óvják meg Bécs városát és a környező területeket mind az árvízről, mind a túlságosan alacsony vízállástól, továbbá hárítsanak el minden akadályt a hajózás útjából, és alakítsanak ki olyan víziútakat, amely lehetővé teszi a jelenleg a folyamon közlekedő legnagyobb gőzösknek és evezőshajóknak megrakott állapotban való haladását.¹⁴³

A hajózás és az árvízvédelem igényeit végső soron egy „vízi út” létesítésével kellett biztosítani.

A kidolgozott tervek főként abban tértek el egymástól, hogy az akkori főág, a mai „őreg Duna” megtartását vagy ellenkezőleg a főágnak átvágás révén a városhoz való közelítését irányozták-e elő. A felkért nemzetközi szakértők véleménye ugyancsak eltért egymástól: míg ketten, Abernethy (London) és Serauer (Karlsruhe) az átvágás mellett voksoltak, a másik kettő, Hagen (Berlin) és Tostain (Párizs) ellenezte azt. A nemzetközi szakvéleményeket erre véleményeztették öt hazai szakemberrel, akik három a kettő arányban az átvágás mellett döntöttek. Eduard Suess emlékirataiból tudható, hogy még az építkezés ve-

¹⁴² A közlemény szerint „a Duna folyó szabályozása az osztrák–magyar határokon túl a Magyar Királyi Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium legfőbb feladatai közé tartozik, s mivel a birodalom mindkét felében kívánatos e szabályozás egyöntetű és azonos alapelveken nyugvó kivitelezése, ezért kérvényezi, hogy a magyar királyi minisztérium egy delegáltja részt vehessen e Duna-szabályozási bizottság ülésein. Vö. Commission 1868: 12.

¹⁴³ Commission 1868: 65.

zetésével megbízott Wex építési főtanácsosnak sem voltak pontos elképzelései a terv kivitelezéséről, jóllehet ő is az átvágás mellett tette le voksát.¹⁴⁴

Az első kapavágást Ferenc József császár tette 1870. április 15-én és az új folyammeder öt év múlva határidőre elkészült. 1875. április 14-én vágták át az ún. Rollerdammot, majd 1875. május 30-án ünnepélyesen fölavatták az „új” Dunát.

A többnyire csak szuperlatívuszokkal illetett vállalkozás eredményeképpen megépült egy 14 km hosszú új folyammeder, amely ezentúl főközlekedési útvonalként szolgált. Ehhez kapcsolódóan a két régi fahíd helyén öt új kőhíd épült, melyek a Dunán túli területeket kötötték össze Béccsel.¹⁴⁵ A szabályozási munkálatok a Duna-csatornára is kiterjedtek. A város védelmére Nussdorfnál, a város északi csücskénél úszó zsilipkapu épült. A zárható alkotmány, „a végből épült, hogy árvízkor és jégzajlaskor a csatornába jégtáblák ne úszhassanak be”. A zsilipkapu egyfajta úszó kapu volt, amely csak a jégtáblák csatornába való bejutását akadályozta meg, míg a víz akadálytalanul beáramolhatott.¹⁴⁶

A zsilipkapu jégrekesszel, illetve különféle berendezésekkel van felszerelve, melyek lehetővé teszik a jégrekesz süllyesztését, illetve kiemelését.¹⁴⁷

Egészében a főmeder (az akkori Új Duna) közelebb került a városhoz és a „kiásott földtömeget”¹⁴⁸ az úgynevezett Kaiserwasser feltöltésére használták. Az ennek során nyert mintegy 10 négyzetkilométer építési terület, melynek több mint egyötödét magánépítkezéseknek szánták, egyúttal a rendkívül költséges beruházás finanszírozására is szolgált.¹⁴⁹

Ellentétben a Tulla nevéhez köthető Felső-Rajna szabályozással, melyet 1825 és 1866 között javarészt még kézi erővel végeztek, a bécsi Duna-

¹⁴⁴ Suess 1916: 192. Döntőnek az 1869-ben, a szuezi csatorna megnyitásakor kapott információ bizonyult, miszerint a teljes mederprofil kikotrását a szuezi csatornaépítést kivitelező francia cég, A. Castor, A. Couvreur & H. Hersent, „a többletmunkáért cserébe jóval alacsonyabb egységáron” hajlandó elvégezni. Ez az eljárás nagyobb biztonságot nyújtott, mint az alternatív módszer, melynél a medert részben maga a beözönlő víz alakítja ki, s amely Szuezből nem működött. „Ezzel eloszlott fő aggodalmunk, Wex és én most már biztosak voltunk benne, hogy a Bizottság előtt nyugodt lelkiismerettel képviselhetjük a folyóátmetszés teljes mederprofiljának kiemelését. Így született meg az új Duna-város, hogy egészen pontos legyek, a Szerapeumnál Szuez és a Keserű-tavak között. Suess 1916: 207f.

¹⁴⁵ Schweiger-Lerchenfeld 1896: 486.

¹⁴⁶ „Az úszó zsilipkapu erős jégrekesszel és más olyan berendezésekkel van ellátva, amelyek segítségével mélyebbre süllyeszthető avagy éppenséggel kiemelhető.” Schweiger-Lerchenfeld 1896: 488f.

¹⁴⁷ Schweiger-Lerchenfeld 1896: 488f.

¹⁴⁸ Klusacek–Stimmer 1978: 16.

¹⁴⁹ Schweiger-Lerchenfeld 1896: 484f.

szabályozás komoly gépparkra támaszkodhatott. A közel ezer, többségében olasz, lengyel, cseh és szlovák munkás mellett a markológépek, kotróhajók, exkavátorok és mozdonyok körülbelül tizenkét millió köbméter földet mozgattak meg.¹⁵⁰

VITÁK A BÉCSI DUNA-SZABÁLYOZÁS KÖRÜL

A szabályozás révén orvosolni kívánt bajok helyére a szabályozás következtében új bajok léptek. Az új Duna-medret részben feltöltötte a hordalék, részben kivájta a víz sodra, s ez az évek során sok gondot okozott a hajózásnak. Ha „megzabolázták” is a Dunát, azért még mindig folyt. A bécsi Duna-szabályozást gyakorlatilag elkészültének pillanatától bírálták. Alig fejezték be a munkálatokat, 1876. február 18-án az árvíz átszakította az új gát egy szakaszát, és a sajtóban heves vádaskodások láttak napvilágot.¹⁵¹ Elsősorban „az átvágás kialakításának módját” bírálták, mivel az még a szakemberek szemében „sem volt hatékonyabb a korábbi medervonalnál.”¹⁵²

A folyót mérték és figyelték. Gustav Wex, a folyamszabályozást vezető mérnök, *Az újonnan szabályozott bécsi Duna-meder kiképzése valamint a szabályozás során szerzett tapasztalatok* címen írt cikkében már nem egyszer és mindenkorra érvényes megoldásról beszél, hanem csupán optimumról: mert „nincs az a hatalom, s nincs az a mégoly zseniális és tökéletes folyamszabályozás, amely képes volna egy hordalékszállító folyam természetének teljes megváltoztatására.”¹⁵³ A haladásból így lett előrelépés.

Még a szabályozási munkálatok befejezése előtt, de különösen az 1876-os februári árhullám levonulásakor megfogalmazódott a kétely, vajon képes lesz-e az új meder a legnagyobb árvizek levezetésére.¹⁵⁴ A munkák elkészültével pedig hamar kiderült, hogy az új mederben vándorol a sodorvonal, és csak kisvízszabályozás segítségével rögzíthető. További bírálatok érték a Duna-szabályozást a költségei miatt.¹⁵⁵ Volt, aki a vállalkozást egy pályaudvar arrébb mozdtításához hasonlította. „Eltekintve attól, hogy a hajóforgalom számára a régi folyómeder még sokáig elegendő játékeret biztosított volna”, az is kéte-lyeket ébresztett, hogy „a költség, amennyiért a Dunát közelebb terelték a vá-

¹⁵⁰ Grim 1872.

¹⁵¹ Vö. Deutsch 1876. [Megjelent még: *Neue Freie Presse* 1876. február 25. és 29. március 8. és 16.]

¹⁵² Deutsch 1876: 9.

¹⁵³ Wex 1880: 6.

¹⁵⁴ Vö. Michlmayr 2005: 307–317.

¹⁵⁵ Deutsch 1876.

roshoz vajon kigazdálkodható-e az alig 1500 méteren megspórolt szállítmányozási díjból.”¹⁵⁶ Az Osztrák Mérnök- és Építész-Egyesület ülésein már a hetvenes évek második felében élénk vita bontakozott ki a folyamszabályozás választott módjának előnyeiről és hátrányairól.¹⁵⁷

1888. december 7-én az osztrák képviselőház ülésén interpellációt nyújtottak be a kereskedelmi miniszterhez az új folyómeder kavicslerakódásai és homokpadjai, valamint a folyószabályozási munkálatok által előidézett egyéb visszasságok miatt.¹⁵⁸

Az 1899-es árvíz, amikor az ár a gátak koronájáig ért, végül megmutatta „a rendelkezésre álló árvízvédelem korlátait.”¹⁵⁹ Ezért előbb a gátakat magasították meg, majd az árteret bontották el. Az első javaslatok egy tehermentesítő csatorna létrehozására 1918-ban készültek, a módosított változatuk megvalósításához 1972-ben fogtak hozzá.

A városfejlesztés szempontjai csak ma, jó 130 évvel később, fogalmazódnak meg a szabályozás választott módja ellen:

Azok, akik meg akarták tartani a folyamot az akkori főmederben, a mai ’öreg Duna’ ágban, szavazatukkal kisebbségben maradtak. Pedig a mából nézve mindenképp ez lett volna a jobb megoldás. Nem csupán folyammorfológiai okokból, hanem a városfejlődés tekintetében is: Ha ugyanis egyetlen széles főfolyó helyett megmaradt volna két-három keskenyebb, gyalogosan is könnyen megközelíthető folyamág, akkor a Dunán túli kerületek feltehetőleg sokkal szorosabban összeforrtak volna a belvárossal.¹⁶⁰

Bár a nyilvános vitákban a bécsi nagy Duna-szabályozást főként az árvízvédelem hiányosságai miatt bírálták, eredményeivel a folyami hajózás sem volt elégedett. A 19. század végén született szakkönyvek szerint a szabályozás inkább segítette a várost, mint a vízi közlekedést. Ráadásul az új hajóút kihasználtsága a többi folyószakasz, így a Pozsony–Gönyű-etap, valamint a Vaskapu szabályozásától is függött.

¹⁵⁶ Deutsch 1876: 24.

¹⁵⁷ Vö. Deutsch 1876; Wex 1880.

¹⁵⁸ [Ismeretlen szerző]: 1889. június 1. (8. szám), 89.

¹⁵⁹ Waldvogel 1911: 2.

¹⁶⁰ Michlmayr 2005: 311.

A VASKAPU

Ellentétben a bécsi Duna-szabályozással, amely a helyi kereskedelem érdekeit és a helyi árvízvédelmet is szolgálta, a Vaskapu-zuhatagok szabályozása Ausztria és Magyarország délkelet-európai távlati stratégiai céljaihoz köthető. Ezen célok pedig a vízi úttal kapcsolatos terveknek és vitáknak kezdettől fogva grandiózus jelleget kölcsönöztek. Már Széchenyi így írt barátjának, Wesselényinek, mielőtt 1830 nyarán a Vaskapu felé hajóra szállt:

Gondold csak: Június vége felé – de ez köztünk maradjon – Beszédessel itt hajóra ülök s a Feketetengerig uszok a Dunán. Tán kapcsolatba hozom honunkat a tengerekkel! Merész gondolat; de elbírom.¹⁶¹

A Vaskapu mint földrajzi hely és mint forgalmi akadály egy sor szimbolikus jelentés hordozója volt a 19. században. Sajátos küszöbhelyzete miatt sűrítve foglalta magába a Keletet s a Nyugatot összekötő szalag képzetét. A Vaskaput ezért valóban egyfajta kapuként fogták fel, amely a Nyugatról a Keletre nyílik, és Bécset, valamint Budapestet összeköti a tengerrel. Másfelől ez volt az a pont, ahol a technikai haladás vívmányai versenyre kelhettek a római kor törekvéseivel és vízmérnöki csúcsteljesítményeivel, tekintve hogy már Traianus császár elrendelte egy út és egy hajócsatorna kiépítését a Kazán-szorosban.

A hatalmas műszaki kihívások mellett mindenekelőtt a Vaskapuhoz kapcsolódó szimbolikus jelentések tették a zuhatagok szabályozását világraszóló látványossággá.

A *Vaskapu* elnevezéssel többnyire a Moldva¹⁶² és Szörénytornya¹⁶³ között található zuhatagokat illették (ezek nevei folyás irány szerint: Sztenka, Kozla-Dojke, Izlás-Tachtalia, Grében, Jucz és a [voltaképpen] Vaskapu), melyek az egykori Osztrák-Magyar Monarchia délkeleti peremén helyezkedtek el, ott, ahol Duna elhagyja a Kárpát-medencét és a Kárpátok, valamint a Balkán hegység követ kivájva utat tör magának kelet felé. Évszázadokon keresztül ez a szakasz jelentette a dunai hajózás számára a legfőbb veszélyt és a legfőbb akadályt. A „Vaskapu”¹⁶⁴ még a 18. században is stratégiai kulcsszerepet játszott.¹⁶⁵

¹⁶¹ Széchenyi 1889: 164.

¹⁶² Románul: Moldova, németül: Moldau.

¹⁶³ Románul: Turnu-Severin, németül: Turn-Severin.

¹⁶⁴ Törökül: Demirkapi.

¹⁶⁵ Vö. Kanitz 1874.

A 18. század végén, de még 1830-ban is, amikor Széchenyi hajóra szállt, hogy eljusson a Fekete-tengerig, bizonyításra szorult, hogy a Vaskapu egyáltalán hajózható. A Moldva és Szörénytornya közötti zuhatagos rész a 19. század második felében rendkívüli akadályt jelentett a megnövekedett hajóforgalom számára, mivel alacsony vízállás mellett a szirtek és sziklazátványok teljes mértékben hajózhatatlanná tették. A teherszállítmányokat a hajókról először le, majd valamivel lejjebb vagy feljebb a folyón ugyanoda vissza kellett rakodni.¹⁶⁶ Voltak évek, amikor a hajózás 275 napig állt.¹⁶⁷ A zuhatagok három ország, az Osztrák–Magyar Monarchia, a Szerb Királyság és a Román Királyság határának találkozási pontján helyezkedtek el. A legutolsó és legveszélyesebb rész a Vaskapu volt, amely mindössze nyolc kilométerre volt a szerb–román határon fekvő utolsó magyar határvárostól, Orsovától. A környező országok beleegyezése nélkül ezt a folyószakaszt még feltérképezni sem lehetett.¹⁶⁸ Szabályozása ráadásul műszaki nehézségekkel és irdatlan költségekkel járt. Ezek az akadályok pedig a harmincas években, amikor Széchenyi „széleskörű agitáció[.]”-ba kezdett és a szabályozás „eszméjének igyekezett az udvari köröket, de különösen a főherczeg Nádort megnyerni”,¹⁶⁹ még aligha voltak áthidalhatóak.¹⁷⁰

A probléma műszaki megoldása addig ismeretlen léptékű kihívást jelentett, megoldásához ráadásul a szomszédos államok és más nagyhatalmak tá-

¹⁶⁶ A ki- és berakodással kapcsolatos érdeklentétek kapcsán Michael Quin *A Steam Voyage Down the Danube* első kiadásának recenzióját idézi. „It was objected [Miloš herceg részéről], that as the Servians tracked their vessels, several villages lived entirely by that service, and the country gained half a million of piasters yearly; but he was soon made to perceive that, when the Austrian road was completed, horses belonging to the Austrian government would track the vessels.” Quin 1836a: 127.

¹⁶⁷ Ez volt a helyzet 1894-ben. 1885-ben 260, 1890-ben 270 napot állt a hajóforgalom. Vö. Gonda, 1892: 36–37.

¹⁶⁸ Mint Adolphus Slade angol tengerésztiszt 1838-ban tett útjáról készült úti beszámolójában megjegyzi, „The question of the narrows of the Danube is a gordian knot for Austria: she cannot untie it – Russia will not allow her – but she may cut it by taking Servia and Walachia.” Slade 1840: 167. A probléma szerinte a következőben áll: „This interesting and intricate portion of the Danube is actually bounded by three states – Austria, Servia and Wallachia – who have sperate interest, are exposed to conflicting influences and are devided one from the other by quarantine. The complication is perfect and to increase Austria’s mortification, it’s her own work. She had the game in her hands at her last peace with Turkey, and managed matters so as to ensure to Russia the advatage of it. On viewing the effects of an ill-calculated frontier, one cannot help admiring those statesmen who, in framing a treaty in peace, pay strict attention to a new frontier line: a few acres more or less, or an elbow of a river, may be means of leading insensibly to ulterior advantages or be a latent cause of much anxiety and trouble.” Slade 1840: 166.

¹⁶⁹ Gonda 1892: 73.

¹⁷⁰ Vásárhelyi tervei a későbbi korok mércéjével mérve túl szűk úttal és túlságosan szűk zsilippel számoltak.

mogatására is szükség volt. Az 1856-ban megkötött párizsi békéig a dunai kereskedelmet elsősorban Oroszország akadályozta azáltal, hogy a Duna-delta általa ellenőrzött főágát, a Sulina-ágot hagyta elzátonyosodni, de az is előfordult, hogy a pestis ürügyén kozákkordonnal hónapokra lezáratta a területet a Nyugatról jövő forgalom elől.¹⁷¹ Megemlítendő még a törökök bizalmatlansága, akik nem nézték jó szemmel, ha birodalmuk közvetlen szomszédságában vízrajzi felméréseket végeznek. Miután 1856-ban a dunai hajózás kérdése nemzetközi ügygé lépett elő, egy ideig mindenekelőtt Anglia és Franciaország helyezkedett szembe az osztrák, később osztrák-magyar érdekekkel.¹⁷²

JOGI HÁTTÉR

Az a gyakorlat, hogy a több országot átszelő folyók nemzetközi felügyelet alá tartoznak és szabadon hajózhatóak, végső soron a vesztfáliai békére (1648) vezethető vissza. A bécsi kongresszus (1815) ezt az elvet először konkretizálta úgy, hogy e feladat elvégzésére nemzetközi folyami bizottságot kell kinevezni. De ellentétben Európa más nagy folyóival, mint a Rajna vagy az Elba, a Duna fölötti rendelkezés kérdése még sokáig háborús konfliktusok keretében dőlt el. Csak a 19. század második felében, elsősorban a krími háborút követően került a Duna-kérdés nemzetközi kontextusba, csak ekkor lett a folyó, valamint a hajózás ellenőrzése olyan tárgyalások tárgya, ahol az egyes országok illetékességét, jogait és feladatait is meghatározták. A nemzetközi konferenciák a befolyás közvetett módozatairól döntöttek, vagyis hogy mely országok küldhetnek képviselőket a nemzetközi Duna Bizottságba, valamint hogy a testület felhatalmazása milyen időtartamra szól.¹⁷³

A krími háborút lezáró 1856-os párizsi békeszerződésben a Dunával kapcsolatban „egy sor általános rendelkezés” kapott helyet, melyek a későbbi folyamszabályozás szempontjából nagy jelentőséggel bírtak. Kimondták ugyanis, hogy a szabad kereskedelem alapelveinek

a jövőben a Dunán és annak torkolatainál egyaránt érvényesülniük kell. Ezért a jövőben sem vám [...] sem másféle illeték nem vethető ki azon árukra, melyeket a hajókon szállítanak.¹⁷⁴

¹⁷¹ Suppan 1917: 87f., valamint Széchenyi 1934: 51–123, 97f. (1830. augusztus 7-ei naplóbejegyzés)

¹⁷² Palotás 1984: 24–58.

¹⁷³ Hogy a nemzetközi bizottság tevékenysége miként akadályozta a Vaskapu-szabályozást vö. Palotás 1984: 24–58.

¹⁷⁴ Donau-Verein (szerk.) 1880–1883.

Ezzel a döntéssel a szabad kereskedelem útjából elhárult a legfőbb akadály, a torkolat hajózható lett. A vámszedés tilalma ugyanakkor a Vaskapu régóta áhított szabályozásához szükséges pénzforrások elapadását is jelentette. Lehetővé vált a tenger felől felhajózni az Al-Dunán, miközben Ausztria–Magyarország irányából továbbra is nehéz volt kijutni a tengerre – ez a megoldás elsősorban Angliának kedvezett, mivel így a Fekete-tenger felől élénk kereskedelmet folytathatott az al-dunai fejedelemségekkel.¹⁷⁵

Ennek az Ausztria–Magyarország számára igen sérelmes helyzetnek csak az 1871-ben Londonban megtartott ún. Pontus-konferencia vetett véget, mely a vámszedés tilalmát „a zuhatagok és a Vaskapu szabályozási munkálatainak gyorsítása végett” eltörölte és a VI. cikkelyben rögzítette, hogy „az akadályok felszámolása érdekében” a szomszédos országoknak „egymás között egyezsége” kell jutniuk, továbbá vámot is szedhetnek mindaddig, „míg a munkálatok elvégzésére szerződésben megállapított tartozásukat vissza nem fizették.”¹⁷⁶ Ám a szomszédos országok közötti együttműködés a továbbiakban is nagyon nehézkesnek bizonyult. Először a török Porta abbéli aggályait kellett eloszlatni, hogy a Vaskapu szabályozása következtében Vidin városa víz alá kerül. Később a Porta a közös hitelfelvétel során támasztott nehezen teljesíthető feltételeket, de a közös vállalkozás végül az orosz–török háború előkészületei miatt fulladt kudarcba.¹⁷⁷ A költségelosztás kérdésében azonban Ausztria és Magyarország között is akadtak súrlódások.

A Vaskapu-szabályozás eredményei egészen az 1878-as berlini konferenciáig jelentéktelennek mondhatók. Berlinben fektették le a Dunai zuhatagok hajózhatóvá tételének alapjait, amikor az Osztrák–Magyar Monarchiára osztották a munkálatok kivitelezését, valamint pénzügyi terheinek viselését,¹⁷⁸ míg a szomszédos országok kötelezettséget vállaltak, hogy nem támasztanak akadályokat. A munkálatok kivitelezése így is kis híján további húsz évbe tellett. Mindenekelőtt a közös tervezés és finanszírozás bizonyult különösen nehéz feladatnak Ausztria és Magyarország számára. A hetvenes évek elején Ausztria még azt követelte, hogy a költségeket az ausztriai, illetve magyarországi folyószakasz hosszával arányosan osszák meg. Amikor azonban az Arlbergbahn,¹⁷⁹ azaz a Lindau és Bludenz közötti vasútvonal építése elkezdődött, mely Ausztria–Magyarország számára a német vasútvonalak kikerülése miatt volt fontos, a Vaskapu, valamint a Pozsony és Gönyű közötti folyószá-

¹⁷⁵ Palotás 1984: 16–23.

¹⁷⁶ Donau-Verein (szerk.) 1880–1883. VI.

¹⁷⁷ Wallandt 1903: 417–433.

¹⁷⁸ Donau-Verein (szerk.) 1880–1883: VII, LVII.

¹⁷⁹ Gyömrei–Vértesy 1937: 126, 129.

kasz szabályozási költségei felkerültek azon tételek listájára, melyeket a magyar kormánynak kellett volna ellenszolgáltatásként fizetni az említett vasútvonal nyújtotta előnyökért cserébe. A zuhatagszabályozás tervezését és műszaki kivitelezését ugyanakkor az osztrák kormány szerette volna magának megtartani. Ám a magyar kormány e feltételeket nem fogadta el, és évek teltek el, míg nem 1883-ban – a Vaskapu-csatorna tervező mérnöke, Wallandt Ernő visszaemlékezései szerint – „lépésről-lépésre” meghódította „magának az osztrák befolyástól ment szabad cselekvés terét”,¹⁸⁰ sikeresen keresztülvitte akaratát az osztrák országgyűlésen, és ezzel elérte, hogy a Vaskapu-zuhatagok szabályozását önerőből vihesse végbe. 1883. június 4-én a közös miniszterek tanácskozásán határozat született, miszerint az arlbergi vasút kiépítésének költségeit az osztrák kormány, míg a Vaskapu szabályozását pedig a magyar fogja viselni. A terveket és a díjszabási tételeket bemutatták ugyan a külügyminiszternek, de az osztrák kormánynak nem volt e kérdésben vétőjoga. A magyaroknak a szabályozás teljes költségét egyedül kellett előteremteni, cserébe saját belátásuk szerint járhattak el, saját szakembereiket és mérnökeiket alkalmazhatták és végül maguk szedhették a vámot is.¹⁸¹

Mindazonáltal még Magyarországon sem volt teljes egyetértés arról, hogy szükséges-e egyáltalán a Vaskapu „megnyitása”. 1881-ben a Magyar Gazdag egyesület a szabályozás ellen foglalt állást, és még 1888-ban is, amikor a képviselőház a Vaskapu-szabályozásról szóló törvénytervezetet tárgyalta, felmerültek a szabályozással szemben protekcionista érvek (mondván, az kedvezőbb hatással lesz a román búzatermelésre, mint a magyar gabonakivitelre).¹⁸²

Wallandt Ernőt végül 1883-ban bízták meg a tervek kidolgozásával, és a magyar országgyűlés 1885-ben elfogadta a munkák költségvetéséről szóló törvényt, majd 1889-ben a braunschweigi Luther Művek megkapta a kivitelezési megbízást. A munkálatok 1890. szeptember 15-én kezdődtek el és 1895 szeptemberére kellett volna befejeződniük. Bár a munka során felmerült nehézségek miatt Moldva és Szörénytornya közötti szakasz csak 1898-ban vált teljes hosszában hajózhatóvá, a császár a magyar millenniumi év keretében már 1896. szeptember 27-én ünnepélyesen felavatta a Vaskapu-csatornát.¹⁸³

¹⁸⁰ Wallandt 1903: 427.

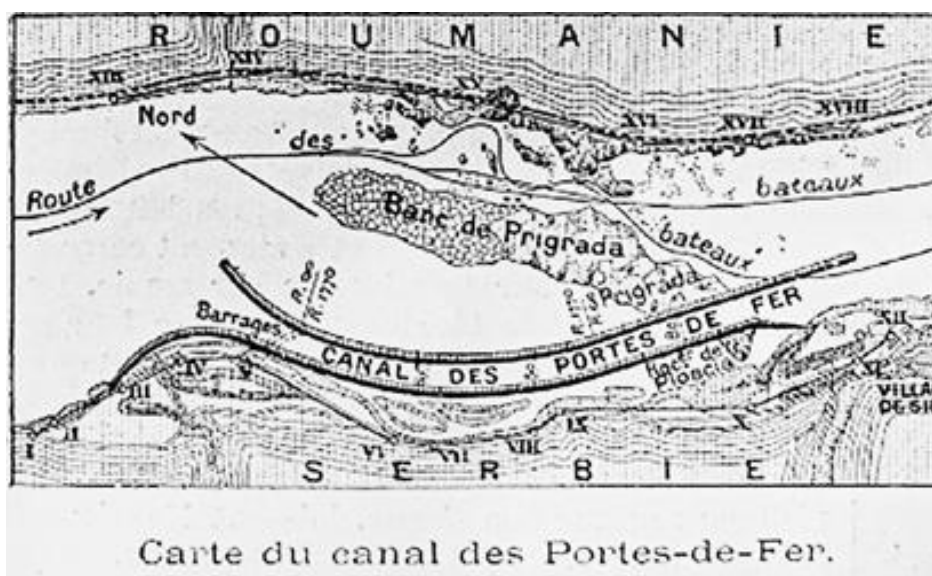
¹⁸¹ Wallandt 1903: 427; Wallandt 1884: 237–258.

¹⁸² Gyömrei–Vértesy 1937.

¹⁸³ Vö. Heppner 1996: 91–106.

MŰSZAKI ÉS PÉNZÜGYI NEHÉZSÉGEK

Báziás¹⁸⁴ és Szörénytornya között a Duna egy sziklás hegyvidéken haladt keresztül, és attól függően, hogy mennyire mélyen tudta a víz kivájni a sziklát, 1000 és 2000 méter széles és 170–200 méter szűk szakaszok váltogatták egymást. A folyó mélysége fél métertől 50 méterig terjedt, és ettől függően változott a sodrás sebessége is. A víz szintkülönbsége hirtelen változott, és a legkülönbébb okokból keletkeztek örvények. A folyóból itt-ott szirtek és sziklazátonyok emelkedtek ki, de előfordult – s ez volt az összehasonlíthatatlanul veszélyesebb –, hogy ezek a veszedelmek a vízfelszín alatt bújtak meg. Különösen alacsony vízállás esetén jelentettek ezek a körülmények csaknem leküzdhetetlen akadályokat. 1834 és 1890 között különböző javaslatok születtek az említett nehézségek megoldására.



2. kép: Hajósatorna a Vaskapunál. (Forrás: L'Illustration 1896.)

Az első kísérletek a Vaskapu-zuhatagok modern kori szabályozására, illetve hajózhatóvá tételére a 19. század harmincas éveiben Széchenyi ténykedéséhez fűződnek. A térség feltérképezésével megbízott Vásárhelyi Pál mérnök 1834-ben készítette el az első tervek a zuhatagok szabályozására, ezek megvalósítása azonban részben a török Porta ellenállásán, részben a bécsi ud-

¹⁸⁴ románul: *Baziaș*, németül: *Baziasch*.

var Széchenyi önálló eljárását illető bizalmatlansága okán, részben pedig pénz híján zátonyra futott, ha eltekintünk néhány ezer köbméter szikla elrobbantásától 1834 nyarán. A későbbi szabályozási kezdeményezések Vásárhelyi rendkívül pontos térképfelvételeire hagyatkozhattak, míg az általa készített tervek utóbb használhatatlannak bizonyultak, mert jóval kisebb méretű hajók számára készültek, mint amekkorák a 19. század második felében közlekedtek a Dunán. A közös erőfeszítés legfontosabb eredménye az ún. Széchenyi út kiépítése volt a folyó bal partján, amely először tette egyáltalán lehetővé a közúti közlekedést a Vaskapunál.



3. kép: *A dunai Vaskapu*. Lichtenfels Ede toll- és ecsetrajza.
(Forrás: Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képben, Bevezető kötet (I.) Budapest 1887.)

Amikor 1853-ban a krími háború, valamint a Havasalföld osztrák megszállása kapcsán a szabályozás ügye ismét napirendre került, a tervek elkészítésével megbízott Josef Meusburger és Gustav Wex mérnökök egy a Dunától elválasztott hajócsatornát tekintettek a probléma megoldásának. A terveikben kifejeződő várakozásoknak aztán a párizsi békekonferencia vetett véget, mely garantálta ugyan a szabad hajóforgalmat és a szabad kijutást a tengerre, de a vámszedést nem engedélyezte. A beszedett vám nélkül viszont ezt a roppant méretű szabályozási munkát aligha lehetett finanszírozni.

A szabályozás ügyét ezt követően az 1871-es londoni békeszerződés mozdította előre, amely kimondta a partmenti országok illetékességét és egyben arra is engedélyt adott, hogy a befektetett tőke mértékében vámot lehessen szedni a folyón. Osztrák részről elsőként a DDSG adott megbízást 1871-ben a Vaskapu-zuhatagok szabályozási tervének elkészítésére,¹⁸⁵ majd 1873-ban az osztrák kormány. 1879-ben, a berlini békeszerződés után végül a magyar kormány is megbízott két magyar mérnököt, Wallandt Ernőt és Hoszpötzky Alajost a tervek kidolgozásával, ők a legnehezebb szakaszon egy nyitott hajócsatornával számoltak.

Az 1890. szeptember 15-én megkezdett szabályozási munkálatok célja az volt, hogy egy körülbelül 130 km hosszú folyószakaszon¹⁸⁶ hajózható vízi utat hozzanak létre; ehhez az kellett, hogy gátak segítségével a vízszint hirtelen csökkenését egy hosszabb szakaszon elosztva szétterítsék, a kellő mélységet pedig egy 80 m széles vezetékcsonak kihozzantása révén biztosítsák.¹⁸⁷ A munkálatokban mintegy 4000–5000 ember vett részt, az 1896. szeptember 27-én tartott ünnepélyes felavatásig a teljes szabályozás körülbelül 75-80 százaléka készült el. Kozla-Dojke és Izlas-Tachtília térségében a csatornát azonban csak 1898-ban sikerült befejezni. Ekkor lett kész Orsovában az a móló is, ahol a hajók rakományát vasúti kocsikra lehetett átrakodni.¹⁸⁸

A FOLYÓSZABÁLYOZÁS KÖVETKEZMÉNYEI

A 19. század végén a Duna-szabályozás vívmányai műszaki értelemben valóban igen jelentősnek voltak mondhatók. A vad, árvizekkel fenyegető és néhol az év nagyobbik részében hajózhatatlan folyóból az 1898-ban elkészült Báziás–Szörénytornya, valamint az 1896-ban átadott Gönyű–Pozsony szakaszok révén megbízható „vízi út” lett. Vízmérnökök az európai vízi úthálózatba való gyors bekapcsolódást prognosztizálták a megépítendő Duna–Elba, Duna–Odera és Duna–Visztula-csatornák segítségével.¹⁸⁹ De a Duna még a Vaskapu-csatorna megépítése után sem lett az a „nagy világút”,¹⁹⁰ melyet a

¹⁸⁵ A megbízást a MacAlpine cég kapta.

¹⁸⁶ Ez volt a Moldova–Szörénytornya távolság.

¹⁸⁷ „A Duna sellőin hajózó utat létesít azáltal, hogy a vízszint hirtelen esését szorító gátak között hosszabb vonalra elosztva kiegyenlíti és a még így is szükséges mélységet egy 80 méter széles vezérárokknak lemélyítésével adja meg.” Kovács 1897: 675.

¹⁸⁸ Kőváry 1897: 250f.

¹⁸⁹ Faber 1905: 6f.

¹⁹⁰ Suess 1892: 21.

haladás hívei vizionáltak. Forgalma még mindig jócskán elmaradt az Elbától. A gazdasági fellendülés, melyet a folyó vízi úttá alakításától vártak, elmaradt.

A közkedvelt elképzelést, miszerint az al-dunai zuhatagok szabályozásával tengeri hajók egészen Budapestig járnának a Dunán, már a munkák előterében is „hiú ábránd”-nak¹⁹¹ minősítették, de a hajóforgalom és a kereskedelem bővülése is elmaradt az óriási várakozásoktól. A szakkönyvek a 19. század végén visszafogottan nyilatkoznak a Duna-szabályozás eredményeiről.¹⁹²

A Vaskapunál elvégzett munkálatok az 1896. szeptember 27-ei ünnepélyes átadás óta sajnos nem váltották be maradéktalanul a hozzájuk fűzött reményeket. Az erős sodrás leküzdése olyan különleges hajók építését tette szükségessé, melyek akár a két legnagyobb dunai uszályt is képesek áruval megterhelve folyásiránnyal szemben a Vaskapu-csatornán felvontatni. [...] Ráadásul a magyar kormány a szabályozott Szörénytornya–Orsova–Moldva szakaszon olyan magas hajózási illetéket helyezett kilátásba, amely a hajózás számára komoly, a közlekedés fejlődését nagymértékben visszafogó terhet fog jelenteni.¹⁹³

Ezen körülmények között, és mert a dunai hajószállítmányok díja, melyekért eddig semmiféle illetéket nem szedtek [...], a német folyókon megszokottnak több mint duplája, minden bizonnyal komoly erőfeszítésekre lesz szükség, hogy a szállítási díjak csökkentésével végre orvosolni lehessen azt a képtelen helyzetet, melynek következtében a Földközi-tenger keleti térségébe szállítandó osztrák áruk Hamburgon és a tengeri úton át a levantetarifának köszönhetően olcsóbban érnek célba, mintha a dunai hajóutat választanák.¹⁹⁴

Szükség volt tehát kiegészítő intézkedésekre, például arra, hogy olyan vontatóhajókat építsenek és helyezzenek üzembe, melyek a hajókat az erős sodrással szemben fel tudják vontatni, továbbá már 1916-ban szóba került egy újabb szabályozás szükségessége, ezúttal zsilipcsatorna segítségével.¹⁹⁵

Összességében azonban az Elbán lebonyolított éves áruforgalom (1912: 3,7 millió tonna) jócskán meghaladta a dunait (1912: 2,7 millió tonna) annak ellenére is, hogy „Ausztriában az Elbának csak egy rövid szakaszán jártak gőzhajók.”¹⁹⁶

Az erősen változó vízállások, továbbá a hajózható mellékfolyók Ciszlajtániára jellemző hiánya miatt a dunai hajózás közlekedési hatékonysága csekély volt, a tengeren túli forgalom lebonyolítására pedig szóba se került.¹⁹⁷

¹⁹¹ Gonda 1892: 325.

¹⁹² Schwabe 1899: 119f. Vö. még: Brusatti 1973: 308–311.

¹⁹³ Schwabe 1899: 119f. Vö. Brusatti 1973: 308–311.

¹⁹⁴ Schwabe 1899: 119f; Kvassay 1916.

¹⁹⁵ Kvassay 1916: 11–12, 17–25.

¹⁹⁶ Brusatti 1973: 311.

¹⁹⁷ Brusatti 1973: 311.

Ehhez társult még az a körülmény, hogy mire a 19. század végén a dunai víziút kiépítése befejeződött, addigra a vasúti közlekedés már rég lekörözte a hajózást.¹⁹⁸

ÖSSZEGZÉS

A Duna-szabályozás ügye a 19. században a liberális közlekedésfejlesztési elképzelésekhez köthető. A Habsburg Birodalom politikai, gazdasági és tudományos elitjei támogatták, akik komoly reményeket fűztek ahhoz, hogy a Duna-menti országok általa bekapcsolódnak majd a világkereskedelembé. A dunai gőzhajózás és a dunai vízi út kiépítésével kapcsolatos döntéseknél a távlati várakozások és a potenciális nyereségek gyakorta fontosabbak voltak, mint a közvetlen gazdasági haszon. A 19. század haladásközpontú liberális szóhasználatában az ilyesfajta számítások már-már valóságként jelentek meg, bármiféle kétely a megvalósíthatóságukat illetően pedig a jövő elárulásaként. A jelen tervei e nézőpontból tehát egyenlőek voltak a „jövő szükségletei”-vel, és a jövőt illető bármiféle szkepszis a jövő áruba bocsátásaként értelmeződött, melynek célja nem lehetett más, mint hogy az ember „úrrá legyen valahogy a napi gondokon”.¹⁹⁹ A szabályozás érdekében hozott döntéseket éppen ezért e szóhasználatban „történelmi” jelentőségűnek, előrelátónak és jövőbe mutatónak nevezték, míg az ezzel ellenkezőkre úgy tekintettek, mint amelyeket kicsinyes érdek vezérel.

Összességében úgy tűnik, hogy a Duna-szabályozás hatalmas műve jövőbe látó terv volt, ám a századvég legfontosabb fejleményeit, a vasúthálózat fejlődését, valamint a Monarchia első világháborút követő széthullását ez a terv sem látta előre. Figyelemreméltó, hogy végül épp az a háború okozta a duna monarchia vesztét, melynek egyébként sikerült valóra váltania a dunai vízi út hasznosításához fűzött legmerészebb reményeket.

¹⁹⁸ Összehasonlításképpen: Az Orient expressz vasútvonala 1888-ra kiépült Konstantinápolyig. Vö. Heppner 1996: 94; Palotás 1991: 155–167; Brusatti 1973: 308.

¹⁹⁹ Suess 1879: 14.

VALÓS ÉS IMAGINÁRIUS

*Egy legényke azt gondolta egyszer,
hogy ha hüvelykujját a folyó forrására tapasztja,
akkor a Dunának egyből vége lesz.*²⁰⁰

Karl Kraus

A Duna-szabályozás létesítményei, eredményei és következményei, ha mégoly kézzelfoghatóak voltak is, gyakran előfordult, hogy furcsábbnál furcsább spekulációkon alapultak a folyó „optimalizálása”-t illetően. Képzlet és számítás nemcsak kéz a kézben jártak, de kölcsönösen hatottak egymásra. A technika vívmányait előszeretettel nevezték „csodának”, miközben a legmeghökkenőbb képzelgések tűntek reális részleteik révén hitelt érdemlőnek. A természet korrekciója olyan jelszó volt, amely sokféle értelmezési lehetőséget rejtett magában.

A nézet, miszerint a Duna „rossz irányba” és „rossz tengerbe” folyik, egyidős a szabályozás szükségességéről szóló meggyőződéssel. Széchenyi 1829-ben a *Hite*-ben a Duna gazdasági jelentőségéről a következő megállapítást teszi:

a *Dunának* nem vehetjük nagy hasznát, mert miránk nézve visszasan foly, kedvünkért megfordulni nem fog, torkolatjánál meg nem miénk, hanem másé!²⁰¹

A Duna folyásiránya elsősorban magyar nézőpontból volt „visszás”, minthogy a magyar, többségében mezőgazdasági termékek „természetes” felfelvőpiacai többnyire nyugatra feküdtek. Ezért írhatta Széchenyi 1834-ben egy a dunai hajóútról szóló újságcikkében, hogy a folyásirány

(e)rkölcsi tekintetben [...] azért hiányos, mert legnagyobb részint műveletlen, mindenekben hátramaradt tartományokon foly keresztül, s végre tulajdonkép nem az Óceánban, de csak egy nagyobbacska sós tóban, t. i. a fekete-tengerben végzi pályáját.²⁰²

Ehhez járult, hogy a torkolat is rossz kezekben volt.²⁰³ Az orosz főhatóság akadályozta a hajózást, mivel nem tett semmit a folyó főágának eliszapo-

²⁰⁰ Kraus 1905: 6. <http://corpus1.aac.ac.at/fackel/> (Letöltés ideje: 2012. 02. 1.)

²⁰¹ Széchenyi 1930: 356f.

²⁰² Széchenyi 1893–1894: 86.

²⁰³ Vö. Széchenyi 1930: 356f.

sodása ellen, és teljesen önkényesen döntött arról, hogy mely hajókat enged át, melyeket nem:

tehát az oroszok eltűrik kereskedelmünket, ha passzív és tönkreteszik, ha aktív.²⁰⁴

A következő évtizedek számos változást hoztak mind a folyó jogi helyzetére, mind a szabályozás előrehaladása tekintetében, de a Duna „erkölcsi” hiányosságainak listája még a 19. század végén is változatlan:

Elég kedvezőtlen reánk, mint főként exportáló államra nézve, hogy ezen folyó iránya kelet felé vezet [...].

– olvasható az elmarasztaló ítélet még az 1896-os millenniumi katalógus *Víz-építészeti* című fejezetében is.²⁰⁵

Ha már a vízmérnöki szakma szóhasználatában is fel-felbukkant a „korrekció” hívószava, akkor könnyen elképzelhető, mennyivel önfeledtebben „korrigálták” mások a Duna folyását képzeletben.

Olykor még földrajzelméleti érvekkel is sikerült alátámasztani, hogy miért is szorul a Duna korrekcióra. Johann Georg Kohl Rajna-monográfiájában fejtette ki a tételt, miszerint általában véve kedvezőtlen, ha egy folyó egy tengerhez nagyon közel s azzal párhuzamosan folyik, mert ilyenkor a tenger elszippkázza a folyó forgalmát. Kohl értelmezésében a tény, hogy a Duna Bécs és Trieszt között (más folyókkal összevetve) az Adria-tengerhez igen közel folyik, azt eredményezi, hogy egyrészt „állandó kommunikáció”²⁰⁶ alakul ki a folyó és a tenger (pontosabban a tengerparti városok) között; másrészt hogy a Duna (tényleges) torkolatának se forgalma, se jelentősége.

Ebből az összefüggésből húztak és húznak hasznot Velence, Trieszt és Szaloniki kikötői. A folyó ágai mintha csak e városokhoz hajolnának. Bizonyos értelemben ezek a Duna torkolatai.²⁰⁷

Kohl további példaként említi Afrikában a Nílust, Dél-Amerikában a Marañon folyót, így próbálva állítását általánosabb földrajzi érvekkel is alátámasztani. De mivel a Duna nem él a kínálkozó nagyszerű lehetőséggel, hogy az Adria-tengerbe ömöljön, egy gondolatkísérlet erejéig Kohl maga siet segítségére:

²⁰⁴ Széchenyi–Waldstein 1943: 107. (1830. augusztus 7-ei bejegyzés)

²⁰⁵ Kovách 1897: 692.

²⁰⁶ Kohl 1851. 1: 71.

²⁰⁷ Kohl 1851. 1: 70.

Képzeld csak el, hogy lehetséges volna a Duna rendszerének minden ágát és ezzel együtt az ezeken az ágakon található országokat mind úgy kiforgatni a helyük-
ből, hogy a folyó végül az Adriai-tengerbe ömlik, a főága pedig a Földközi-tengerre
merőlegesen áll, bizony mily gazdag élet *hatná akkor át az egész* Duna-szisztémát!²⁰⁸

Bármilyen fantasztikusnak tűnik Kohl elképzelése, kezdeményezésekben, amelyek a Dunát ennek szellemében igyekeztek korrigálni, nem volt hiány.

François Joseph Maire²⁰⁹ 1786-ban készült tervében, mely egy mesterséges víziút-hálózat kiépítését vázolta fel, Bécs és Trieszt összekapcsolása szemlátomást jelentős szerepet kapott, egy Duna–Adria-csatona megépítését a Ferenc-csatorna (1793–1802) folytatásaként pedig nemcsak előirányozták és megtervezték, hanem részben el is kezdték.²¹⁰ E terv népszerű utóéletéhez elég csak Jókai *Öreg ember nem vén ember* című parodisztikus-futurista regényére gondolni.²¹¹ A mű négyféle verziót kínál egy öreg ember életproblémájának megoldására, s vele különböző világjobbító elképzelésekre. A második részben az öreg ember, aki a szerző alteregója, a Budapestet az Adriával összekötő Karszt-csatorna megépítésén és Budapest kikötővárossá alakításán fáradozik.

Jókai *A jövő század regénye* című tudományos-fantasztikus regényében ugyancsak sikerül a Duna ismertebb „hibáit” kijavítani, amennyiben a Duna torkolata magyar felügyelet alá kerül és a regényben a Vaskaput a nevéhez híven egyfajta zsilipként használják, mely először egy katasztrófát idéz elő, később azonban egy konfliktus megoldásához is hozzájárul.

A történet fintora, hogy néhány évtizeddel később Jókai képzeletének szüleménye, a Vaskapu lezárása, építőelemként beépül egy vízmérnök gondolatmenetébe, mely végső soron a Duna nyitása mellett érvel.²¹²

Gonda Béla, aki a *Gazdasági Mérnök*²¹³ című folyóirat kiadója és a Vaskapu-zuhatok szabályozásának szószólója volt, a Kazán-szoros bemutatásakor kitér arra, hogy Jókai a regényében tévesen a Vaskaput azonosította ezt a szorost és azt valódi kapuként képzelte el,

melynek bezáródásával [...] a Duna folyását meg lehet állítani, egy nagy területet víz alá lehet helyezni, és így legalábbis részben elő lehet varázsolni a történelem előtti idők édesvízi tengerét.²¹⁴

²⁰⁸ Kohl 1851. 1: 70.

²⁰⁹ Maire 1786.

²¹⁰ Vö. Petrović 1982.

²¹¹ Jókai 1976.

²¹² Gonda 1892: 275.

²¹³ Később Műszaki Hetilap.

²¹⁴ Gonda 1892: 275f.

A pontos számítások segítségével előidézett özönvíz fantasztikus elképzelése, Gonda Béla tollán beíródik abba a népszerű érvelésbe, amely a folyószabályozás fontosságát és a Keletet Nyugattal összekötő és minden évszakban hajózható vízi út szükségességét hangoztatja.

A FOLYAMSZABÁLYOZÁS DISZKURZUSA(I)

A folyámszabályozás kérdéseit egy sor különféle összefüggésben tárgyalták, kezdve a nemzetközi szerződésektől, amelyek a folyó jogi státuszát és a vámszedés jogát szabályozták, egészen azokig az 1870-es 1880-as években népszerű előadásokig, kiadványokig és folyóiratok hasábjain folyó vitákig, melyek a közvéleményt a szükséges intézkedésekről igyekeztek meggyőzni. E különböző összefüggésekben a Dunát másként és másként diszkurziválták. Foucault *A tudás archeológiája* című műve alapján a diszkurzus úgy határozható meg, mint „a gondolkodás, írás, beszéd és cselekvés olyan gyakorlata, mely tárgyát egyúttal szisztematikusan maga teremti meg.”²¹⁵ Épp azok az szövegek és eljárások állnak jelen eszmefuttatás fókuszában is, melyek kapcsolatot teremtenek bizonyos elvont eszmék és a gyakorlat között.

ENGEDELMESSÉGGEL LEGYŐZNI²¹⁶

Mikor a folyószabályozás birtokba veszi a természetet, mindenekelőtt megteremti a „természet”-et a kultúra és a civilizáció ellenpólusaként, s vele együtt megteremti e diszkurzus szubjektumát is, azaz a reguláló, a természetet ellenőrzése alá vonó embert. Tudomány- és környezettörténészek a Francis Bacon nevével fémjelzett újkori természetdiszkurzust tekintik a természetátalakítás elméleti alapvetésének.²¹⁷ E tudás- és tudományfelfogás kiindulópontja az a Bacon *Novum Organum*-ában megfogalmazott program, mely a tudományt nem a tudás valamiféle zárt kánonjaként értelmezi, hanem egy nyitott, kollektív, innovációra törekvő tudásrendszerként. Bacon e művében a „feltalálás logikája” mellett érvel, illetve hogy az emberi cselekvés iránytűje közvetlenül a természettudományos tudás legyen:

²¹⁵ Parr 2008: 234.

²¹⁶ „A természet ugyanis csak engedelmisséggel győzhető le.” Bacon 1995: 7.

²¹⁷ Vö. Böhme 1993.

A természetet szolgáló és magyarázó ember annyit tehet és foghat fel, amennyit a természet rendjéből tények alapján, vagy elméje segítségével megfigyelt: ennél többet nem tudhat és nem tehet. Mert nincs erő, amely az okozatiság láncolatát képes lenne megoldani vagy összetörni, és az okozatiság csak akkor győzhető le, ha engedelmeskedünk neki. Emberi tudás és hatalom egy és ugyanaz, mert ha az okot nem ismerjük, az okozat is elmarad [...].²¹⁸

Bacon egyik következő mondatában találjuk a gyakran idézett aforizmat: „A természet ugyanis csak engedelmességgel győzhető le.”²¹⁹ Az újkori műszaki gondolkodás hagyománya a természetre úgy tekintett, mint valamiféle ésszerű berendezésre, vagy világmasinára, amely az eszköz-cél logika szerint működik,²²⁰ és amely azért lett az ember rendelkezésére bocsátva, hogy kedvére eszközölhessen rajta javításokat. E felfogás szerint a természet kettéválik egyrészt az ember által feltérképezendő és követendő szabályrendszerre, másrészt az emberrel szemben ellenállást tanúsító matériára.

Az emberi tevékenység tárgyaként tételezett természet ellentétpárja a szubjektum. Őt a természet korrekciójáról szóló narratíva teremti meg. Ezen feladatának köszönhetően a szubjektum egyrészt a természet tanítványaként, másrészt pedig a természet „uraként”, vagy békés „hódítójaként” értelmeződik. Ez az ellentmondás (akárcsak számos másik) határozta meg azt a beszédmódot, amelyet a 18. század végén, majd a 19. században a természet átalakítására alkalmaztak.

„A TERMÉSZET MAGA JELÖLTE KI”²²¹

Jól érzékeltetik ezt az ambivalenciát Eduard Suess kijelentései, aki természettudósként és politikusként közvetlenül részt vett a bécsi Duna-szabályozás kivitelezésében, valamint a liberális korszak számos más modernizációs vállalkozásában, továbbá a Duna Egyesület elnöki tisztét is betöltötte. Egy olyan férfiú számára, mint Eduard Suess, aki geológiát tanult, majd professzorként a Bécsi Egyetemen geológiát tanított, a természet a komolyan veendő kifejezések közé tartozott. Amikor átfogó ismertetőket tartott a Du-

²¹⁸ Bacon 1995. (Az utolsó előtti mondat nem szerepel a magyar fordításban.)

²¹⁹ Bacon 1995.

²²⁰ „Az ún. ipari korszak, melyben a modern természettudományok, a gépészet és a munkamegosztáson alapuló ipar a természet technika általi uralásának és kizsákmányolásának egészen új formáit teszik lehetővé, a 19. században kezdődik. Ezt a műszaki átalakulást a mechanika készíti elő, amely az Új Tudománnyal párhuzamosan a 16. században alakult ki.” Vö. Groh–Groh 1996a: 60.

²²¹ Suess 1889: 194.

na-szabályozás céljairól, például 1880-ban *A Duna feladata* címen, Suess szívesen hivatkozott a folyó és a régió „természetes” adottságaira, így a Duna „földrajzi fekvésére”, és az „állam életfolyamataira”.

Visszaemlékezéseiből ugyanakkor megtudható, hogy a természet útmutatása valójában mekkora teret hagyott különféle értelmezések számára. Példárá a nagy bécsi Duna-szabályozás. Emlékezéseiben Suess aprólékosan ecseteli a terv fokozatos érlelődését, valamint a döntéshozatal folyamatát egy adott és (végül) ténylegesen megvalósított forgatókönyv esetében, míg a műszaki megvalósításra, mely nem tartozott az illetékességi körébe, nem sok szót veszteget. Elbeszélésében, mely egyébként inkább vázlatos, nagy teret szentel azoknak a folyómeder kialakításával kapcsolatos kételyeknek, mely kételyeket egyébként a szabályozási munkálatok vezetésével megbízott mérnök, Gustav Wex is osztott:

1869 nyarán, mint műszaki szakértő, én viseltem e felelősségteljes kérdések terhét [...] és bevallom, hogy a bécsi vízvezeték kiépítésének munkálatai során soha egy pillanatra sem volt bennem annyi aggodalom, mint azon a nyáron a Duna szabályozása miatt. Ott [a vízvezeték építésekor] a természet maga jelölte ki az utat; itt [a Duna szabályozásakor] viszont egymásnak ellentmondó szakvéleményekkel volt dolgunk [...].²²²

A TERMÉSZETES VÍZI ÚT: SZABÁLYOZÁS MINT MEGREGULÁZÁS

Ennek az ellentmondásnak a szemantikája könnyebben megragadható, ha Suess leírását összevetjük *Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képben* idevágó fejezeteivel. A Monarchia e reprezentatív országismereti katalógusában, mely 1886 és 1902 közt jelent meg, a Dunának kiemelt szerep jutott. A szó szoros értelmében összekötő kapocsként fungált, hiszen valóságosan is egybefogta a Monarchiát, annak különböző tájait és országait.²²³ Mint összekötő kapocs egyszerre volt természeti adottság és politikai (valamint műszaki) feladat. E kettős profilból fakadtak az ábrázolás nehézségei, hiszen a folyó-szabályozás egyúttal mindig a természet birtokba vételét is jelenti. *Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képben* a Duna szabályozásáról szóló fejezeteiben

²²² Suess 1889: 194. A „természetes” vízi út kérdése Duna-torkolat esetében sem egyértelmű. Mert a különböző folyóágak közül a Szent György-csatorna, „a Duna természetes torkolata” helyett az orosz befolyás következtében a Sulina-csatornát építették ki. Suess 1879: 7.

²²³ Több kötet is foglalkozott vele, illetve különböző szakaszaival: a Bécs-kötet (1886), a Felső-Ausztria-kötet (1889), az Alsó-Ausztria-kötet (1888), valamint az első (1888) és a negyedik (1896) Magyarország kötet.

megtalálni a felvilágosodás természetdiszkurzusának minden ellentmondását és ambivalenciáját: ami természetes, az szükségszerűen ésszerű, és ha mégsem az, akkor bizony észre kell téríteni. A Duna-szabályozás során következésképpen „a természet adta [...] vízi utat”²²⁴ legelőször is el kell hódítani a természettől.

Az *Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen* folyószabályozásról szóló fejezeteiből pontosan nyomon követhető, miként alakul át a „folyó” a szabályozás diszkurzusában „dunai vízi úttá”. E logika szerint a „hatalmas, de szabályozatlan”²²⁵ Duna „őseredeti állapotában” leledzik,²²⁶ és rá kell venni arra, hogy „a tudomány által megszabott” irányba folyjék.²²⁷ A szabályozás így lesz megrendszabályozás, melynek célja,

hogy békókba szorítsák vele a vadúl szerte kalandozó vizet, s kényszerítsék ott és úgy folyni, a hogy azt számára az emberi elme kijelölte.²²⁸

„Elme” és „tudomány” parancsolnak megálljt a dolgok természetes folyásának, és terelik a folyót az előírt mederbe. A kultúra és természet közötti bináris oppozíciót, valamint az ebben foglalt alá-fölérendeltségi viszonyt a szöveg a folyóvizek kaotikus viszonyai és a szabályozás átlátható rendje közötti ellentéttel jeleníti meg, miközben az utóbbihoz formai jegyeket rendel, úgy mint lezártság, egységesség, szilárdság és folytonosság. A szabályozáshoz rendelt (férfiúi) szubjektum pozíciója jelöli ki a viszony másikának helyét, mely a felvilágosodás diszkurzusában a gyermekeket és a nőket illette meg. A szabályozás szóhasználatában a folyó vízi úttá való átformálása egy nevelési feladat rangjára emelkedik.²²⁹ Az állam kötelessége volt, hogy azt végrehajtsa.

A fenti leírásokban a folyó a hasadás helye. Az ismeretlen, melynek határai az újkorban egyre távolabbra tolódtak, hirtelen a régtől ismerős árnyoldalaként tűnik fel itt – mint a természet csele: egy kontrollálhatatlan és kezelhetetlen maradék.

A szabályozás azonban nemcsak a kiszámíthatatlan természeti elem diszkurzív megregulázását jelentette, hanem tényleges „kolonizáció”-val járt. A törökök elleni háborúkat követően az Al-Duna egy partvidékére, ahol a földeket a folyótól és a mocsaraktól kellett el(pontosabban vissza-)hódítani, Bukovinából érkeztek telepesek, akiket a német szóhasználat gyarmatosítók-

²²⁴ Az *Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen*. Magyarország. 1896. IV. 16/1.: 35.

²²⁵ Az *Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen*. Bécs. 1886. 1.: 329.

²²⁶ Az *Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen*. Bécs. 1886. 1.: 330.

²²⁷ Az *Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen*. Bécs. 1886. 1.: 334.

²²⁸ Az *Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen*. Magyarország. 1896. IV. 16/1.: 30.

²²⁹ Az *Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen*. Bécs. 1886. 1.: 330, 334.

nak (*Colonisten*) hívott.²³⁰ „Művelhetővé tették” a területet, s ebben a kifejezésben, mely egyszerre utal a föld megművelésére és arra, hogy ezt a tevékenységet egy másik térbe „ültetik át”, a kultúra és a kolónia szavak jelentése megint egyszer fedésbe kerül.²³¹

AZ ÁRTÉRI ERDŐK PARADICSOMA

A lelkesedés a folyamszabályozás áldásos hatásaiért és az elvesztett paradicsom miatti gyász egyaránt tetten érhető a *Kronprinzenwerk*, azaz *Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen* első köteteiben. A hazafias mű, mely arra törekedett, hogy a „Monarchia határain belül az egyes nemzetek tudományos és művészi önértékének megfelelően, s úgy az egész monarchiának, mint részeinek becsületére válják”,²³² a Monarchia különféle részeiről fellelhető anyagot fűzte egybe, s prezentált ily módon különböző nézőpontokat akár egy és ugyanazon tájegységről is. Akár egy kötetben belül is előfordulhatott, hogy a Dunát többféleképpen ábrázolták, függően attól, hogy a táj, vagy épp a közgazdaság összefüggései voltak mérvadóak. Miközben a bécsi fejezetek a folyószabályozás leleményeit ünneplik, addig az Alsó-Ausztria kötet „A dunai ligetek Bécstől a magyar határig” című fejezete a császári vadászterületek összezsugorodását panaszolja.²³³ Míg előbbiek a hajóközlekedés kiszámíthatóságát dicsérik, addig utóbbi az ártéri erdők „elzárt kis világ”-át ecseteli, különös tekintettel az itt rejtőző áthatolhatatlan vadonra.²³⁴

A nagyváros szomszédságában feltűnik az ártér sűrűje, a szabályozott folyó ellenpontja. Ezek a folyó menti ligetek és szigetek lélegzetelállítóan gazdag állat- és növényvilágot rejtjenek:

mindezek tarka rendetlenségben elegyednek össze egymással s olyan ős természetességű vadonnak a képét tárják elénk, minőt bizonyára senki sem gyanítana egy világra szóló nagyvárosnak a tőszomszédságában.²³⁵

A paradicsom persze aligha volna paradicsom, ha a vadon nem zsugorodott volna egy park méretére, és természeti szépségei sem csábítanának katalogizá-

²³⁰ Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen. Magyarország. 1891. II/2. 9/2.: 536f.

²³¹ Honold–Simons 2002: 7–15.

²³² Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen. 1888. I. 2: 7. (Bevezetés)

²³³ Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen. Alsó-Ausztria. 1888. 4.: 438f.

²³⁴ Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen. Alsó-Ausztria. 1888. 4.: 448.

²³⁵ Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen. Alsó-Ausztria. 1888. 4.: 448.

lásra, ha a letűnt világ rekonstrukciója nem tartogatna némi szomorkás élvezetet.

Az alsó-ausztriai dunai ligetekről szóló fejezet e ligetek élővilágának egyik legfigyelemreméltóbb leírása. A Duna szabályozását nem tekinti se történelmi szükségszerűségnek, se optimalizációnak, hanem egy olyan folyamatnak látta, mely minden földdarabot művelhető területté alakít, a ligetek „egészen különyszerű mivoltát”²³⁶ pedig elsorvasztja, és az „állatok még háborítatlan[...]” élete „elé mindenkorra gát”-at emel.²³⁷

Kultúra és természet megszokott rendje itt legalább a retorika szintjén megfordul. Ami annál is meglepőbb, mivel a természetleírás ebben a fejezetben is csak ugyanazokkal a bevett hasonlatokkal él, mint máshol. A különbség mindössze annyi, hogy itt a dunai ligetek szolgálnak „mindenféle költöző vadaknak *országút* gyanánt, a szárnyas népnak pedig *menedékhelyül*”.²³⁸

Műszaki győzelmi jelentések helyett a bécsi nagy folyószabályozás itt a veszteségek hosszú lajstromaként olvasható:

Bécs tőszomszédságában a ligetek, melyek ezelőtt még igen kis idővel is teljes pompájokban állottak, csaknem teljesen eltűntek. A Szárhegy tövétől és a Bisamhegyvel átellenben le egészen a katonai lövőtérig, meg a Práterig az egész partmelleket egymás után gyorsan beépítették, mivelés alá fogták, szabályozták s hídakkal, házakkal, gőzhajókikötőkkel, tárházakkal, nagy malmokkal és fürdőkkel oly sűrűen megrakták, hogy csak itt-ott emlékeztetnek egyes vén fák, gyér fűzbokrokkal benőtt kis fövényhátak s még egészen ki nem irtott vékony sudarú facsoportok a régibb időkre.

S a Práter is, mely még húsz évvel ez előtt, néhány fásoros út és ösvény kivételével, nagy vadakban bővülködő igazi őseredeti szép liget volt, ma egy fölöttébb összezsugorított park, melyben a régi pompás fákat s egyes helyeken a víz-erek mentén levő gyér ligeti növényzetet csak mesterségesen tartják fenn.²³⁹

Ott, ahol a ligetek nem is olyan régen még „teljes pompájokban állottak”,²⁴⁰ ma „ritkás, gyér homlokzatú fiatal facsoportok[at látni], melyek a növényzet, sőt az állatélet sajátyszerű jellemét is már régen elvesztették”.²⁴¹ Nem csoda, ha „a vadon burjánzó növényvilág eltűntével az állatvilág is mind inkább-inkább hátra húzódott.”²⁴² Az érintetlen ártéri ligetekhez azonban nem

²³⁶ Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen. Alsó-Ausztria. 1888. 4.: 438.

²³⁷ Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen. Alsó-Ausztria. 1888. 4.: 438.

²³⁸ Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen. Alsó-Ausztria. 1888. 4.: 438. [Kiemelés tőlem, K.E.]

²³⁹ Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen. Alsó-Ausztria. 1888. 4.: 438f.

²⁴⁰ Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen. Alsó-Ausztria. 1888. 4.: 438.

²⁴¹ Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen. Alsó-Ausztria. 1888. 4.: 439.

²⁴² Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen. Alsó-Ausztria. 1888. 4.

csak a fajgazdagság, hanem a szabadság képze is társul. Olyan hely ez, ahol „a folyam kénye, kedve szerint dolgozhatik.”²⁴³

A szerző szimpátiái félreérthetetlenek:

E keskeny ligeteket a Duna-szabályozási munkálatok erősen megnyirbálták annyira, hogy most már említést is alig érdemelnek.²⁴⁴

A GAZDASÁGI MOZZANAT

A folyószabályozás diszkurzusa nemcsak rá jellemző módon használja a „természet” és „szubjektum” fogalmakat, de egyúttal át is ülteti őket egy gazdasági térbe. A szabályozás ugyanis a folyók megregulázása mellett erők felszabadítását is jelenti, miáltal „a minden tervszerűséget nélkülöző, úgymond eredeti állapotú folyó egyre tökéletesedik.”²⁴⁵ A szabályozás előhívja a folyóban rejlő képességeket, és ezáltal a folyó mintegy képessé válik arra, hogy békésen, a köz hasznára fejtse ki erőit. Ezt az érvelést jóformán minden mérnökök által írt szövegben megtalálni.

A természetre irányuló cselekvés és a természetről szerzett tudás fent említett megalapozó összefüggése mellett a folyamszabályozás diskurzusában konstitutív szerepet töltött be az eredendő harmóniáról és a „természeti folyamatok szabályszerű voltáról”²⁴⁶ vallott elképzelés, melyet a 17. század közepétől az *oeconomia naturae* fogalmával illettek. E felfogás értelmében a Teremtő „világépítő tervé”-ben „olyan természeti törvényeket elővételezett, melyek szabályozzák a természeti folyamatok önálló lefolyását, és biztosítják a világ természetes rendjének fennmaradását.”²⁴⁷ A harmonikus (ön)szabályozás elve a körforgás modell révén a folyószabályozás diskurzusát is meghatározta.

KÖRFORGÁS

A körforgás modell utalta a folyók hajózhatóvá tételét és az utak építését egy gazdaságossági szempontok vezérelte államszervezet közigazgatási feladatai közé. S egyúttal a különböző vidékek, továbbá az állam különböző tevékenységi körei közötti összefüggést is megalapozta, amennyiben

²⁴³ Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen. Alsó-Ausztria. 1888. 4.: 440.

²⁴⁴ Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen. Alsó-Ausztria. 1888. 4.: 446.

²⁴⁵ Kohl 1853. 2.: 163–216, 177.

²⁴⁶ Groh–Groh 1996b: 105.

²⁴⁷ Groh–Groh 1996b: 105.

- rendszerbe foglalta a különféle gazdasági folyamatokat;
- e folyamatokat egy hatalmas, az egész államot átfogó mozgás részének tekintette;
- a cserekapcsolatok általános sémáját fogalmazta meg, és összekapcsolta a gazdasági, politikai, kommunikációs és orvosi modelleket;
- a cserekapcsolatokat szabályozott viszonyokként írta le;
- az orvosi alapsémának köszönhetően szemléletes volt, és a beavatkozásokat is mintegy „természetesnek” tudta láttatni.

„A körforgás toposza” egyrészt egy modellt kínált a különböző gazdasági teretek közötti kölcsönhatás leírására, másrészt lehetőséget adott arra, hogy „az általános gazdasági összefüggéseket”²⁴⁸ új alapon rendszerezze. A modell értelmében érték kizárólag az értékhiány és hasznosság térbeli eloszlása miatt jön létre, s ez a különbség indítja be a körforgást.

A körforgástan ráirányította a figyelmet az áruk és termékek cseréjén alapuló gazdasági kapcsolatok produktivására.²⁴⁹

Ráadásul a „pénz forgási sebessége”-nek fogalma lehetővé tette, hogy a gazdaságot „forgó pénzösszeg» hozama”-ként értelmezzék,

hiszen minél gyakrabban jár a pénz kézzől kézre, annál több embernek van eszköze arra, hogy vállalkozzon.²⁵⁰

A körforgástan alapjául Harvey orvosi felfedezése, a vérkeringés szolgált.²⁵¹

A modell Thomas Hobbesnak köszönhetően terjedt el széles körben, miután 1631-ben *Leviatán* című könyvében Harvey felfedezését, a nagy vérkört, a kora újkori központosított államra alkalmazta.

Ettől kezdve lett a körforgás kifejezés az államtesttan meghatározó eleme. Terminus technicusként a kameralizmus politikai gazdaságtana vezette be, s központi szerepet játszott a felvilágosodás virágkorának és késői korszakának két közgazdasági diszkurzusában: a fiziokráciában és a késői kameralizmusban.

²⁴⁸ Sandl 2002: 63–79, 73.

²⁴⁹ Sandl 2002: 77.

²⁵⁰ Sonnenfels 1787: 291. Id. Sandl 2002: 76.

²⁵¹ Heinz Rieter kétségbe vonja Harvey szerepét a modell kialakulásában, szerinte a fiziokrata traktátusok hátterében az óra modellje keresendő, a tévedés eredete pedig szerinte az organicista közgazdaságtanra vezethető vissza. Rieter 1983: 55–99.

A gazdagságelemzés ismeretelméleti átrendezése a körforgásmodell szellemében „része annak a fejlődésnek, mely az államhatalmat és az állami gondoskodást egyre inkább gazdasági szempontból határozza meg”.²⁵² Christian Daniel Voß szerint az új rendszer a következő alapelvre egyszerűsíthető le:

pénzt keresni és forgalomba hozni azzal a céllal, hogy az állam gazdagsága növekedjen. [...] Az állam ezért arra törekszik, hogy emberekre tegyen szert, hogy rajtuk keresztül pénzre tegyen szert.²⁵³

A 18. és 19. században a természeti tájat ezért kezdik mindinkább a népesség környezetének tekinteni, amely maga is állami gondoskodást és tervezést igényelt.

Ez a gazdaságtani, közgazdasági gondolkodásmód „nótoriusan”²⁵⁴ ragaszkodott a hidraulikából (és 1738 után a hidrodinamikából) vett hasonlatokhoz. A kereskedelem és a pénzforgalom zárt körforgását újra és újra a „közlekedő edények”²⁵⁵ elvével magyarázták. Johann Friedrich von Pfeiffer, aki 1747 és 1750 között Nagy Frigyes szolgálatában állt, olyan rendszerekről beszél, melyek fenntartják „a gazdagság folyamatos keringését az államtest valamennyi véredényében”. Vagy amint Joseph Vogl írja:

[...] ahogy egy gazdasági térséget csatornák és kapillárisok összefüggő rendszereként kell elképzelnünk, ugyanúgy egy államgazdaság minősége is attól függ, hogy mennyire képes a pénz és a javak állandó, zárt és teljes körforgását biztosítani.²⁵⁶

A (gazdasági) cselekvés törvényei hasonlatosak azokhoz a törvényekhez, amelyek a folyadékok mozgását szabályozzák. Míg egyfelől a körforgás arra szolgál, hogy a gazdasági folyamatokat egy „természeti rendbe” illessze, addig másfelől e folyamatok arra mutatnak rá, hogy „a természet természetességét törvények és intézmények biztosítják.”²⁵⁷

A kameralizmus hívei a gazdasági élet menetének mikéntjét az *oeconomia naturae* tanából vezették le. E felfogás szerint Isten a természet okozója avagy „szerzője”, míg a természet „önszabályozó egyensúllyal” bír, mivel „olyan szabályszerűségek lakoznak benne, melyek lehetővé teszik önálló fennmaradását.”²⁵⁸ Ebből következik, hogy a kameralizmus „a jó kormányzás feladatát

²⁵² Schmidt–Sandl 2002: 14.

²⁵³ Voß, Christian 1796–1802. 3.: 89; Id. Sandl 2002: 66.

²⁵⁴ Vogl 2002: 224.

²⁵⁵ Vogl 2002: 224.

²⁵⁶ Vogl 2002: 225.

²⁵⁷ Vogl 2002: 232.

²⁵⁸ Sieferle 1990. (különösen az I. fejezet).

nem a közvetlen beavatkozások gyakorlataként, hanem „az erőviszonyok szabályozásaként” határozza meg.²⁵⁹

A körforgás a 19. században is általános érvényű gazdasági és kommunikációs séma maradt.²⁶⁰ Nem egy cél vezérelte mozgásra helyezte a hangsúlyt, hanem magát a mozgást tekintette célnak.²⁶¹ A körforgás szabta meg a korabeli térképzeteket és közlekedési koncepciókat is. A folyószabályozás, akár csak a vasútépítés, a városfalak lebontása és a körutak kialakítása, a mozgás érdekében tett lépésként értelmeződött.²⁶²

VÍZI ÚT, PÉNZFOLYAM, EMBERÁRADAT

A gazdaság és a szabályozás diszpozitív közötti összefüggés attól lesz különösen látványos, hogy a körforgástan a „likviditás”-t, azaz a folyamatos, akadálytalan pénzáramlást tekinti a gazdasági tényezők létformájának. A folyó így egyszerre volt a szabályozás tárgya és modellje, a szabályozásnak pedig végső soron azt kellett elősegítenie, hogy a *pénzfolyamok* és *emberáradatok* akadálytalanul tudjanak becsatlakozni a gazdaság körforgásába.

A kameralisztika szívesen kölcsönzött hasonlatokat a hidromechanikától, illetve a hidraulikától, melyek egyúttal azt is garantálták, hogy a közgazdasági elmélet „természet adta” törvényszerűségeken alapul.

A folyómetaforika ennek következtében két alapjaiban különböző jelentéskörhöz kötődik, egyrészt a féktelen és veszélyes természeti elem, másrészt az éltető mozgás képzetéhez. Míg a természeti elemet civilizálni kellett, addig a „folyás” mint folyamatos haladás maga volt a szabályozott mozgás modellje. A pénz, az áruk és az emberek teljes körforgása a „folyékonyságon” alapult, és ez volt az alapja a piac önszabályozó képességének is.

²⁵⁹ Vogl 2002: 245.

²⁶⁰ Adam Smith közgazdaságtanában a körforgás ugyan elvesztette univerzális modell szerepét, de a szabályozási kör elve több szempontból is belőle eredeztethető. Smith rendszerének nívója nem az elemekben, hanem azok összekapcsolásában rejlik, vagyis hogy „egy társadalmi rend célját nem elemeinek szándéka alakítja, hanem azok összjátéka, amely az egyes elem felől nézve teljességgel akaratlan és szándékolatlan is lehet.” Sieferle 1990: 35. Ezt nevezték a természet cselének. Smithnél a krízis nem kivétel többé, hanem szabály. „A rendszert saját instabilitása stabilizálja és saját krízisei optimalizálják.” Vogl 2002: 255. E modell szerint lehetséges egyensúly beavatkozás nélkül. Vö. Sieferle 1990: 42. A szabályozás helyére az önszabályozás lép. E megváltozott „társadalomfiziká”-ban a hidrodinamikai modelleket termodinamikaiak váltják föl. Vogl 2002: 255. (104. lábj.)

²⁶¹ Sennett 1997: 319–349.

²⁶² Sennett: 1997: 330.

A MONARCHIA ÜTŐERE

A vízi út, a közlekedés és az információ folyékony haladása, valamint a vérkeringés jelentésmezőinek egymásra vetítése révén alakult ki az a 19. században elterjedt felfogás, miszerint a folyók jelentik egy ország vagy vidék igazi „ütő- avagy életerét.”²⁶³ A Dunát a 19. században gyakran nevezték a Monarchia „ütőere”-nek.²⁶⁴ A *Beiträge zur Kenntnis und Beförderung des Handels und der Schiff-Fahrt* című folyóirat egyik szerzője már 1819-ben, az első dunai gőzhajó-próbautak kapcsán úgy fogalmaz, hogy a folyók az „államtest erei”.²⁶⁵ A metafora funkcionális kapcsolatot teremt az államtest és a folyók között. Hiszen „függően attól, hogy az államigazgatás gondosan ápolja vagy éppen elhanyagolja-e őket”, ezek az erek teszik lehetővé, hogy „az állam erőinek belső körforgása szabadabban és erőteljesebben, vagy éppenséggel lomhábban és lagymatagabban folyjék.”²⁶⁶ Ez a metafora, együtt az államtest toposzával, képes nemcsak az állam kereskedelem- és közlekedéspolitikájának fejlődését, de az állam belső felépítését is megjeleníteni. Mint František Palacký cseh történész fogalmazott 1848-ban: „ennek a szükségszerű népszövetségnek valódi ütőere” a Duna, ezért az állam „hatalmi központja nem táltathatik e folyótól messzire, ha egyáltalán hatékony szeretne lenni, illetve maradni.”²⁶⁷ Mivel az ütőérhez mindig kellenek szívek, ezért a legtöbb magyarázatban különösen jól kirajzolódik „a körforgástan központosító értelme”, tekintve hogy „a rendszer éltető középpontját kitüntető minőségekkel” ruházza fel.²⁶⁸ E képiség logikájából következik, hogy a fővárosnak az „ütőér” mentén kell elhelyezkednie. Így Bécsset újra és újra „szívkamra”-ként írták le, amelynek feladata, hogy „az egész birodalom közgazdasági életének érverését” közvetítse.²⁶⁹

A szív metaforája a császárváros esetében nem maradt pusztán díszítő jelző. Ez a kép határozta meg a már szabályozott bécsi Duna leírását, amikor Gustav Ritter von Wex 1880-ban még utólagosan is a folyószabályozás mellett érvelt:

²⁶³ Kaiserliche Akademie der Wissenschaften (szerk.) 1851: 157.

²⁶⁴ Scherer 1849: 17; Horváth 1867: 14; Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen. 1888. 2.: 12; Suppan 1917: 8.

²⁶⁵ [Nau, B. S.] 1819. II/I.: 196–216, 203.

²⁶⁶ [Nau] 1819. II/I.: 203.

²⁶⁷ Palacký 1972: 83.

²⁶⁸ Schmidt 2002: 45–70. (különösen 46f)

²⁶⁹ Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen. 1886. 1.: 288.

A Nussdorftól a stadlaui vasúti hídig már elkészült, és hamarosan a kaiser-ebersdorfi kikötőig meghosszabbítandó dunai parti vasút köti majd össze a Bécsbe befutó vasútvonalakat, majd e vasútvonalakat az új Duna-meder mentén épült kikötőkkel, minek következtében az áruforgalom lebonyolítása már jelenleg is jelentősen könnyebbé válik.²⁷⁰

Habár a részlet nyelvezete igen funkcionális, a közlekedési vonalak sűrű hálózata és az áruforgalom jellemzése azt idézi, ahogyan a vér áramlik az artériákban, Bécs mint áru-átrakodóhely leírása pedig a szív működésére hajaz.

A vérkeringés metaforikája alkalmas volt arra, hogy megjelenítse a folyónak tulajdonított teleológiát („a Duna feladata”). Alexander Heksch 1880-ban írt Duna-könyvében, amely útikönyvjellege ellenére sokat foglalkozik a folyószabályozás kérdésével, a hajózható folyókat „a társadalmi élet igazi ütőerének” nevezi.²⁷¹ Felix Kanitz Balkán-kutató a Dunát összes csatornájával, mellékfolyójával és vasútvonalával „Európa szívében fekvő hatalmas közlekedési ütőér”-ként írja le,²⁷² és végül *Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen*, amely kellőképpen foglalkozik a Duna aktuális kérdéseivel, ugyancsak gyakran használja az „ütőér” kifejezést. Némely szerzőt még az sem zavart, hogy a képet a természetes vizek mozgására alkalmazni némiképp erőltetetten hat. 1944-ben Szalatnai Rezső, egy Dunáról szóló antológia előszavában például arról ír, hogy „a zsákutcából, ami a Duna addig volt, lüktető körutat varázsolt Széchenyi.”²⁷³

Ahhoz azonban, hogy a valóság hozzásimuljon a metaforához, mely szerint a Duna Közép-Európa hatalmas „ütőere”,²⁷⁴ előbb ki kellett építeni a folyón a körforgást lehetővé tevő kétirányú közlekedést. Felix Kanitz már-már himnikus sorai 1868-ból jól szemléltetik, miként fényképeződött egymásra a

²⁷⁰ Wex 1880. Még ennél is nyomatékosabban fogalmaz *Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen*. Bár a Bécs-kötetben a Bécs közgazdasági életének szentelt fejezet úgy fogalmaz, hogy a bécsi nagy Duna-szabályozás eredményeiről korai volna még ítéletet mondani, de ezt a megállapítást egy olyan körmondatral zárja, mely legalábbis a retorikai sikert megelőlegezi: „Már kitűnő útvonalak vezetnek a főváros ezen oly sokáig elhanyagolt részébe; a partvidéket már vasúti vágányok kötik össze a monarchia vasúti hálózataival; már iparvállalatok keletkeznek ott, a melyek a nyers anyagok és tömeges árúk feldolgozására vannak utalva; már közraktárak állítottak fel, melyekben e nyers termények, különösen a termékeny kelet mezőgazdasági termelvényei elhelyezhetők, mi a bécsi nagykereskedés szervezetében régóta érzett hiányt van hivatva pótolni.” *Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen*. 1886. 1.: 335. A felsorolás feszültséget kelt és azt, amit remél, mintegy megtörténtté teszi. S épp mert felsorolás, a sürgő-nyüzsgő „új élet”-et (*Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen*. 1886. 1.: 335.), amelyet a városnak kíván, szerkezetileg is megjeleníti.

²⁷¹ Heksch 1881: 10.

²⁷² Kanitz 1868b: 338.

²⁷³ Vö. Szalatnai 1944: 21.

²⁷⁴ Thal 1840: 5; Arneth 1840: 5; Kohl 1854: 55.

Duna-szabályozás ügye és a friss, illetve használt vért szállító véredények képe:

A szellem és sok millió ember kezének munkája igyekszik Svábföld mély völgyeitől a tiszai síkságig ezernyi csatornán, kicsi és nagy vízi, szárazföldi és vasból készült uton Európa szívébe, s annak *hatalmas közlekedési útőre* felé. [...]

A szegények kunyhóiba a sót és a gazdagok asztalára a pezsgőt, a patikába a gyógyszereket és a budoárba az illatozó parfümöket, a kürtöt, mely a szerb milíciákat harcra hívja, s a zongorát, melyet a havasalföldi bojárleányka szép keze szólaltatnak meg, a szentképet az istentiszteletre és a könyveket, melyek a szerzetességgel harcra szállnak, a fekete-erdei kakukkos órát és a csalafinta zenélő gépeket, melyeket Abdul-Medzsid szultán oly szívesen hallgatott, a német kohászt és kézművest, a francia nevelőnőt, a kereskedőt, az utazókat és természetbúvárokat – mind-mind a Duna sodra viszi fennakadás nélkül és biztonságosan lefelé, és valahány kikötő, hol a gőzhajó horgonyt vet, megannyi kultúrát és fokozott jólétet *kisugárzó artéria*, mely mind a szív hatalmas ütőérének köszönheti létét. Vasút hiányában pedig az egykori dák-trák országoknak is csak a nagy dunai vízi út marad, hogy saját terményüket, a földjükön termett bőséges javakat *eljuttassák cserébe* Európa nyugati felébe.”²⁷⁵

A felsorolás (a különféle áruk mesteri elrendezésével) tablószerűen jeleníti meg az al-dunai országok társadalmát, s a „hasznos” és a „fényűző” kategóriáival leírható ellentétpárok többnyire azt az érzést közvetítik, hogy az áruk hihetetlen sokszínű választékát szállítják lefelé a Dunán, mintha csak ezek az áruk maguk fejeznék ki egy társadalom igényeit és különbségeit. A termékek ámulatba ejtően gazdag spektruma maga is az áradás benyomását kelti és ezzel mintegy retorikailag is aláhúzza, hogy a közlekedési és kereskedelmi kapcsolatok „természettől adottak”.

Jóllehet a bekezdésben szó esik szívről, közlekedési útőerről és cseréről, figyelemreméltó, hogy kizárólag olyan termékekről és utasokról történik említés, amelyek és akik a folyón lefelé közlekednek. Kanitz körmondatában a Felső-Duna vidékéről származó áruk hosszú listájának ellentételezésekképpen „a földjükön termett bőséges javak” állnak.

A körforgás alakzata logikai szempontból szinte szükségszerűnek láttatja a különböző erőforrásokkal rendelkező térségek összeolvadását, ezért is válhatott ez az elképzelés a Duna-táj legmeghatározóbb gazdasági modelljévé. Ám épp az említett térségek közötti tetemes különbségek miatt bizonyul egybeolvasztásuk óriási kihívásnak, hiszen az egyenletesség minden homeosztázis lényegi feltétele.

²⁷⁵ Kanitz 1868b: 338f. [Kiemelés tőlem, K.E.]

Jóllehet a körforgás tanát az orvostudományból kölcsönözték, az végső soron inkább a mechanikához kötődik. Az emberi test funkcionális összefüggésének képzetéhez a fogaskerekekből álló kerékmű szolgáltatta a mintát. Az „egységes” „összefüggő” és „szilárd” kifejezések a Duna-szabályozás szóhasználatában is azt a kiszámíthatóság és ellenőrizhetőség iránti vágyat fejezik ki, melyet csakis mechanikus folyamatok biztosíthattak.

ÉLTETŐ ÉS ZAVARÓ KÖRÜLMÉNYEK

Ellentétben a „zabolátlan” folyó megszelídítésének és megbéklyózásának hasonlatával a körforgás képze az életre keltés, illetve a betegség metaforikájába illeszkedik, és abból az elképzelésből ered, hogy a szabályozás energiákat szabadít fel.

A hegyvidéki szurdokokat, ahol eddig csak a sasmadár költött, az emberek étellel töltötték meg. A nyomorúságos falvakban, ahol eddig jó, ha egy ökröfogat jutott, mint például Magyarország és Törökország határán Skala Cladován, most hirtelen 200 fogatnyi ökröt találunk, melyekkel a nagysietve ideszállított árut továbbviszik.

– így ecseteli 1853-ban Johann Georg Kohl a gőzhajózás által megváltozott életet az Al-Duna mentén.²⁷⁶ 1868-ban Felix Kanitz hasonló képi világot használt, amikor az életmód változásait írta le:

Az a hatóerő, amely a hatalmas folyó völgyét étellel tölti meg, s mely jelenleg e folyó partjain megújuló kulturális folyamatok alakulását jelentékenyen alakítja, általánosan mondható [...].²⁷⁷

Az általa használt metafora itt már teljesen elkoptatottnak tűnik, és végső soron nem több, mint szabványosított összetevő egy olyan egyenletben, amely a mozgást az életre keltéssel, a mozdulatlanságot pedig a merevséggel azonosítja, és ezeket a tulajdonságokat differenciálatlanul a „Nyugat”, illetve a „Kelet” fogalmaihoz rendeli hozzá.

Az életre keltést lehetett hirtelen bekövetkezett változásként, vagy épp fokozatosan végbemenő folyamatként is értelmezni, mindenesetre olyan képről volt szó, amely mögé hamarosan fel lehetett sorakoztatni olyan gazdasági tényeket, mint a termelés, az áruforgalom vagy éppen a közlekedési eszközök fejlődése:

²⁷⁶ [Kohl] 1853: 175.

²⁷⁷ Kanitz 1868b: 338.

Azt lehetett látni, hogy számos Duna menti földterületen, melyet korábban nem műveltek, most gazdálkodás folyt. Továbbá azt is lehetett tapasztalni, hogy a part menti birtokok értéke megnőtt és hogy a földekért folyó verseny nemcsak a folyó közeli, hanem az attól távolabb elterülő területekre is áttevődött. Végül megfigyelhető volt, hogy a hátszágból egy sor olyan termék érkezett, melyek létezéséről korábban fogalmunk sem volt.²⁷⁸

Hasonlóan a *Deutsche Vierteljahresschrift*-ben megjelent cikkhez, az életre keltés képe Kanitznál is azon áruk felsorolásával végződik, melyeket a Dunán lefelé, illetve felfelé szállítanak.²⁷⁹

Az életre keltés metaforája végső soron mindig egy olyan élő szervezet képét közvetíti, melynek részei összetartoznak, és mely mint egész él. Ilyen egészként láttatja Kohl egyrészt az „Első Duna-Gőzhajózási Társaság” szervezetét:

Annak érdekében, hogy e szervezetbe még több életet leheljenek, egy új részvény-bibocsátást határoztak el kettő millió gulden értékben [...].²⁸⁰

Másrészt a gőzhajózás hatásának köszönhetően az egész Duna-táj is így jelenik meg nála. A Duna, bár közlekedési útvonal volt, egyúttal többet is jelentett ennél. A kor első dunai utazói épp ennek a jelentéstöbbletnek hódoltak. William Beattie brit utazó 1844-ben például az egyik legszebben illusztrált Duna-könyvben a következőket írja:

Gladova hajóállomás – az áruk berakodása és az utasok hajóra szállása egy lehetőséget és jólétet hoz minden egyes kunyhónak – lakóik számára a gőzhajó jelenti a legnagyobb támaszt. Az Al-Duna mentén a falvak és városok lakói mintha mély-séges fásultságból ébrednének, hogy képességeiket kellemes és hasznos hozó módon kamatoztassák.²⁸¹

Ezen önszabályozó rendszer akadozásait és anomáliáit az organikus modell értelmében betegségként értelmezik. Eduard Suess 1878. január 12-én az osztrák képviselőházban tartott beszédében e párhuzamot részletesen kifejti:

²⁷⁸ [Kohl] 1853: 193.

²⁷⁹ Vö. Kanitz 1868b: 338f.

²⁸⁰ [Kohl] 1853: 193.

²⁸¹ „Gladowa [...] steam-boat station, and the embarking of goods and passengers throws an air of life and prosperity into every cottage – the inmates of which owe their chief support to the introduction of steam. The town and village population, along the whole course of the Lower Danube, appear, indeed, as if just awakening from a deep lethargy, into a new life of pleasant and profitable exercise of their faculties.” Beattie 1844: 219. [ford. K.E.]

De mihez kezdünk egy olyan hajózással, mely csak az év öt hónapjában képes nyersanyagokat szállítani? Olyan ez, mintha a test fő ütőere lenne beteg, és ennek következtében természetesen az egész test kárt szenvedne.²⁸²

A mozgás megtorpanását, a közlekedés megbénulását többnyire úgy értelmezik mint rendellenes működést, betegséget vagy valamiféle természetellenes merevséget, mely a halálhoz vagy legalábbis a tetszhalott állapothoz fogható. Következésképp a Vaskaput mint a hajózás útjában álló akadályt előszeretettel ábrázolták rendellenességként, ennek elhárítása teszi majd lehetővé, hogy az élő szervezetként értelmezett gazdaság egészségesen működjön.

Minden kereskedelmi összeköttetés igen gyakran éppen akkor lehetetlenül el, amikor a Tisza vidékéről, a Bánságból és a havasalföldi nagy gabonátárolókból behordott termények mihamarabbi értékesítésükre készen állnak, miközben a kenyérben szűkölködő országok epekedve várják ezt a gabonát. Ilyenkor a Vaskapu innenső és túlsó részén a Duna-Gőzhajózási Társaság gazdag hajóparkjának egy része bizony júliustól következő márciusig egy helyben vesztegel, s megrakodva értékes áruval és legénységgel a legnagyobb tétlenségre van ítélve. A gőzhajók kazánjaiban ilyenkor kiálszik a tűz, Közép-Európa legnagyobb folyóján megbénul az élet, kereskedő és hajós pedig szomorúan nézi, miként hever a tőkéje kihasználatlanul.²⁸³

– a geográfus Felix Kanitz 1874-ben a császári és királyi Földrajzi Társaság előtt tartott előadásában e szavakkal jellemzi a helyzetet, melyet a folyamszabályozás hivatott megoldani. Az ő értelmezésében a veszteségesség a rendszer működési zavara, a Vaskapu-csatorna átadása pedig mintegy mindazon erőfeszítések megkoronázása, melyek a cirkuláció közlekedéstechnikai biztosítására történtek.

E logika alapján bár mozgás és élet a természet sajátja, e sajátságokat előbb a természetbe bele kell applikálni. A folyamszabályozáshoz kapcsolódó metaforák lajstroma ezért végső soron semmivel sem tűnik kevésbé ellentmondásosnak, mint az a természetdiszkurzus, amely e metaforák alapját adja.

²⁸² Suess 1879: 11.

²⁸³ Kanitz 1874: 50.

ÖSSZEGZÉS

A Duna szabályozása abban a formában, ahogyan a 19. században először eltervezték, majd végrehajtották, a természeti viszonyok optimalizására törekvő modern állam hatalomtechnológiájában gyökerezett. Habár a szabályozás hívei mindig is a jövőben megtérülő tervként tekintettek e nagyszabású vállalkozásra, annak tényleges haszna még a század végén is vitatott volt. A szabályozás az osztrák és magyar elitek stratégiai céljaihoz kapcsolódott, és mindig is a folyam teljes hosszának hajózhatóvá tételére irányult. A legnagyobb ilyen jellegű vállalkozások, így a bécsi Duna-szabályozás (1870–75), valamint a Vaskapu-zuhatagok szabályozásának (1890–1898) átadása remek alkalmat kínáltak arra, hogy a központosított hatalom megjelenítse önmagát.

A folyamszabályozást szisztematikusan létrehozó gondolkodásmód az újkor természetdiszkurzusában gyökerezett, és osztozott annak természet iránti ambivalenciájában, azt egyrészt követendő modellnek, másrészt kontrollálendő matériának tartotta. A Duna-szabályozás diszkurzusára meghatározó hatással bírt a körforgás közgazdasági toposza, hiszen ez a toposz alkalmas volt arra, hogy a teljes vízi út egységét megjelenítse, és ugyanakkor megfeleljen a gazdasági egyenlőtlenségek kiegyenlítését célzó liberális elképzeléseknek is.

II. A világgözeledés lángoszlopa

„a füstoszlop [...], amely ma úgy halad
az új világkereskedelem élén, mint egykor
a lángoszlop a kiválasztott nép előtt”
Eduard Duller¹

A Duna-szabályozást szorgalmazó törekvések mozgatórugója a gőzhajózás volt. Nemcsak megváltoztatta, de szabályosan forradalmasította a közlekedési viszonyokat a folyó mentén. A gőzhajó több volt, mint egyszerű közlekedési eszköz, új szervezetet hívott életre, s egyúttal megteremtette az utazás újfajta kultúráját. Intézményesülése az 1830-as években megváltoztatta azt, ahogy a tájra nézünk és döntő módon járult hozzá ahhoz, hogy a folyót összefüggő egészként észleljük.

Mint minden más műszaki eszköz, a gőzhajó sem csupán a mérnöktudományok belső fejlődésének eredménye, de kizárólag a társadalmi igényekre adott mérnöki válaszként se értelmezhető. Épp a hatékony hajózás iránt már régóta fennálló igény és a tetemes késés, amellyel a Fulton-féle találmány a Monarchiában megjelent, mutatja, hogy a gőzhajó elterjedése sokkal inkább különböző tényezők és feltételek összjátékának az eredménye volt.² A társadalmi és a műszaki tényezőket ebben az esetben aligha lehet elválasztani egymástól, nemcsak a gőzhajózás kialakulása, de „szervezete és működése” miatt sem.³ A gőzhajó mint mérnöki teljesítmény „bizonyos mértékben emberi és társadalmi tulajdonságokkal”⁴ rendelkezett. A következőkben ezért arról lesz szó, hogy melyek voltak elterjedésének előfeltételei, valamint következményei.

¹ Duller [1838]: 9.

² „Se az a felfogás, mely szerint a tudomány és a technika a társadalmon kívül létező, ugyanakkor embert és társadalmat meghatározó entitás, se az a természetkép, melyet emberi és társadalmi elképzelések határoznak meg, nem felel meg az empirikus adatoknak.” Belliger–Krieger 2006: 13–50, 15f.

³ Belliger–Krieger 2006: 15.

⁴ Belliger–Krieger 2006: 37.

UTAZÁS GŐZERŐVEL

A GŐZHAJÓ

A gőzgép 18. századi fejlődése nyomán végigkövethető, hogyan szabadult meg a modern termelési mód a szerves természet korlátaitól.

– kezdi Wolfgang Schivelbusch *A vasúti utazás története* című könyvét.⁵

Amikor a 19. század elején a közlekedésben gépi erő váltja fel az állati erőt, ezzel a termelési viszonyok és az életkörülmények iparosodása más lépéket vesz, és más tempóra kapcsol. A gőzhajó és a vasút „alapjaiban forgatta fel” az emberi életkörülményeket.⁶ A járművek hajtására alkalmas gőzgépek feltalálása logikusan következett azokból a társadalmi szükségletekből, melyeket a magas gabonaárak és a már ekkor gőzerőt használó ipar ébresztettek, illetve folyamatosan növeltek. Műszaki szempontból a gőzgépek méretének csökkenése és teljesítményük addig elképzelhetetlen mértékű növekedése tette ezt lehetővé, üzemanyag-fogyasztásuk egyidejű mérséklése mellett – mint az előbb a Watt-féle alacsony nyomású, majd az Evans-féle nagynyomású gőzgép példáján látható.⁷

Miben volt különleges a gőzhajó?

Nem függött se a „széliránytól”, se „a víz sodrától”.⁸ Gyorsabb és terhelhetőbb volt, mint a hagyományos hajók. Teljesítményének pedig nem szabott határt az elfáradás. A gépi meghajtást „egyformaság, szabályosság, tetőzőleges tartam és fokozhatóság (fáradhatatlanság) jellemzi.”⁹

A gőzhajónak mint gépi meghajtású közlekedési eszköznek igen jelentős szerepe volt a természet „zsugorodása”-ban.¹⁰ A Hudson-folyón közlekedő gőzhajók a felére csökkentették a menetidőt. Amikor 1838-ban a *The Great Western*¹¹ átkelt az Atlanti-óceánon, kéthetes (pontosabban tizenöt napos) tel-

⁵ Schivelbusch 2008: 9.

⁶ Matschoss 1901: 19.

⁷ Vö. Schivelbusch 2008: 10–11.

⁸ Matschoss 1901: 169.

⁹ Schivelbusch 2008: 17.

¹⁰ Schivelbusch 2008: 18. Schivelbusch ugyanitt a *The Quarterly Review*-t idézi „a Rajna, a Duna, a Temze, a Medway, a Gangesz stb. hosszúsága és szélessége több mint felére csökkent, és a világ nagy belső tavai növekvő gyorsasággal pocsolóvá száradnak ki”. Vö. *The Quarterly Review* 1839. 63.: 23. <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=hvd.32044092624766&view=1up&seq=13> (letöltés ideje: 2016. július 12.)

¹¹ Nem a *Great Western* volt az első gőzhajó, amelyik Nagy-Britanniából az Atlanti-óceánon keresztül New Yorkba érkezett (a *Sirius* pár órával korábban ért partot), de ő volt a leggyorsabb, három napot vert rá a *Siriusra*.

jesítményével épp kétszer olyan gyors volt, mint akár a leggyorsabb korabeli vitorlás hajók.

Bár a gőzhajónak mindig követnie kellett a folyó „természet által megrajzolt”¹² útját, a gőzhajózás története egyúttal azon kísérletek története is, amelyekkel az ember megpróbálta függetleníteni magát a természeti adottságoktól. Azokat a folyókat, melyeken gőzhajók jártak, az ember átformálta: a folyómedret kikotorták, a kanyarokat átvágták, a folyót gyakorta betonteknőbe terelték, csatornává alakították, és meghatározott pontokon összekötötték más folyókkal vagy éppen a tengerrel. A szabályozás célja nem kevesebb volt, mint hogy az adott folyót minden évszakban és mindkét irányban hajózhatóvá tegyék, olyan kétirányú utcává alakítsák, amely lehetővé teszi az állandó forgalmat. Ebből adódott az új vízi jármű paradox jellege. A gőzhajótól ugyanis azt várták, hogy a kiszámíthatatlan és szeszélyes folyót, egy határozott és világos rendnek vessen alá. Az új közlekedési eszköz térhódításának története éppen ezért nemcsak a gőzhajók szerkezetének a folyóhoz igazításáról tanúskodik, hanem arról is, hogy miként idomították a folyókat mindinkább a gőzhajókhoz.

Lehetett a gőzhajó bármilyen biztonságosan, fáradhatatlanul és kiszámíthatóan működő szerkezet, az első években gyakran illették mítoszi jelzőkkel. A Fulton-féle *Clermont* első útjáról egy szemtanú a következőt jegyezte fel naplójába:

Egy furcsa sötét jármű tört magának lassan utat a folyón. Néhányan azt hitték, tengeri szörny, míg mások a közelgő végítélet jelének gondolták.¹³

A *Clermont* első útjairól hírt adó újságok is olyan „szörnyetegként” ecsetelik a gőzöst, amely „dacol a széllel és az árral, amellet tüzet és füstöt okád”.¹⁴ De a gép mitizálására nem csak a gőzhajózás úttörő korszakából találunk példákat. Eduard Duller a romantikus Dunáról¹⁵ írt könyvének előszavában a hagyományos járműből, a ladikból nézve még évtizedekkel később is úgy festi le a gőzhajót, mint a világközlekedés veszedelmes előhírnökét.

A gőzhajózás óriási jelentősége nemcsak abban állt, hogy a bővített újratermelés hajtómotorja lett, hanem abban is, hogy az újratermelés ezen formáit

¹² Suess 1916: 194.

¹³ „appearance of a strange darklooking craft which was slowly making its way up the river. Some imagined it to be a sea-monster, whilst others did not hesitate to express their belief that it was a sign of the approaching judgement.” Reigart 1856: 175. Id. Dunbar 1915: 344.

¹⁴ Id. Matschoss 1901: 173. Ennek oka az volt, hogy kezdetben fűtőanyagként száraz fenyőfát használtak, és annak világos lángja magasra felcsapott a kémény fölé.

¹⁵ A kötet „A festői Németország” sorozatban jelent meg a Wigand Kiadónál 1838–40-ben.

a világ addig periférikusnak számító vidékeire is eljuttatta. Ebből adódóan a 19. század első felében a gőzhajó lett az ipari forradalom voltaképpen motorja Amerikában, ahol alig voltak kiépített utak, cserében olyan folyórendszerrel büszkélkedhetett, amelyet viszonylag könnyen át lehetett alakítani vízi úthálózattá.

A gőzhajózás fejlődése éppúgy tükrözte a települések horizontális terjeszkedését mint felemelkedésüket a viszonylagos önellátás állapotából a gazdasági cserekapcsolatok kiépüléséig.¹⁶

Jóllehet a gőzhajózás Európában soha nem volt olyan meghatározó, mint az Egyesült Államokban,¹⁷ hiszen Európa nyugati része jól kiépített úthálózattal rendelkezett, de a Duna középső és különösen alsó szakaszán, ahol ilyen úthálózat nem volt, a gőzhajózás kiemelkedő jelentőséggel bírt.

A GŐZHAJÓZÁS KEZDETEI – „TULAJDONKÉPPENI ÜGYNEVEZETT GŐZHAJÓK”¹⁸ ÉS DUNAI GŐZHAJÓK

A kulturális emlékezetbe az 1829. március 13-án John Andrews és Joseph Pritchard által alapított Első Duna-Gőzhajózási Társaság (DDSG) került be a dunai gőzhajózás jelképeként. A társaság alapítása számít a dunai gőzhajózás kezdetének, felvirágzása pedig a csúcspontjának. Ragyogó sikereinek árnyékában jóformán elsikkad a gőzhajózás hosszadalmas előtörténete. A tények elhalványulnak a leírások pontatlanságai közepette, így például a társaságot megalapító két angol mérnök egyikének minden számvetésben másképpen szerepel a neve – hol Pritchard,¹⁹ hol pedig (helytelenül) Prichard.²⁰ A napot, amelyen az Első Duna-Gőzhajózási Társaság első gőzöse először indult Bécsből Pestre, hol szeptember 4-ére, hol pedig (tévesen) szeptember 17-ére teszik.²¹ A társaság előtörténetének részletei még esetlegesebben jutnak

¹⁶ „The record of the steamboat’s development reflected the horizontal extension of territorial settlement and the upward climb from a plane of relative self-sufficiency to one of economic interdependence.” Hunter 1993: 32.

¹⁷ Schivelbusch 2008: 108–109, 119.

¹⁸ [Ism. szerző]: *Wiener Zeitung* 1818. szeptember 22. 1.

¹⁹ Stubenrauch 1857: 277.

²⁰ Heppner 1996: 77.

²¹ A tévedést feltehetőleg az okozta, hogy miután a *Franz I.* visszatért Pestről, ezen a napon állították ki a szabadalmat. Vö. Funk 1975. december 14.

érvényre, feltéve, hogy egyáltalán említést tesznek róluk. A tények körüli pontatlanság a jelentőségükkel kapcsolatos bizonytalanságról árulkodik.

Az Első Duna-Gőzhajózási Társaság valójában nem az első ilyen jellegű vállalkozás volt a Dunán. Mária Terézia uralkodása óta újra és újra történtek kísérletek a hajózás korszerűsítésére. Ezek az egyes folyamszakaszok hajózhatóságának biztosításán, illetve megőrzésén túl olyan hajók tervezését, illetve bevezetését foglalták magukba, melyek képesek voltak az árral szemben hajózni,²² ezzel csökkentve a költségeket, továbbá lehetővé téve hosszabb útszakaszok megtételét, akár egészen a Fekete-tengerig. 1766. október 4-én a *Wiener Zeitung* hasábjain tervpályázatot hirdettek, olyan „a Duna folyón használható” hajó építésére, mely vitorlával

a folyó folyásirányával megegyező és ellentétes irányban is képes haladni, ily módon mérsékelve az áruszállítás eddigi költségeit [...].²³

A hirdetményt 1777. szeptember 20-án egy újabb felhívás követte, melyet „a biztonságosabb és gyorsabb áruszállítást elősegítő, jobb és időtállóbb járművek” tervezésére írtak ki.²⁴ Bár több pályamű is érkezett, a Mária Terézia és II. József császár uralkodása alatt közzétett két pályázat nem vezetett eredményre.²⁵ De nem hozta el a hajózás fellendülését a *Sined* néven ismertté vált ke-

²² Hegyemenetben a vontatmányt cúgba fogott lovak húzták. A Duna mentén kialakított vontatóutakon 10, 20, 30, 60 ló, sőt, egészen a 16. századig, de olykor, különösen Magyarországon, később is emberek vontatták a nehéz hajókat felfelé a Dunán. II. József 1783-ban halálaitélteket a hajóvontatás kényszerszolgálatának „kegyelmében” részesített. 1100 emberből 6 év alatt 721 pusztult el. József halála után ez a büntetésnem megszűnt. A török hódoltság alatt a Duna menti falvak lakosságát kényszerítették hajóvontatásra, de az olykor később is része volt a robotnak. A 18–19. században azonban gyakoribb volt, hogy „cimborába szerveződött hajóvontatók” szerződtek erre a munkára, mert a szokásos napszám kb. kétszeresét tudták vele megkeresni. 1830-ban Széchenyi dunai utazásakor az olcsó munkaerőt tartotta a gőzhajózás útjában álló legnagyobb akadállyal. A 19. század közepén az ember általi hajóvontatást Magyarországon is megtiltották. Az ember vontatta hajó naponta 20–25 km-t tudott megtenni, a ló vontatta 30–35 km-t. Pestről Bécsbe az út több mint 3 hétbe tellett, Passauból Regensburgba 8 napba. Néhány dereglyéből álló vontatmányhoz 2 fuvaros, 38 hajtó, 9 hajós és 38 ló kellett. Viharok, a tél beállta, veszélyes folyószakaszok, ahol zátonyok és víz alatti farönkök nehezítették az előrejutást, valamint a partok közötti gyakori „átköltözés” jelentősen megnövelhették a vontatási időt. A vontatmányok ezért nem csak megbízhatatlanok, nehézkesek és lassúak voltak, de drágák is. Vö. Dezsényi–Hernády 1967: 31ff.; Zimmermann 2004: 51–57, 114; Gonda 1899: 5–10.

²³ *Wiener Zeitung*, 1766. október 4. Id. Göbl 2008.

²⁴ *Wiener Zeitung*, 1777. szeptember 20. Id. Göbl 2008.

²⁵ Martin Göbl összefoglalásában: „1766-ban a tiroli Huber báró egy olyan hajó tervét terjesztette elő, melyet egy a folyó hajtotta lapátkerekek által mozgásba hozott csavar hajtott a folyóvíz ellenében. Hasonló ötletet dédelgetett Johannes Vötter 1768-ban. 1778-ban egy ismeretlen egy tűzgéppel működő hajó tervét nyújtotta be, melyet a császárnő személyesen utasított vissza a kérvényezővel szemben felmerülő morális kifogások okán. 1784-ben egy bizonyos Schick Po-

reszkedelmi szerződés sem, mely az al-dunai hajóforgalom szabadságát volt hivatva biztosítani, és melyet II. József 1784. február 24-én szentesített.

Csak amikor 1807-ben a Fulton-féle gőzhajónak Európában híre ment, majd 1812-ben a skót partoknál üzembe helyezték az első gőzöst,²⁶ akkor jött el a Habsburg Birodalomban is a cselekvés ideje. 1813-ban császári hirdetmény jelent meg az olyan találmányok támogatásáról, melyek „a megakartott hajókat húzó jószág nélkül képesek a folyásiránnyal szemben hajtani.”²⁷ Ezt a kiáltványt aztán 1817. november 11-én egy kereskedelmi, udvari és bizományi rendelet immár úgy részletezte, hogy ez a találmány „gőzhajó” legyen.²⁸ A felhívásra számos javaslat érkezett, volt köztük olyan, amelyet nemigen lehetett komolyan venni, de akadt néhány figyelemreméltó, mechanikai és gőzmeghajtású elképzelés is.²⁹

Végeredményben csupán két pályázó jutott el odáig, hogy 1819. január 6-án megkapták a 15 évre szóló gőzhajózási szabadalmat.³⁰ Hogy a két pályázó szinte egy időben tartotta meg Bécsen kívül az első próbautat, az nem csupán a korszaknak volt köszönhető,³¹ hanem annak is, hogy a bécsi ha-

zsonyban olyan gőzhajót épített, melyet építése során a császárnő is megtekintett. [*Wiener Zeitung*, 1784. október 16.] Próbaútra azonban már nem került sor, mivel a kazán egy szárazföldi próba során felrobbant. Gróf Battyhányi Tódor ugyancsak elmélyedt a témában, de a próbaútnál tovább sosem jutott. Körülbelül az ismeretlen tűzmasinával egyidőben Josef Tlustos egy olyan gépezetet szerkesztett, amelynek segítségével két ló és hat férfi egy hajót a vizen felfelé tudott húzni. Egy bizonyos Schroder kapitány pedig állítólag kitalált egy olyan szerkezetet, amellyel egy ember is képes volt erre.” (Göbl 2008: 54f.) Továbbá vö. Schaefer 2002: 97; Jankó 1967: 3–4; Grössing–Funk–Sauer–Binder 1979: 10.

²⁶ Összehasonlításképpen: 1816-ban indult útnak az első gőzhajó a Rajnán, 1818-ban az Elbán.

²⁷ Az Udvari Kamara dekrétuma, 1813. július 7. In: *Wiener Zeitung*, 1813. július 7. Id. Göbl 2008: 45.

²⁸ *Wiener Zeitung*, 1817. november 20. Id. Göbl 2008: 52.

²⁹ Anton Loebersorger órásmester 1817-ben egy olyan mechanikus hajó tervét nyújtotta be, amely két kötél és egy kerékszerkezet segítségével tudott fölfelé haladni a folyón, s erre 10 éves szabadalmat kapott. (Göbl 2008: 69ff.) Karl Friedrich Hauff marburgi matematikaprofesszor ezzel szemben gőzmeghajtású postahajót akart meghonosítani a Dunán. Winiewicz 1928: 73–83, 75f; Göbl 2008: 55.

³⁰ Vö. Verzeichnis der seit dem Jahre 1815 in der österreichischen Monarchie erteilten und noch bestehenden Erfindungsprivilegien. In: Precht (szerk.) 1819: 401–407, 407.

³¹ A Bernhard-féle *Carolina* 1818. szeptember 2-án hagyta el Bécset, szeptember 2-án és 3-án Pozsonyban tett sétautat és szeptember 5-én indult el Pest felé. (Vö. *Wiener Zeitung*, 1818. szeptember 7, 1; *Wiener Zeitung*, 1818. szeptember 15, 1. – hivatkozva a *Pressburger Zeitung*, 1818. szeptember 7-ei kiadására.) Philipp Henri de Girard és Chevalier Meras de St. Leon hajója, a *Duna* szeptember 8-án indult Bécsből Pozsonyba, ahol bemutatót tartott, majd szeptember 10-én indult tovább. (Vö. *Wiener Zeitung*, 1818. szeptember 14, 1. hivatkozva a *Pressburger Zeitung*, 1818. szeptember 11-ei kiadására.) Bernhard pesti sétautjára szeptember 5-én került sor (Vö. *Wiener Zeitung*, 1818. szeptember 15, 1.) a folyón felfelé pedig szeptember 16-án tartott bemutatót. St. Leon hajója ezzel szemben szeptember 16-án hajtotta végre próbaútját az összegyűlt pesti és

tóságok a két későbbi pályázót, Meras de St. Leont lovagot és Philipp Henri de Girard-t részesítették előnyben, ezért a pályázatát korábban benyújtó Anton Bernhardot újabb és újabb próbautak végrehajtására kötelezték,³² s végül egyik pályázónak se adtak kizárólagos kiváltságot.³³ A *Carolina* 1818. szeptember 3-ai és a *Duna* nevű gőzös szeptember 8-ai próbaútja Bécsből Pozsonyba, majd az ezt követő sétautak Pozsonyban, ill. Pesten (szeptember 5-én a *Carolina*, szeptember 16-án a *Duna*)³⁴ nemcsak a szakembereket győzte meg a gőzhajózás előnyeiről, hanem a nagyközönségnek is bemutatta az új közlekedési eszközt.

Ezekről a hajóutakról és bemutatókról mind a magyar, mind pedig az osztrák sajtó beszámolt.³⁵ A Bernhard-féle gőzhajó sajátos megoldásai mellett (tudniillik itt „a gőzhajót úgyyszólván mint tehervonót az áruszállító hajó elé fogták”³⁶) a tudósítók elsősorban a hajóutak megrövidülését emelték ki, amelyet a gőzhajók jövőbeli javított változatai tesznek majd lehetővé.³⁷ A sétahajóutak úgy tűnik, lényegében mindenhol azonos módon zajlottak: A gőzhajó egy ezerfős közönség előtt először a Duna folyásával megegyező irányban, majd árral szemben tett egy kört, majd „különféle irányú mozgásokat mutatott be”, végül kikötött a parton.³⁸

budai közönség előtt és október elején indult el felfelé a folyón. (Vö. *Wiener Zeitung*, 1818. szeptember 22, 1.).

³² A *Carolinát* 1817. március 21-én bocsátották vízre és ugyanezen év május 2-án mutatták be Bécsben, gépi alkatrészeit 1817. október 10-én ellenőrizték, próbaútjára 1818. július 21-én és augusztus 9-én került sor Bécsben. „Ámbár a kirendelt szakértők a hajót már az első vizsgálatnál hajózársra alkalmasnak találták, az osztrák szervek időnyerés céljából mindig újabb feltételekhez kötötték a kizárólagos szabadalom kiadását. Bernhard a Magyar Helytartótanácsához intézett [...] beadványában panaszként később meg is említi, hogy a hajógépezetet háromszor kellett összeszerelni.” Jankó 1967: 11.

³³ Hogy mindkét pályázó megkaphassa az oltalmat, „az állami szervek úgy döntöttek, hogy ebben a speciális esetben módosítják a szabadalmazás bevett gyakorlatát. [...] Ennek alapján azon pályázók, akik az 1818. október 31-ei határidőig sikeresen abszolválták a próbautat, „ugyanazon oltalomban és jogosultságokban részesülnek”, ezzel szemben mindazon pályázók, akik a fenti határidő után bocsátanak gőzhajót a Dunára, a 15 éves oltalom idejére a kiváltságból kizáratnak.” Göbl 2008: 76; *Wiener Zeitung*, 1818. április 24.

³⁴ Göbl 2008: 74f, 77f.

³⁵ A két gőzhajó pozsonyi és pesti útjáról a következő lapok, illetve folyóiratok tudósítottak: *Pressburger Zeitung* (1818. szeptember 7. és 11.), *Vereinigte Oefner-Pester Zeitung*, *Wiener Zeitung* (1818. szeptember 7. és 15, valamint 1818. szeptember 18. és 22.) továbbá a *Tudományos Gyűjtemény* (1818. szeptember).

³⁶ *Wiener Zeitung*, 1818. szeptember 18. 1. Id. Göbl 2008.

³⁷ „Bécsből Pestre tizenkét óra alatt, Pestről Bécsbe tizennyolc óra alatt.” *Wiener Zeitung*, 1818. szeptember 18. 1. Id. Göbl 2008.

³⁸ *Wiener Zeitung*, 1818. szeptember 22. 1. Id. Göbl 2008.

A *Wiener Zeitung* beszámolójában összehasonlította egymással a Bernhard-féle „dunai gőzhajót” és a St. Leon-féle „tulajdonképpen [...] úgynevezett” gőzhajót:

Ez a hajó [a St. Leon-féle] egy tulajdonképpen úgynevezett gőzhajó, melyet az Angliában, Franciaországban, valamint Németországban az Elbán stb. használatos hajók mintájára készítettek. Ez a hajó ezer mázsányi teher szállítására alkalmas, melynek nagyobb része a gőzgép sajátlagos súlya, beleértve annak tartozékait, míg a többi az egyensúly megtartását szolgálja.

Minden, ami a hajón és a hajóban található, nemcsak méreteiben nagyobb, de felépítésében is tágasabb, valamint nagyobb teherbírású, mint a Bernhard-féle avagy dunai gőzhajó, melynek legfőbb érdeme egyelőre abban az eredetiségben áll, mellyel a feltaláló célszerű ötletét megvalósította.³⁹

Alighogy 1819. január 6-án kézhez kapták gőzhajózási engedélyüket, mindkét vállalkozásnak nyoma vész. A hírek még megemlítik, hogy Anton Bernhard gőzőse, a *Carolina* 1819-ben Mohács környékén, majd 1820. július 16. és 20. között Pest és Óbuda között közlekedett,⁴⁰ ám ezek az utak nyilvánvalóan nem voltak kifizetődőek. 1821 januárjában, amikor az eszéki hidat elvitte a jégzajlás, az említett gőzös a Dráva két partja között látta el „az átkeelési szolgálatot”,⁴¹ míg végül 1822-ben „emberi rosszindulat folytán”⁴² elsüllyedt. Az újságok beszámolnak arról is, hogy St. Leon utódja, Ludwig Christian Schaeffer,⁴³ 1823-ban megalapította a cs. kir. Duna-Gőzhajózási Társaságot, amely *Österreichischen Beobachter*⁴⁴ hasábjain megjelent hirdetések tanúsága szerint 1824-ben hajójáratokat indított Bécsből Pestre, azaz a hajózási társaság egy darabig még működött. E két első társaság megszűnéséért a „műszaki elégtelenség” mellett többnyire a „tőkehiányt” szokás okolni.⁴⁵ De nem elhanyagolható az új közlekedési eszközzel szemben táplált kezdeti bizalmatlanság sem. Ezt a gőzhajózás hőskorában a gőzbalesetekről szóló gyakori híradások⁴⁶ mellett az az egészen húszas évek végéig gyakran hangoztatott vélemény is táplálta, miszerint:

³⁹ *Wiener Zeitung*, 1818. szeptember 22. 1. Id. Göbl 2008. A két gőzhajó pozsonyi és pesti útjáról többek között a *Pressburger Zeitung* (1818. szeptember 7.), a *Vereinigte Ofner-Pesther Zeitung*, a *Wiener Zeitung* (1818 szeptember 14., 15., 18., 22.) és a *Tudományos Gyűjtemény* (1818. szeptember) tudósított.

⁴⁰ Pest Bomba-Tér, Császárfürdő, Óbuda össz. 1 óra 52 perc. Vö. Jankó 1967: 7f.

⁴¹ Jankó 1967: 8.

⁴² Jankó 1967: 8.

⁴³ Göbl 2008: 79.

⁴⁴ Winiewicz 1928: 76.

⁴⁵ Winiewicz 1928: 76.

⁴⁶ Göbl 2008: 5.

a Duna oly sebes folyású, kiszámíthatatlan és makrancos folyó, hogy a gőzhajó soha nem fog vele elbírní.⁴⁷

Bár az első két dunai gőzhajózási társaság nyomtalanul eltűnt, az Első Duna-Gőzhajózási Társaság mégis számos értelemben ezek nyomdokain járt. Az 1823-ban alapított cs. kir. szabadalmazott Duna-Gőzhajózási Társaság nem csupán a nevében tekinthető a későbbi sikeres vállalkozás elődjének, hanem felépítését illetően is. Akárcsak a későbbi „első” esetében a hajtóerőt itt is egy inkább mérnöki és egy másik, inkább üzleti beállítottságú munkatárs együttműködése biztosította (Philipp Henri Girard – a valószínűsíthető hajóépítő mérnök és Meras de St. Leon lovag,⁴⁸ aki valószínűleg a pénzt teremtette elő).⁴⁹ Közös vonás a korábbi és későbbi vállalat között az is, hogy a részvényeseik a bécsi társasági élet előkelő köreiből kerültek ki, részben ugyanazon személyek voltak. Jellemző módon mindkét társaság ugyanarra a névre keresztelte az első hajóját: mindkettőt az uralkodóról, azaz I. Ferenc császárról nevezték el, habár a korábbi társaság a későbbivel ellentétben nem a körülményes hivatali utat választotta, hanem a „megszentelt nevet” egyszerűen a „hajóra pingálta.”⁵⁰

Ha összevetjük egymással a tíz év eltéréssel alapított két társaságot, akkor felvetődik a kérdés, hogy ha ennyire hasonlítottak egymásra, miért lehetett a későbbi oly összehasonlíthatatlanul sikeresebb a korábbinál.

Az „Első” előnye az elsőbikkkel szemben az volt, hogy biztos műszaki alapokkal, nagyobb tőkével és erősebb politikai támogatottsággal rendelkezett. Továbbá valószínűleg jobb volt az üzletpolitikája is, hiszen már a kezdetektől fogva a rendszeres hajóközlekedés biztosítását tűzte ki célul, és folyamatos terjeszkedésre kívánt berendezkedni.

Az „Első” nem kísérletezett saját gőzhajóval. Amikor 1830-ban elindította az első hajóját a Dunán, és hamarosan elindult a menetrend szerinti közlekedés Bécs és Pozsony, Pozsony és Pest, Pest és Zimony között, a társaság által üzemeltetett gőzhajó a Boulton, Watt & Co⁵¹ tervei alapján készült. Habár

⁴⁷ [Kohl] 1853: 165.

⁴⁸ Ezt a szerepet később Christian Schaeffer engedményes vette át, akinek szabadalma az üzleti tevékenység gyakorlásának hiányában 1829-ben töröltődött. Vö. Prechtl (szerk.) 1830: 361–408, 402.

⁴⁹ Göbl 2008: 77.

⁵⁰ Winiewicz 1928: 80. Andrews és Pritchard kérelme Winiewicz szerint azért okozott komoly fejfájást a rendőrségnek, „mert mindezidáig a dunai hajóknak nevük nem lévén, ‘különös kedvezést jelentene, ha őfelsége méltóztatna hozzájárulni, hogy a gőzös a legfelségesebb nevet viselje.’” (Winiewicz 1928: 80.)

⁵¹ A Boulton and Watt, illetve Boulton, Watt and Sons angol céget Boulton, Watt & Co.-ra (1800–1848) keresztelték át, miután 1800-ban lejárt a Watt-féle egyszerű működésű gőzgép

a gőzgépet a Soho öntödében, Birmingham közelében gyártották, a hajótestet pedig Floridsdorfban, a teljes hajót James Brown tervezte Angliában.⁵² Úgy tartották, hogy a hajónak és az azt hajtó gépnek „méretüket és teljesítményüket tekintve a legkedvezőbb viszonyban” kell állniuk egymással. Ezt a szemléletet azok az angol műszaki szakemberek garantálták, akik a gőzgép hajótestbe történő beépítéséért és karbantartásáért feleltek. Az angol vállalat számos más hajózási társasággal állt kapcsolatban a kontinensen, szakembereik az üzleti kapcsolatok összetett rendszerében működtek.⁵³

A kiterjedt üzleti kapcsolatok jele volt az is, hogy James Brown által tervezett és a vállalat által gőzgéppel ellátott hajók közlekedtek többek között például a Genfi-, illetve a Boden-tavon (*Leopold, Helvetia*). A DDSG első gőzhajója, a *Franz I.* a megtévesztésig hasonlított a Genfi-tavon közlekedő *Léman* gőzösre.

A későbbi DDSG-n belül a mérnöki munkát és az üzleti tevékenységet is angolok irányították, Angliából érkezett még Joseph Graystock, a társaság összeszerelője (*engine erector*) és a hajóépítőmester is (*shipwright*), név szerint: Leonard Wilkinson, John Ruston és John Fowles (utóbbi később az Óbudai Hajógyár vezetője lett). Az első években még a hajóskapitányok is Angliából érkeztek.⁵⁴ Mint Ulrich Funk fogalmaz a *Donau-Kurier* oldalain megjelentetett igen aprólékos, cégtörténeti cikksorozatában, se Joseph Pritchard, se John Andrews nem volt ismeretlen a Boulton, Watt & Co. előtt, amikor immár Bécsből a céggel tárgyaltak.⁵⁵

szabadalma, és az alapítók kiszálltak az üzletből. Ezt innentől a három fiú, Matthew Robinson Boulton, James Watt jr. és Gregory Watt vitte tovább, közülük Gregory Watt nem sokkal később meghalt, Matthew Robinson Boulton pedig a csendestárs szerepét játszotta. Vö. Funk 1975. május: 5f.

⁵² James Brownnak meggyőződése volt, „hogy hajónak és gépnek összefüggő egészet kell alkotnia” Funk 1975. május: 7.

⁵³ „Így a 19. század első felében jóformán valamennyi Angliában és a kontinensen található gőzhajózási vállalkozás és az angol Boulton és Watt gőzgépgyár között egy mind a mai napig alig feltárt szövevényes kapcsolatrendszer állt fenn. E kapcsolatok meglétéről azokban az években, amikor a gépeket és hajókat építették, a köztudat alig vett tudomást, részben mert nem volt rá lehetősége, hogy ezeknek az információknak a birtokába jusson, részben mert az érintettek a konkurenciától tartva tudásukat megtartották maguknak. Személyes kapcsolatok, angliai utazások a fejlett technológiák tanulmányozása végett, valamint összeszerelők és építőmesterek kontinensre küldése voltak az új technológiák terjesztésének fő útvonalai ebben az időben” Funk 1976. október: 20.

⁵⁴ Johann Hehl *Begleiter auf der Donaufahrt von Wien bis zum Schwarzen Meere* című könyvében két angol kapitányt, Cap. John Th. Everson és Cap. John Ford jegyez föl, az előbbi a Galac és Konstantinápoly között közlekedő *Ferdinand I.*-et, az utóbbi a Konstantinápoly és Szmírna között közlekedő *Maria Dorothea*-t vezérelte. Vö. Hehl 1836.

⁵⁵ Funk 1975. szeptember: 12. Hogy ezen pontosan mit ért, s hogy pontosan miben is állt a közös előtörténet, azzal kapcsolatban Ulrich Funk nem bocsátkozik részletekbe. Mindenképp zavarba

Ha azonban vízmélységmérésről vagy az áramlási sebességéről volt szó, akkor a Gőzhajózási Társaság a bécsi Műszaki Intézet (*Polytechnisches Institut*) szakértőinek véleményét kérte ki.

A Társaság története tehát része egy olyan technikatörténetnek, mely nem a gépek felfedezéséről, hanem technológiai transzferekről szól. Minden bizonnyal fontos szerepet játszott a mérnöki know-how átadásában, hogy az angol Boulton, Watt & Co., valamint európai fiókvállalatai szerteágazó üzleti kapcsolatokkal rendelkezett a kontinensen.

A technikatörténet első gőzhajója 1807-ben Fulton *North River Steamboat of Clermont* nevű gőzöse volt, s már az ebbe beépített gőzgépet is a Boulton, Watt & Co. gyártotta a sohoi öntödében.⁵⁶ Ugyanez az angol társaság készítette azt a gőzgépet, amely Európában elsőként hajtott egy Glasgowból induló és a skót partok mentén közlekedő gőzhajót. (*Comet*, 1812) A Rajnán 1817-ben először útnak induló *Caledoniát*, a Berlinben közlekedő *Prinzessin Charlotte von Preußen* és Brémában a *Weser* gőzhajót hajtó gőzgépet ugyancsak itt készítették. A 19. század kezdetén az új közlekedési eszköz átütő sikerét a Birminghamban gyártott gőzgépek hozták meg.

Jóllehet a Habsburg Birodalomban a 18. század utolsó harmadától kísérleteztek a dunai hajózás modernizálásával új találmányok, mindenekelőtt gőzgépek támogatásával, figyelemreméltó, hogy a sikert végül egy Angliában már régóta működő technológia hozta meg, méghozzá egy olyan időszakban, amikor a legtöbb amerikai, de számos európai folyón és tavon (így a Temzén, az Elbán, a Rajnán, a Boden-tavon, a Pó folyón, az Oderán, az Adrián, az angliai partokon és az Északi-tenger partjainál) már régen gőzösök közlekedtek, sőt, mint arra egy 1928-as technikatörténeti tanulmány rámutat, még a Gangeszen is (1828). A dunai gőzhajózás viszonylag kései kezdetét valószínűleg nemcsak az magyarázza, hogy a gőzgéphez hozzá kellett szokni és „normalizálódás” nélkül fizetőképes kereslet sem támadt,⁵⁷ hanem az is, hogy azok a szállítható technológiák, melyek a DDSG műszaki sikere szempontjából döntő jelentőséggel bírtak, csupán a húszas években terjedtek el a kontinensen. Ha végigkövetjük Anton Bernhard gőzhajózási vállalkozásának történetét, melyet Jankó Béla tanulmánya mutat be, feltűnik, hogy nemcsak a po-

ejtő, hogy itt Andrewst említi és nem Pritchardot, jóllehet az általa 1826-ban épített a Genfi-tavon közlekedő *Léman* nevű gőzhajót ugyancsak James Brown (a Boulton Watt & Co. hajómérnöke) tervezte. Funk 1976. március, 11.

⁵⁶ Ezt a szerkezetet Amerikában mindamellett csak a keleti parton alkalmazták, míg a nyugati parton Oliver Evans nagynyomású gőzgépe terjedt el. Vö. Hunter 1993.

⁵⁷ „A műszaki fejlődéssel a széles tömegek technikai vívmányok iránti hozzáállásának is meg kellett változnia, máskülönben elmaradt volna a gazdasági siker.” Vö. Göbl 2008: 6.

litikai támogatás és a szükséges tőke nem állt rendelkezésére, de az a műszaki háttér sem, mely a hibák gyors kijavítását és a modell tökéletesítését lehetővé tette volna.⁵⁸

Ennek fényében nem tűnik indokolatlannak a kérdés, melyet a *Beiträge zur Technikgeschichte* című kiadványban 1928-ban az Első Duna-Gőzhajózási Társaság alapításának 100. évfordulója alkalmából megjelent cikk szerzője feltesz: Miért kellett oly sokáig saját találmányokkal kísérletezni és a külföldi ajánlatokat elutasítani, ha végül mégis a Boulton, Watt & Co. által készített szabványt vettük át?⁵⁹

Ennek a fejezetnek nem célja ugyan, hogy erre a kérdésre kimerítő választ adjon, annyit mindenesetre feltételezhetünk, hogy az első két hajózási társaság kudarca is hozzájárult ahhoz, hogy 1828 májusának végén John Andrews és Joseph Pritchard Ferenc József császár felkérésére Bécsbe látogatott, hogy „megvizsgálja a dunai gőzhajózás lehetőségét”.⁶⁰ Ez idő tájt a gőzhajózás beindításához pedig minden bizonnyal erősebb politikai érdek fűződött, mint bármikor korábban, mert a DDSG első részvényesei között ott találjuk Metternichet is.⁶¹

AZ ÁLLANDÓ DUNAI GŐZHAJÓZÁS KIALAKULÁSA

A gőzhajózás a műszaki szakértelem mellett a pénzügyi eszközök hatalmas mértékű koncentrációját, kiterjedt szervezést és egy sor diplomáciai és politikai intézkedést igényelt. Továbbá nem maradhatott talpon dinamikus növekedés nélkül, mert mint azt egy 1836-ban az *Österreichische Zeitschrift für Geschichts- und Staatskunde* hasábjain megjelent cikksorozat megfogalmazta, „az alkalmak gyakorisága” az, ami „az utazókat ide csábítja”.⁶² Úgy tűnik, hogy éppen ezen előfeltételek hiánya miatt vallottak végső soron kudarcot 1818 és 1824 között az első, műszaki szempontból kisebb-nagyobb mértékben sikeres gőzhajózási kísérletek.

Az Első Duna-Gőzhajózási Társaságnak számtalan akadályt kellett leküzdeni a megalakulását követő első években: először is különösen Komá-

⁵⁸ Jankó 1967.

⁵⁹ „Minden bizonnyal gyümölcsözőbb lett volna, ha minden eredetiségről lemondva arra szorítkoztak volna, hogy megépítsék Fulton találmányát, mely Ausztriában nem állt oltalom alatt.” Winiewicz 1928: 77.

⁶⁰ Funk 1975. szeptember, 12.

⁶¹ Funk 1976. október, 19.

⁶² Huber 1836: 51.

rom és Bécs között ott volt a folyó vártnál erősebb sodrása, Pozsony és Gönyű között a veszélyes a hordaléklerakódások, a szerb–magyar határon pedig a Duna mentén húzódó, a jobb oldal érintését megakadályozó pestiskordon, 1831 nyarán ráadásul Magyarországon kolerajárvány ütött ki. Ha a társaságnak sikerült ezen körülmények ellenére is fennmaradnia, azt a fentebb említett okok mellett a nagyobb állami befolyás is magyarázza. A részvényesek között láthatjuk Ferdinánd főherceg és József nádor mellett gróf Reviczkyt, Metternicethet és a két angol hajómérnököt, továbbá a „bécsi születési és pénzarisztokrácia” néhány legismertebb tagját, köztük báró Johann Baptist von Puthon bankárt (1776–1839), báró Sina György pénzembert (1783–1856), valamint gróf Sauraut, a belügyminisztert. Jóllehet Metternich a Duna-kérdésnek kezdetben nem tulajdonított különösebb jelentőséget, ám a drinápolyi béke (1829) nyomán, mely Oroszországnak a Duna torkolatához hozzáférést biztosított, mégiscsak érdekelni kezdte a Törökországgal való közvetlen folyami összeköttetés lehetősége.⁶³

Az „Al-Duna és a Duna-torkolat elsődleges birtoklásáért folyó versenyfutásban”,⁶⁴ mely Oroszország, Ausztria, Törökország, Anglia és Franciaország között a 19. században bontakozott ki, a drinápolyi béke arra ösztönözte Ausztriát, hogy lehetőség szerint elősegítse a Konstantinápolyval kiépítendő közvetlen közlekedési kapcsolatot. Az egyik ezt elősegítő intézkedés éppen a gőzhajózás támogatása volt.

RÉGI ÉS ÚJ

Mint ahogy a gőzhajózásnak idő kellett ahhoz, hogy megbízható megoldásként tekintsenek rá, úgy a hagyományos folyami hajózás sem tűnt el egyik napról a másikra. Ha hihetünk Antalfy Gyula leírásának, akkor a dunai vízi járművek közt még a 1850-es és 1860-as években is kisebbségben voltak a gőzhajók.⁶⁵ A *Magyarország képekben* című honismertető folyóirat még 1867-ben is azt írja:

Csendes nyári estén, amikor a főváros siketítő zörgő-börgő zaja némileg megcsendesedik, ha Pest lakója kísétál egy kis tisztább levegőért a Dunapartra, gyakran hallhat hosszú, kinyújtott egyhangú kurjantásokat a budai part felől. A vontatóhajók

⁶³ Winiewicz ebben az összefüggésben kiemeli az 1826-os akjermáni szerződés jelentőségét. Vö. Winiewicz 1928: 78.

⁶⁴ Manlik 1988: 85.

⁶⁵ Antalfy 1975: 484f.

népe az. Megrakodva jó a hajó az alföldi Duna tájairól, egy hosszú sor ló vontatja a part hosszában, elnyúló vonalban lépegetve egymás után, mint a puszták karavánjának tevéi.⁶⁶

A Regensburg és Bécs közötti úgynevezett „ordinari”, azaz rendszeres hajózás évekig fennmarad még azt követően is, hogy 1836-ban a gőzhajók megrendítették az „ordinarik” monopóliumát. Ebben talán az is közrejátszott, hogy a gőzhajók a Duna bajorországi szakaszán mind alacsony, mind magas vízálláskor nehezebben tudtak a hidak alatt, illetve a homokzátonyokon átjutni, mint az evezős hajók. Az 1846-ban átadott a Dunát a Majnával összekötő Lajoscsatorna is túl szűknek bizonyult a gőzhajók számára, ezért a vasút megjelenéséig csak hajómesterek közlekedtek rajta. A Bajor-Württembergi Gőzhajózási Társaság ezért az Első szabadalmazott Duna-Gőzhajózási Társasággal ellentétben nem volt üzletileg sikeres és 1846-ban lényegében csődbe is ment.⁶⁷

Ám a hagyományos és a gőzhajtású hajók közötti kapcsolat korántsem volt harmonikus. Amikor 1836-ban megalapították a Bajor-Württembergi Dunai Gőzhajózási Társaságot, a regensburgi hajómesterek tiltakozásul egyenesen a királyhoz fordultak, azt gondolván, hogy az új társaság miatt elveszítik megélhetésüket. Aggodalmat nem az új közlekedési eszköz keltett, hanem a negyven évre szóló monopólium, amelyet az újonnan alapított társaság kapott.⁶⁸

A versengés ellenére furcsa szövetségek is kötöttek a hajózás régi és új formái között. Bár a hagyományos és a gőzhajózás között kiélezett verseny folyt, a helytörténeti kutatások rávilágítanak, hogy sokszor épp az „ordinaristák”, azaz a Regensburg és Bécs közötti „ordinari” hajózást kezükben tartó céhes mesterek fiai⁶⁹ voltak azok, akik a bajor gőzhajózási társasághoz szegődtek, és ott kormányosként, hajóírnokként vagy éppen kapitányként találták meg a számításukat.⁷⁰ A „bajorországi gőzhajók kapitányai, gépészei és

⁶⁶ Idézi Antalffy 1975: 484f.

⁶⁷ Remold 2006: 23–60, 57.

⁶⁸ „Amikor a hajómesterek áru- és személyszállításra alkalmas gőzhajó vételét és üzemeltetését kérvényezték, a monopólium miatt nem kaptak rá engedélyt. Mindössze annyit sikerült elérniük, hogy a gőzhajók számára magasabb szállítási díjat írtak elő mint az evezős hajóknak.” Remold 2006: 56.

⁶⁹ Gattermeyer 2006: 7–22, 2; Remold 2006: 47, 55f.

⁷⁰ 1696-tól Regensburg és Bécs között, 1712-től Ulmtól, 1750-től Donauwörthtől rendszeresen közlekedtek ordinarik, majd Lauingen, Stadtamhof és Linz városai következtek. Az ordinarik az utak rendszerességéről kapták a nevüket. Felső-Ausztriában ulmi skatulyáknak nevezték őket, Ulmban viszont bécsi dereglyéknek. A hét különböző napjain indultak különféle dunai kikötőkből, a célállomás mindig Bécs volt. Az úgynevezett „száraz kivándorlás” telepeseinek nagy része, akiket a törököktől visszafoglalt területekre verbuváltak, ilyen ordinarikkal hajózott le a Dunán. Az ordinarik többnyire csak egy irányba közlekedtek, Bécsben szétszedték őket és a fát

ellenőrei”, tény, ami tény, „szinte kivétel nélkül régi, regensburgi hajós családokból kerültek ki.”⁷¹

„A feltörekvő gőzhajózás”⁷² részvényesei között ott találjuk a regensburgi hajómesterek neveit, így például Zacharias Zieglerét 1836-ból. Zacharias Ziegler ráadásul a Dunai Gőzhajózási Társaság felügyelőbizottságának pótagyaként is tevékenykedett.⁷³

Míg a kapitányok, akik gőzhajóra szegődtek, a továbbiakban nem tartottak igényt arra, hogy „ordinari” hajókon szolgáljanak, addig arra számos példa akad, hogy az evezős hajókat⁷⁴ hegymenetben gőzhajók vontatták és „az evezős hajókon szolgáló hajósínosok” a gőzhajók fedélzetét használhatták, hogy olcsóbban és gyorsabban jussanak vissza a kiindulóponttra.⁷⁵

A hagyományos hajós mesterség teljes eltűnését a gőzhajók műszaki tökéletesedése, a vasút kiépülése (Regensburg 1859) – s ezzel az utasszállítás elvesztése mellett végsősoron a céhkényszer eltörlése okozta. Amikor 1857. november 7-én Bécsben megkötik a Dunahajózási Szerződést, ezzel megszűnik az egyes céhek és hajózási társaságok összes előjoga. Bajorországban 1868-ban törölték el a céhkényszert. Íme a hagyományos hajózás visszaszorulásának néhány legfontosabb oka, amely mindamellett egészen az 1930-as évekig nem állt le, csak ezt követően tűnt el véglegesen.⁷⁶

A mesterség továbbéléséről másutt nem születtek a regensburgiakhoz hasonló tanulmányok, de valószínűleg nem teljesen alaptalan a feltételezés, hogy másutt kevesebb volt a kooperáció a régi és új formák között. Anton Bernhard első gőzhajójának sorsa a hajómesterek és a gőzhajózási vállalatok közötti elkeseredett küzdelmet valószínűsíti: a *Carolínát* ugyanis 1820-ban „gyanús körülmények között” süllyesztették el, majd 1822-ben végül „emberi álnokság” okozta a hajó vesztét.⁷⁷ Az osztrák DDSG pedig kezdetben inkább angol hajóskapitányokat és gépészeket toborzott, semmint helyieket. Ezek az

újra feldolgozták vagy tüzelőfának adták el, csak ritkán fordult elő, hogy hegymenetben lovas vontatók vontatták őket. Vö. Neweklowsky 1954; O'Reilly 1999: 109–120, 114.

⁷¹ Remold 2006: 57. „A Bayerisch-Württembergische-Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft négy első gőzhajójának kapitánya korábban regensburgi hajómester volt: LUDWIG I.-en Ludwig Ziegler, a KÖNIGIN THERESE-n Jakob Ziegler, a KRONPRINZ MAXIMILIAN-on Jakob Naimer, a STADT REGENSBURG-on pedig Christian Naimer vezényelt.” 1862-ben a DDSG a Bajor Hajózási Társasággal együtt vette őket át. Remold 2006: 57.

⁷² Remold 2006: 47.

⁷³ Remold 2006: 56.

⁷⁴ Remold 2006: 58.

⁷⁵ Remold 2006: 56.

⁷⁶ Remold 2006: 56, 60.

⁷⁷ Jankó 1967: 8, 17f.

elszórt adatok a gőzhajózásnak jelentősen eltérő társadalmi beágyazottságára utalnak a különböző dunai országokban.

A DUNA MINT „A VILÁGKERESKEDELEM ÚTVONALA”⁷⁸

Mivel a Duna nemcsak Közép-Kelet-Európa különböző perifériáit kötötte össze egymással, hanem egyúttal megnyitotta az utat a tenger, valamint Konstantinápoly felé, ezért a gőzhajó útvonalára már a kezdetektől úgy tekintettek, mint „világkereskedelmi út”-ra vagy a gőz diadalára, melynek elsődleges rendeltetése, hogy biztosítsa a világ távoli sarkai közötti rendszeres összeköttetést. Ez a várákozás, mely tekintve a gőzhajózás korabeli nehézkességét igencsak elrugaszkodottnak tűnik, voltaképp azt a vágyat fejezte ki, hogy a dunai gőzhajózás a tengeri összeköttetés révén lehetőleg kapcsolódjék be a világkereskedelem fő áramába.

A Duna vízi úttá való kiépítése a Monarchia számára stratégiai kérdés, vagy a kortársak kissé fennkölt megfogalmazásában „igazi sorskérdés”⁷⁹ lett, s az maradt még abban az esetben is, amikor mint lehetetlent elvetették.⁸⁰ Ráadásul Ausztria régió átívelő politikai szerepéhez egy földrajzilag könnyen értelmezhető alakot társított, s mint azt az ez idő tájt sűrűn hivatkozott „világkereskedelem”⁸¹ kifejezés is sugallta, ez lett az az elképzelés, amelyhez a 19. században Ausztria nagyhatalmi törekvései kapcsolódtak.⁸²

Az 1830-ban útjára indított gőzhajózás a kezdetektől fogva a régió átívelő stratégiákba ágyazódott. A szabadság, melynek ígéretével a belügyminisztérium 1828-ban Ferenc József császár megbízásából a két angol mérnököt, John Andrewst és Joseph Pritchardot Velencéből Bécsbe csábította, a tervek szerint a folyó teljes szakaszára szólt.⁸³ A *Franz I.* névre keresztelt hajó 1830. szeptember 4-én indult első útjára Bécsből Pestre, s ezzel szimbolikusan is összekapcsolta a Monarchia két központját. Nem volt ez másként a korábbi próbautak során sem, csak hogy mivel ezúttal a gőzhajózás valóban üzleti jelleget öltött, a hajózási útvonalak körüli vita kieleződött. Hiszen épp a Duna Pozsony és Bécs közötti szakasza jelentős kihívások elé állította az új közlekedési

⁷⁸ Huber 1836: 25.

⁷⁹ Huber 1836: 25.

⁸⁰ Széchenyi 1930: 356f.

⁸¹ Huber 1836: 25.

⁸² „A Duna folyása és iránya mutatja, hogy Ausztria iparának és kereskedelmének mely utat kell követnie.” Huber 1836: 51.

⁸³ Funk 1975. szeptember, 12.

eszközt. Ezen a folyószakaszon ugyanis a folyó sodra és a minden egyes árvíz után másutt leelkedő homokzátonyok oly nehézkessé tették az előrehaladást és kiszámíthatatlanná a kormányzást, hogy az adott (30) lóerő birtokában a hajók folyásiránnyal szemben óránként olykor csupán 4,5 kilométeres sebességgel (vagy épp lassúsággal) tudtak araszolni, ami a hajóközlekedést gyakorlati jelentőségét a nullával tette egyenlővé, s az így 1833-ban rövid időre meg is szakadt. A társaság azonban minden nehézség ellenére a kezdetektől terjeszkedésre rendezkedett be, s már 1831-ben arra törekedett, hogy egészen Konstantinápolyig meghosszabbítsa a hajózott útvonalat.⁸⁴ Erre azonban végül csak 1834 nyarának végén került sor, amikor a flotta további két hajóval egészült ki. Az egyik, az *Argo* a Duna osztrák–magyar határon túli szakaszán Kladovo és a torkolat közeli Galac között közlekedett. Ugyanebben az évben állították szolgálatba a *Maria Dorothea* nevű hajót török vizeken, amely onnantól kezdve Konstantinápoly és Szmirna között bonyolította a forgalmat. Az útvonalak meghosszabbítása ugyan a lassan beinduló vállalkozás üzleti logikájából fakadt, de ezt nem lehet kizárólag közvetlen pénzügyi megfontolásokkal magyarázni. Mint az a társaság 1835 februárjában tartott téli közgyűlésén kiderült, ezek a döntések bizony súlyos veszteségekkel is jártak. A társaság „a kormány részéről” az útvonalak kibővítésére köteleztetett, s már csak azért is engedett, hogy „erre való tekintettel kizárólagos szabadalmat biztosítson magának”.⁸⁵

Ha a társaság a maga négy hajójával legelőször csak a kényelmes magyarországi Dunát akarta volna kiaknázni, akkor a jelen pillanatban ugyan nagyobb előnyökhöz juthatott volna; ám a jövő érdekében átmenetileg áldozatot kellett hoznia, és a társaság vezetése kimondta, hogy az ilyen vállalkozás minél inkább a terjeszkedésre törekszik már a kezdet kezdetén, annál jövedelmezőbb lesz a későbbiekben.⁸⁶

Ez a körülmény vezetett végül ahhoz, hogy a részvénytársaság és John Andrews útjai végérvényesen elváltak egymástól. A társaság a Konstantinápolyig vezető teljes vonalat szeretne volna biztosítani, és az első években elhanyagolta a Dunát Bécs, Linz és a többi nyugatabbra fekvő város felé, hiszen

⁸⁴ Funk 1975. december, 10.

⁸⁵ [Kohl] 1853: 173. Vö. „Az első ösztönzés a dunai gőzhajózás Fekete tengerig, sőt mindjárt Konstantinápolyig való kiterjesztésére a cs. kir. osztrák udvari államkancellártól Metternichtől jött, aki ebben az értelemben utasította Ottenfels báró cs. kir. internunciust az ottomanus portánál. Az impulzus azonban nem maradt jámbor óhaj csupán; hanem mindjárt tevékeny és lelkes fogadtatásban részesült. A részvénytársaság készen állt arra, hogy a gőzhajózás kibővítését ebben az irányban és saját kockázatára vállalja.” Huber 1836: 45.

⁸⁶ [Kohl] 1853: 173.

ez a „felső szakasz”, melyet Ausztria „a saját államának területével ölelt körbe, ettől függetlenül is megmaradt [Ausztria] számára.”⁸⁷

A hajózási útvonalak folyamatos terjeszkedésével párhuzamosan⁸⁸ a társaság teljes üzleti profilja is egyre inkább bővült; 1838-ban elindult az első dunai vonatatógőzös, sokatmondó neve *Erős* volt, s ez a későbbiekben fokozatosan a „szállítási tárgyak”, azaz az áru- és a személyszállítás elkülönüléséhez vezetett.⁸⁹ (Különösen az úgynevezett sertéshajók, melyek több ezer sertést szállítottak fölfelé a folyón, számítottak a térség sajátosságának.⁹⁰) 1838-ban ugyan megvalósult a társaság első éveinek legfőbb célja, a közvetlen hajójárat Konstantinápolyig, ám 1844-ben az Első Duna-Gőzhajózási Társaság és a másik nagy osztrák gőzhajózási vállalat, a trieszti Lloyd között újra osztották az hajózási illetékségeket, minek következtében „az egyik vállalat a tengeri, a másik pedig a teljes folyami hajózást kapta meg.”⁹¹ Ennek nyomán 1845-ben „valamennyi tengeri hajót”, minden tengeri közlekedéssel összefüggő „hajógyárat, raktári készletet, raktárt” eladtak a trieszti Lloydnak, és a teljes kis-ázsiai és égei-tengeri hajózást átengedték neki. Az Első Duna-Gőzhajózási Társaság hajói ettől kezdve csak Galacig közlekedtek.⁹² 1846-tól a Bécs és Galac közötti teljes folyamszakaszt meg lehetett tenni átszállás nélkül egyetlen gőzhajóval.

⁸⁷ [Kohl] 1853: 173.

⁸⁸ 1830 Bécs–Pest, 1831 Bécs–Zimony, 1834 Bécs–Galac, illetve Konstantinápoly–Szmírna, 1837 Bécs–Linz, 1838 Regensburg–Konstantinápoly (!), 1846 – az orsovai zuhatagos szakaszon is átkelnek a gőzhajók, a gőzhajók növekvő száma: 1830 – *Franz I.*, 1833 – *Argo*, 1834 – *Pannonia*, *Maria Dorothea*, 1835 – *Zrinyi*, 1838 – *Ferdinand I.*, *Nádor*, 1837 – *Árpád*, 1837 – *Clemens Fürst Metternich*, *Maria Anna*, 1838 – *Stambul*, *Crescent*, *Erős*, *Galathea*, 1839 – *Seri Pervas*, *Levant*, *Sophia*, 1840 – 17 gőzös, 1850 – 48 gőzös, 1880 – 210 gőzös.

⁸⁹ [Kohl] 1853: 178.

⁹⁰ „A Dráva, a Száva és a Duna alsó folyása melletti országok, Horvátország, Szlavónia, Szerémség, Bosznia, Szerbia, Oláhország és Moldávia mérhetetlen nagy disznóállománnyal rendelkeznek. Korábban, Besszarábiában már én is megcsodálhattam az állatoknak ezt a sokaságát. Mivel azonban éppen ezekben az országokban, és még inkább tőlük délebbre, sok olyan ember él, akik – Homérosszal szólva – „az édesen illatozó disznózsír”-ral szemben különös előítélettel bírnak, így aztán ott sokkal több disznót tenyésztene, mint amennyit meg tudnak enni. Fordítva azonban, felfelé a Duna mentén sok millió nem-mohamedán él, akik a disznóból származó eledeleket „gusztusosak”-nak találják, így aztán amazok disznófeleslegüket ideküldik, és időtlen idők óta a Duna mentén észak-nyugati irányba szakadatlanul tart a disznók vonulása. Lehetetlen, vagy legalábbis nagyon nehéz ennek az állatkereskedelemnek pontos mértékét megadni [...]. Csupán egyetlen adatra támaszkodhatunk: Az elszórtan található magyar statisztikai kimutatások szerint a soproni állatvásárokon évente 150 000 disznót adnak el, ami egy évtized alatt másfél milliót tesz ki. Ezeknek nagyobbik része török földről érkezik (az osztrákok mindent, ami a Duna alsó szakasza felől származik, lett légyen az Szlavóniából, Oláhországból vagy Szerbiából való, ‘török’-nek neveznek), a kisebbik része ugyanis a Bakonyból jön.” Kohl 2014: 81.

⁹¹ [Kohl] 1853: 189.

⁹² [Kohl] 1853: 189.

MONOPÓLIUMOK

Az Első Duna-Gőzhajózási Társaság folyamatos növekedéséhez, melynek eredményeképpen 1880-ra a DDSG a világ legnagyobb folyamhajózási vállalata lett, elengedhetetlen szükség volt az Óbudai Hajógyár megalapítására 1836-ban, az új kőszénbányák megnyitására (például Pécssett 1852-ben), az ún. Széchenyi út kiépítésére a Kazán-szorosnál 1833 és 1837 között, mely a kedvezőtlen évszakokban a szárazföldre terelte a forgalmat, a mellékfolyók hajózhatóvá tételére 1844-től, továbbá a hajózási ügynökségek hálózatának kiépítésére is.

E követelményeknek hosszú ideig kizárólag egy hatalmas állami támogatást maga mögött tudó társaság tudott eleget tenni. A magyar kormány az Első Duna-Gőzhajózási Társaság monopóliumának megszűnése, majd különösen a kiegyezés után arra törekedett, hogy „a DDSG-vel megállapodást kössön és annak magyarországi ágát nemzeti alapokra helyezze.”⁹³ Ebben szerepet játszott az is, hogy a magyar Duna volt a folyó legjövödelmezőbb szakasza. A legtöbb, a kiegyezés után alapított kisebb és nagyobb magántársaság azonban nem rendelkezett elegendő tőkével és minthogy „jelentősége is csupán egy szűk helyre korlátozódott, így nem tudta felvenni a versenyt a DDSG-vel.”⁹⁴ Az egyetlen olyan gőzhajózási társaság, mely az Első Duna-Gőzhajózási Társaság mellett sikerrel helyt tudott állni, az 1895-ben „nagyértékű állami támogatással” alapított Magyar Folyam- és Tengerhajózási RT. (MFTRT) volt. Az MFTRT átvette a korábbi kisebb vállalkozások flottáit: Luczenbacher Pál hajóit, a győri Első Magyar Gőzhajózási Társaság járműveit és a MÁV hajóműhely állományát. A részvénytársaság mellett több kisebb magyar magánkézben lévő vállalkozás is sikeresen meg tudta vetni a lábát.⁹⁵

ÖSSZEGZÉS

A gőzhajózás, mely az 1830-as években indult el a Dunán, birodalmi vállalkozás volt. Olyan technológiát feltételezett, mely ez idő tájt a Habsburg Birodalomban még nem létezett, olyan pénzügyi erőforrásokat és olyan léptékű szervezetet igényelt, melyet az állam hathatós támogatása nélkül nem lehetett volna biztosítani, s végezetül olyan területeket vett célba, melyek a Monarchia

⁹³ MAHART 1980: 8.

⁹⁴ MAHART 1980: 8.

⁹⁵ Dezsényi–Hernády 1967: 97.

határain kívül terültek el. Az akarat e rövidtávú nyereséggel nem kecssegető vállalkozás finanszírozására következképp a Monarchia közvetlen gazdasági érdekeivel nem, hanem csak hosszútávú politikai hasznával, például a Fekete-tengerre való kijutás lehetőségével magyarázható. Az ezekhez kapcsolódó stratégiai célok éppúgy meghatározták a dunai gőzhajózás anyagi támogatását (melyet a bécsi udvarhoz közel álló pénzarisztokrácia állt), mint azokat az üzleti döntéseket, melyek a gőzhajózás első évtizedében születtek, és melyek szükség esetén mindig a vízi közlekedésnek a folyó egészére való kiterjesztését célozták, akár a rentabilitás rovására is. A Duna e jövőbe kivetített jelentősége révén avanszált a politikai retorikában „világkereskedelmi útvonal[á]”.⁹⁶ Ezek az összefüggések magyarázzák azt is, hogy miért volt monopolhelyzetben a DDSG 1830-tól egészen a 19. század közepéig, vagyis egy olyan időszakban, amikor a legtöbb nyugat-európai országban és az Egyesült Államokban a hajózási monopóliumokat régen felszámolták, ha egyáltalán bevezetésre kerültek. Csak az 1867-es kiegyezést követően és akkor is a magyar állam támogatásával jöttek létre erősebb regionális dunai hajótársaságok.

A STEAM VOYAGE DOWN THE DANUBE

„A New Orleansból érkező gőzös
folyóink legeldugodtabb falvaiba,
a legeslegutolsó kunyhóba is elhossa Párizs levegőjét,
a Broadway egy darabkáját, Philadelphia egy szeletét”
Western Monthly Review 1827⁹⁷

A gőzhajózás nemcsak gyorsabbá és olcsóbbá tette a dunai közlekedést és a kereskedelmet, hanem egyúttal új utazási kultúrát is meghonosított. Elérhetővé tette az al-dunai városokat, a Fekete-tengert és Konstaninápolyt Bécsből, Pozsonyból és Pestről (később pedig Ulmból és Regensburgból is). A dunai gőzhajók utasainak sajátos nézőpontjából Konstaninápoly mintegy magától értetődő módon tűnt a Duna végpontjának,⁹⁸ a folyó pedig a Nyugatot a Kelettel összekötő kapocsnak. A gőzhajó menetrendje az egész térség földrajzát meghatározta.

⁹⁶ Huber 1836: 25.

⁹⁷ Id. Hunter 1993: 29.

⁹⁸ Pl. Bechstein [1838] 1990: 1; Lásd még „A Duna mint táj” című fejezetet!

A gőzhajózás megjelenése és 1830 utáni gyors elterjedése döntő szerepet játszott a Duna „mint egész” „felfedezésében”. A Nyugatot a Kelettel összekötő folyó eszméje az új közlekedési eszköznek köszönhetően az egész közép- és délkelet-európai térség számára irányadó lett. 1830 után jelentek meg az első olyan átfogó Duna-leírások is, melyek lehetőség szerint saját tapasztalaton alapultak.⁹⁹

A DUNA MINT EGYSÉG

A folyó kapocsként való értelmezése elképzelhetetlen lett volna a gőzhajózás nélkül.¹⁰⁰ A Duna ugyanis – ellentétben sok más európai folyóval – olyan országokon folyt keresztül, melyeknek nem volt közös nyelvük, közös kultúrájuk, se közös hagyományaik, továbbá különböző birodalmi és gazdasági befolyási övezetekhez tartoztak. A Duna mentén található országok technikai értelemben is elkülönültek egymástól, hiszen „különböző tömeg- és súlymértékegységeket, valamint vámrendszer[eket]”¹⁰¹ alkalmaztak, s ráadásul 1857-ig¹⁰² olyan karanténrendelkezések voltak érvényben közöttük, melyek

⁹⁹ Nevezetes kivétel a bécsi Kunike Kiadó albuma *Zweyhundertvierundsechzig Donau-Ansichten vom Ursprung bis zum Ausflusse ins Meer* 1819–1826-ból. Lásd még „A táj mint kép” című fejezetet!

¹⁰⁰ Már Joseph August Schultes, aki *Dunai utazások* című művének tervezett négy kötetéből csak kettőt fejezett be, az „Utazók kézikönyve” alcímet adta munkájának, és a hajóközlekedést tekintette a Duna-kérdés döntő mozzanatának. Nagylélegzetű munkájának 1819-ben megjelent első kötetében arról panaszkodik, hogy: „[...] talán két- vagy háromszáz év múlva lesznek majd dunai hajóink olyan okosak, mint manapság az észak-amerikaiak. Hiszen a kulturált Európa az amerikaiak gőzöseit csak tíz évvel később ismerte meg, és ma, amikor a Rajnán, az Elbán, a Szajnán és a Néván gőzhajók járnak, a Duna habja még mindig nem hordoz ilyen járművet. A dunai államok kormányai hiába igyekeznek, a Duna partján lakó népek közömbösségét szabaddalokkal, jutalmakkal és a legkülönfélébb előnyökkel legyőzni és gőzhajót erre a folyamra varázsolni: minden jel szerint egy külföldi fogja majd alattvalóik apátiájának gyümölcsét learatni.” Schultes 1819: 4. Adalbert Müller és Johann Georg Kohl számára a gőzhajó már adottság volt. Vö. Müller 1839; Kohl 1854. Vö. „A kitalált térség” és „A Duna mint táj” című fejezeteket.

¹⁰¹ Wallace 1864: 12.

¹⁰² A 18. század 60-as éveiben a karantén időtartama pestis idején 84, pestismentes, de gyanús időkben 42, járványmentes időszakokban pedig 21 nap volt. Az 1770-es egészségügyi normatíva alapján ezt pestiskor 42, pestisgyanús időben 28 napra szállították le, míg a karantén hossza járványmentes időszakban továbbra is 21 nap maradt. 1785-ben II. József „valamennyi határ menti vesztégarállomás számára kötelező érvénnyel” kihirdette a pestis idején 21 napos, pestisgyanús időkben 10 napos kötelező karantént, míg pestismentes időszakokban megengedte a karantén nélküli személyforgalmat. 1837-ben ezek az előírások törvényi erőre emelkedtek a pestis elleni közbátorsági rendeletben. De e könnyítések az áruforgalmat nem érintették. (Vö. Lesky 1957: 82–106, 99.) „Az Ausztria, Bajorország és Törökország által 1857. november 7-én megkötött Dunahajózási Szerződés lett az osztrák pestisfront tényleges kimúlásának napja. Annak XXX-ik cikkelye ugyanis valamennyi dunai hajót felmentette a karantén alól, feltéve hogy a part

Zimonytól lefelé megnehezítették a két part között a szabad közlekedést, ha ugyan nem lehetetlenítették el teljesen. Amikor Ausztria járványkordont alakított ki a Duna mentén, akkor erre a havasalföldi és orosz partszakaszokon időlegesen hasonló korlátozásokkal válaszoltak.¹⁰³ Éppen ezért a Duna felső és alsó szakasza között a közlekedés és a kereskedelem mind vízi, mind pedig szárazföldi úton meglehetősen körülményes volt, és ezen a helyzeten csak a gőzhajózás megjelenése enyhített.¹⁰⁴

A gőzgépek nemcsak egy hatalmas közlekedéstechnikai és gazdasági szervezet alapjait fektették le a Duna mentén, de meghatározták egy a 19. században még csakis általuk garantált egység reprezentációját is. A gőzös, mely 1830. szeptemberében megtette az utat Bécs és Pest között, hamarosan nemcsak a folyótól volt elválaszthatatlan, de a képe sem hiányozhatott azon kötetek borítójáról, melyek a Bécsből vagy Pestről Konstantinápolyba vezető hajóutakról szóltak vagy éppen a folyót kívánták teljes hosszában, a forrástól a torkolatig bemutatni.¹⁰⁵ A gőzhajó hatására lett a folyóból világkereskedelmi útvonal, és az 1835-ben induló al-dunai hajóutakról szóló első úti beszámoló címeiben (vagy legalább egy-egy fejezetcímében) – angol nyelvterületen – szinte kötelező jelleggel szerepel a formula: „A steam voyage down the Danube”. A közlekedési eszköz említése ebben az esetben egyenlő volt egy műfaji besorolással.¹⁰⁶ A gőzhajó volt ugyanis az a jármű, melynek köszönhetően az utazók és a távolsági közlekedés számára ez a vidék egyáltalán elérhető lett. A gőzhajó meghatározta a folyó menti országok percepcióját, és a rajta utazót a „kortárs méltóságával”¹⁰⁷ ruházta fel.

menti országokban a megelőző évben nem fordult elő pestises eset, 1841 óta pedig ez volt a szabály. Az említett rendeletet 1857. december 25-én a katonai határőrvidéken a szárazföldi közlekedésre is kiterjesztették, olyannyira, hogy innentől kezdve a kordon és a veszteglőházak elvesztették létjogosultságukat, ha feloszlításuk és átalakításuk egészen 1873-ig várattat is magára. [1873 volt a katonai határőrvidék végleges megszűnésének éve is – K. E.] Mindössze a jóságkaranténok maradtak fenn még egy ideig, mint egy valaha hatalmas egészségügyi szervezet – az osztrák pestisfront a 18. századi és a korai 19. századi Európában annak volt tekinthető – nyomorúságos maradványai.” Vö. Lesky 1957: 102. A pestiskordon politikai és társadalmi funkciójáról szóló újabb vitákat Olaf Briesche foglalja össze. Vö. Briesche 2003: 24.

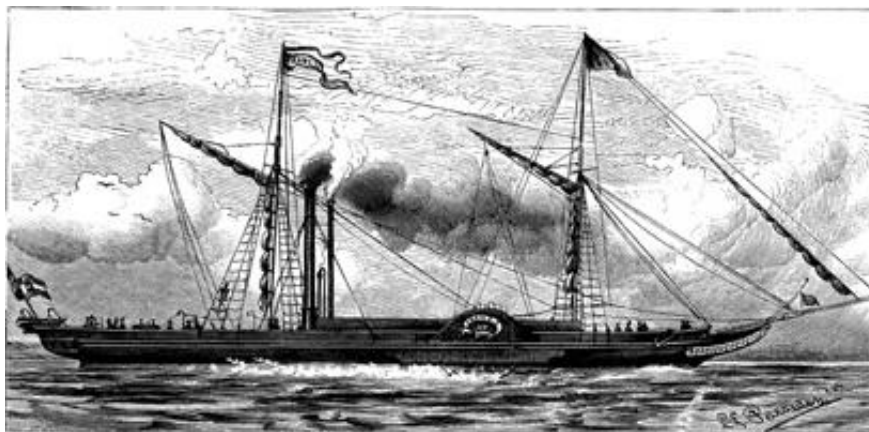
¹⁰³ Kohl 1851: 401–408, 407.

¹⁰⁴ Mint Erna Lesky fogalmaz, ebben a „minden sorompót átugró kolera” mellett a vasút és a gőzhajó „diktálta a szabályokat”. Lesky 1957: 102.

¹⁰⁵ Wallace 1864; Heksch 1881.

¹⁰⁶ Például Slade 1840; Spencer 1839 [1837]. A dunai gőzhajóút még ott is a címlapra került, ahol a keleti utazásnak csupán kis részét tette ki.

¹⁰⁷ Kraus 1977: 259–268, 261.



Zempler »Franz I.« (1860).

4. kép: *Franz I. dunai gőzhajó.*

(Forrás: Heksch: Die Donau von ihrem Ursprung bis an die Mündung. Wien: Hartleben 1881.)

AZ ELSŐ AL-DUNAI ÚTI BESZÁMOLÓK (1835–1845)

Ha hihetünk annak az önértékelésnek, amelyet egyik első dunai úti beszámoló szerzője ad, akkor az újdonság varázsa volt az, ami az al-dunai hajózás iránti érdeklődést kiváltotta, és egy sor gyors egymásutánban megjelent útirajzban nyert kifejezést. 1835 és 1845 között szinte minden évben megjelent egy (vagy éppen több) olyan úti beszámoló, amelyben a szerzők egy Bécs, Pozsony vagy Pest és Konstantinápoly közötti gőzhajóval megtett utazásról számoltak be.¹⁰⁸ Ezen többségében angol, kisebb részt német nyelvű útleírá-

¹⁰⁸ Michael Quin (utazás kezdete 1834) – A steam voyage down the Danube. (Quin 1835.) [több kiadás, német és francia fordítás]; Charles Boileau Elliott (utazás kezdete 1835) – Travels in the three great empires of Austria, Russia, and Turkey. (Charles Boileau 1838); Ludwig Bechstein (utazás 1835 körül) – Die Donaureise mit ihren schönsten Ansichten. (Bechstein [1838] 1990.); Joseph Dorner (utazás 1835) – Das Banat in topographisch-naturhistorischer Beziehung. (Dorner 1839.); Edmund Spencer (utazás 1836) – Travels in Circassia, Krim-Tartary etc. (Spencer 1839 [1837]); R. T. Claridge (utazás 1836) – A guide along the Danube from Vienna to Constantinople, Smyrna, Athens, the Morea, the Ionian Islands, and Venice. (Claridge 1837.); Francis Hervé (időpontra nincs adat, nem utazott gőzhajóval, a gőzhajókat csak megemlíti) – A residence in Greece and Turkey; with notes of the journey through Bulgaria, Servia, Hungary and the Balkan. (Hervé 1837.); Alois Wilhelm Schreiber (utazás 1837) – Die Donau-Reise von der Einmündung des Ludwig-Kanals nach Constantinopel. Handbuch für Reisende von Ulm nach Wien, Preßburg, Pesth, Constantinopel, dem Archipelagus, Griechenland, über die Ionischen Inseln nach Italien. (Schreiber 1839.); Adolphus Slade (utazás kezdete 1838) – Travels in Germany and Russia: Including a Steam Voyage by the Danube and the Euxine from Vienna to Constantinople, in 1838–39. (Slade 1840.); Adalbert Müller: Die Donau vom

sok egy részét többször is kiadták, sőt különböző nyelvekre lefordították. „Szerzőik” szó szerint egymás nyomában jártak, és hivatkoztak is a korábbi beszámolókra. De nemcsak az előttük járókra gondoltak, hanem az őket követőkre is, és tanácsokkal, hasznos gyakorlati tudnivalókkal látták el őket a hajózással, a hajóállomásokkal, az ár-érték arányokkal kapcsolatban és mintegy mellesleg még a tájak és emberek tárgyában is. Jóllehet a szerzők úgy vélték, hogy ők csupán a sokak előtt járó elsők, nyomukban mégsem indult el tömeges turizmus. A gőzhajók utasainak száma épp az Al-Duna legszebb tájain csökkent,¹⁰⁹ és ez a folyószakasz később sem tartozott az idegenforgalom kiemelt úti céljai közé.

A híres Baedeker-féle útikönyvsorozatban hiába keresnénk Dunakötetet, ami jelzi, mennyire nem volt a folyón említésre méltó nemzetközi turizmus. A gőzhajózásra hangsúlyt fektető dunai útikönyvek kiadása bécsi (és pesti) kiadók üzletága lett. Csakhogy az 1875 és 1878 között Orsováig kiépülő vasút itt is véget vetett a hajózás és turizmus kapcsolatának. A dunai útikönyveket ettől kezdve átszerkesztették és a vasúti menetrendekhez igazították, a hajózás pedig egyre inkább a vasúti közlekedéssel párosítva jelent meg.¹¹⁰

Az első al-dunai hajóutakról szóló beszámolók nem a vidék idegenforgalmát népszerűsítették, hanem a szó szoros értelmében a közlekedés eszméjének szolgálatában álltak. Ezt húzza alá az a tény is, hogy jó néhány kiadvány, bár konstantinápolyi vagy még keletebbre vezető utat írt le, a címlapján mégsem az úticélt, hanem az útvonalat és a közlekedési eszközt emelte ki nagybetűvel.¹¹¹ Az utazók lelkesedését a Kelet és Nyugat között létrejövő új kapcsolat váltotta ki, s azt a modernizáció szemszögéből mutatták be. Hangsúlyos szerepet kapott ezekben a gőzhajózásról szóló beszámolókból az a meg-

Ursprung bis zu den Mündungen. (Müller 1839.); Johann Jakob Fallmerayer (utazás 1840) – Fragmente aus dem Orient (1. köt., 1. fejezet) (Jakob 1845.); Robert Snow (utazás 1841) – Journal of a Steam Voyage down the Danube. (Snow 1842.); Charles William Vane (utazás 1840–41) – A Steam Voyage to Constantinople, by the Rhine and the Danube in 1840–41, (Vane 1842); Ida Pfeiffer (utazás 1842) – Reise einer Wienerin in das heilige Land. (Pfeiffer 1843.); Henry Formby (utazás 1839–40) – A visit to the East. (Formby 1843.); Johann Georg Kohl (utazás 1842) – Hundert Tage auf Reisen in den österreichischen Staaten. (Kohl 1842.); William Beattie: The Danube, its History, Scenery, and Topography. (Beattie 1842.) (Az utat feltehetőleg csak Bartlett tette meg – 1841); Friedrich Koch (utazás időpontja ismeretlen): Der wohlunterrichtete Begleiter auf der malerischen Donaureise mit dem Dampfschiffe. (Koch 1845.); Friedrich Wilhelm Hackländer (utazás 1840): Reise in den Orient. (Hackländer 1846.); Karl Heinrich Koch (dunai utazás 1843): Wanderungen im Oriente während der Jahre 1843 und 1844. (Koch 1846).

¹⁰⁹ Kohl 2014: 242.

¹¹⁰ Heksch 1881.

¹¹¹ Például Quin és Claridge.

győződés, hogy a szerzők történelmi jelentőségű folyamatoknak lehetnek szemtanúi.

„Az egész térségben nagy változások készülődnek”,¹¹² vélekedett Michael Quin, az egyik első dunai úti beszámoló szerzője. Richard Claridge úti-könyve a dunai gőzhajózást ugyancsak a korszak fontos eseményei között említi, egy kalap alatt Görögország függetlenségével vagy éppenséggel Egyiptom „feltámadása”-val.¹¹³ Edmund Spencer pedig, aki Cserkeszföldre tartva szintén dunai gőzhajóra szállt, ismételten kitér a Duna menti országokban tapasztalható változásokra.¹¹⁴

De még azok a szerzők is a történelmi átalakulás horizontját választották beszámolóik háttéréül, akik csak a harmincas évek végén, a negyvenes évek elején adták ki útirajukat, amikor a csodálatos találmány, mellyel az angolok megajándékozták a világot,¹¹⁵ már rég nem számított újdonságnak. „Az éles szemű kereskedők máris szemet vetettek rá” – e szavakkal harangozta be Adalbert Müller 1839-ban az új korszak kezdetét a Duna történetében.¹¹⁶

Az al-dunai városok a gőzhajózásnak köszönhetően Pest és Bécs elérhető közelségébe kerültek. E változás pedig szédületes sebességgel következett be.¹¹⁷ 1850-re a Bécs és Konstantinápoly közötti távolság a kezdeti 14 nappal 8 nappal csökkent.¹¹⁸ Nem ok nélkül üdvözölte a kortársak némelyike¹¹⁹ a gőzhajózást az „idő felett aratott győzelem”-ként.¹²⁰

¹¹² „Thus preparations are in progress throughout that region for great changes [...]” Quin 1835: 164.

¹¹³ Claridge 1837.

¹¹⁴ „new state of existence” „novel position in which the events of the last few years have placed them”. Cf. Spencer 1839 [1837]: 2.

¹¹⁵ Spencer 1839 [1837]: 1.

¹¹⁶ Müller 1839–41: IX.

¹¹⁷ Az első gőzhajó, mely az uralkodóról, I. Ferencről kapta a nevét (*Franz I.*), 1830 szeptember 4-én indult próbaúttá Bécsből Pestre. Az utat lefelé 15 óra 23 perc (272 km), felfelé 48 óra 32 perc alatt tette meg. A gőzhajó útvonalát hamarosan meghosszabbították Zimonyig, illetve Ómoldováig (600 km). 1834-ben a Duna Vaskapu alatti szakaszán is üzembe állítottak egy hajót (Argo), amely Kladovo és Galatz között járt (780 km). A további hajóösszeköttetés egyfelől a Duna torkolata és Konstantinápoly, másfelől Bécs és Regensburg között csak 1838-ban jött létre. De Pest és Konstantinápoly között ekkor is még háromszor kellett átszállni. Az Ómoldova és Kladovo közötti zuhatagos szakaszon ugyanis gőzhajóval nem, csak evezős hajóval lehetett közlekedni. 1845-től aztán a gőzhajó a zuhatagokon keresztül egészen Orsováig járt, majd 1846-ban a voltaképpen Vaskapun is átjutott, s ezzel megszűnt a hézag a folyamatos összeköttetésben. Kanitz: 1868b: 340; Cassian 1865: 180.

¹¹⁸ [Kohl] 1853: 200f. [Kiemelés tőlem, E. K.]

¹¹⁹ Johann Jakob Fallmerayer, aki amúgy dunai utazása során kevés figyelemreméltó dolgot említ, ugyancsak lelkendezve ír a „viszonylag rövid tartam”-ról, amely alatt Regensburgból Trapezuntba ér, és egyenként megadja az 1840-es évre az egyes állomások közötti időtávokat: Regensburg–Linz 18 óra, Linz–Bécs 10 óra, Bécs–Pest 18 óra, Pest–Mohács 13 óra, Mohács–Zimony

Johann Georg Kohl német útirajzíró számára a Duna modernizációja és különösen a gőzhajó csodás képesítőszerkezetnek tűnik. A gőzhajónak köszönhetően

sok embernek nőtt lába, akinek addig nem volt; mások, akik addig csak közönséges lábbelit hordtak, most hétmérföldes csizmában jártak-keltek, miáltal a pénztárcák vastagabbak lettek, a napok pedig hosszabbak.¹²¹

Tíz évvel később Kohl „a gőz szárnyai”-ról lelkendezett.¹²²

A dunai gőzhajózás hírére sok Konstantinápolyba tartó utazó döntött úgy, hogy a fáradságos szárazföldi utazás helyett inkább a vízi közlekedést választja. Az egyik ismert útvonal, mely részben a Duna mentén haladt (Bécs, Pest, Zimony, Belgrád),¹²³ ennél fogva a hajózás élményét kínálta, és így könnyen versenyre kelhetett azzal a másik hajóútvonallal, amely Nyugat-Európából vezetett a Földközi-tengeren keresztül Görögországba és Konstantinápolyba. 1834-től számos angol utazó választotta ezt az utat, és úti beszámolót is írt élményeiről. Ezek legtöbbször a *Quarterly Review* brit folyóirat nagytudású kritikusai ismertették, akik további tudnivalókkal is szolgáltak. A gyors információáramlásnak köszönhetően ezek az adalékok olykor az útirajzok későbbi kiadásaihoz is beépültek.¹²⁴ Ezen úti beszámolók közé tartozott Michael Joseph Quin könyve is, melyhez egy 1834 őszén megtett dunai hajóút feljegyzései szolgáltatták az anyagot. Ez volt az első ilyen úti beszámoló, a kötetet még Quin hazatérésének évében (1835) kétszer kiadták, majd a következő évben harmadszor is. A könyvet lefordították franciára (1836), németre (1836) és hollandra (1838). Úttörő szerepét nyolc évvel később, Quin halála után is elismerték a Szajna, Mosel, Rajna hajóútról szóló útirajzának előszavában. Mert, mint ott olvasható, sokan a dunai beszámoló sikerének hatására szálltak Quin nyomdokain hajóra.¹²⁵

Az ír újságíró, aki amúgy is a gőzhajók bolondja volt, nemcsak használta az új közlekedési eszközt, de a gőzhajózás kérdéseit és következményeit állí-

18 óra, Zimony–Drenkova 10 óra, Drenkova – Orsova 5 óra, Orsova–Skala Kladova 2 óra, Skala Kladova–Galac 32 óra, Galac–Sulina 11 óra. Összességében 7 átszállásra és 11 teljes napra jut (ebből 8 nap az út Galacig). Fallmerayer 1845: 1, 4ff.

¹²⁰ Quin 1836a: 131.

¹²¹ Kohl 1842. 2.: 82.

¹²² Kohl 1854: 99.

¹²³ Vö. Montague 1822: 60–132. u.a.

¹²⁴ Például Quin 1836a: 123–128.

¹²⁵ „His ‘steam voyage’ down that river has been diffused all over the continent, not only in the English, but also in the French and German languages, and has induced great numbers of persons to visit scenes which had previously been almost unknown.” Quin 1843.

totta írásai középpontjába. Útirajzában részletesen foglalkozott a Vaskapu szabályozásával, és annak harmadik kiadásában korábbi nyilvánvaló tévedéseit is korrigálta. Minthogy Quin Orsován megismerkedett a szabályozási munkálatok vezetésével megbízott Gróf Széchenyi Istvánnal, és pár napot a gróf társaságában töltött, a folyószabályozás ügyét a magyar reformmozgalom általános összefüggéseibe ágyazta. Ez a témakapcsolás úgy tűnik, hogy a későbbi angol utazók körében is követőkre akadt. Quin úti beszámolóját két évvel később R. T. Claridge írása követte, melyet 1835-ben tett útja alapján írt és mely szintén több kiadást élt meg.¹²⁶ Claridge útikalauza kizárólag olyan tudnivalókat közölt, amelyek az utazás menetrendjét vették figyelembe. 1838-ban Charles Boileau Elliott angol lelkész jelentkezett újabb útikönyvvel, aki ugyancsak a dunai hajóutat választotta, hogy eljusson Konstantinápolyba. Egy évvel később 1839-ben ez a könyv is megérte a második kiadást. Edmund Spencer útirajzát dunai gőzhajóval tett útjáról először 1839-ben adták ki, ezt 1840-ben a brit tengerésztiszt Adolphus Slade beszámolója követte 1838 őszén tett utazásáról. Míg Spencer, aki háromszor is járt Magyarországon, az ott tapasztalt fejlődést emelte ki, addig Adolphus Slade különösen a katonai és stratégiai összefüggések iránt mutatott érdeklődést. A korai brit utazók közül egyedülként ő volt képes átlátni a roppant diplomáciai és stratégiai nehézségeket, melyekkel a Vaskapu, azaz egy a Monarchia határain kívül eső folyószakasz szabályozása járt.

Végül említést érdemel a „literary gentlemanként” emlegetett brit orvos, William Beattie 1844-ben kiadott dunai útikalauza. Ő ugyan soha nem hajózott végig a Dunán,¹²⁷ ám a rendelkezésére álló anyag¹²⁸ alapján egy olyan elképzelt utazást írt le, mely a folyó forrásától annak torkolatáig vitt. Amit Beattie elmulasztott, azt a kötet illusztrátora pótolta, és a vaskos kötet praktikus felépítése mellett mindenekelőtt gyönyörű, William Henry Bartlett, a korszak egyik legnépszerűbb brit grafikusáé által készített metszetei miatt kap előkelő helyet a Dunáról szóló korai útikönyvek sorában.¹²⁹ Bár nem szenteltek benne külön fejezetet a gőzhajózásnak, de ez a könyv is dicshimnusszal adózik a találmánynak.¹³⁰

¹²⁶ 1839-ben egy „Párizstól Marseille-ig” vezető útikalauz részeként is vö. Claridge 1839.

¹²⁷ Az előszó szerint: „for whatever scenes I have not described from actual observation, I have been studious to select the best authorities, both English and German.” Beattie 1844. [1842] III.

¹²⁸ Többek között vö. Murray 1837.

¹²⁹ A kötet németül is megjelent, de Oskar Ludwig Bernhard Wolff ugyanazon képekhez írott szövege jelentősen eltér Beattie-jétől. Vö. Wolff 1843.

¹³⁰ „with various references to the results of steam navigation, by which commercial intercourse is now established between the kingdom of Wirtemberg and the Euxine Sea – an event which

Egészen más minta rajzolódik ki azokból a korabeli német nyelvű útirajzokból, melyek ugyancsak gőzhajóval tett dunai utazásokról szólnak, de amelyekben Konstantinápoly, Görögország és egyéb keleti úticélok turisztikai vonzereje mellett az Al-Duna vidéke, illetve annak változása többnyire elhalványult.

Az ismert orientalista és liberális publicista Johann Jakob Fallmerayer, aki 1840-ben dunai hajóval indult el Trapezuntba, majd onnan tovább keletre, 1845-ben megjelent *Fragmente aus dem Orient* című beszámolójában a következőket írta:

[...] ugyan az első naptól az utolsóig lelkiismeretesen naplót vezettem, annak tartalmát utólag mégis oly érdektelennek, üresnek és jelentéktelennek érzem, hogy nincs bátorságom aprólékosan beszámolni erről a gyors dunai és fekete-tengeri hajóútról. A német közönség, melyet elkényeztetett Elephantiné és Dondola szelleme, ma már aligha lelné kedvét abban, ha az ember kevély magyarokról, Mohács környéki égerfákról, szerémségekről és oláhokról, vagy ne adj Isten arról a rémséges népcsoportról értekeznék, mely a Pruth folyó mögött tanyázik, s Ázsia és Európa jövőjének a kulcsát tartja kezében. Napjaink témája a Nílus.¹³¹

Fallmerayer kizárólag az utazás gyorsaságát és kényelmét tartja említésre méltónak. A kötet elején tételesen felsorolja, hány órát vesz igénybe gőzhajóval az út egyik állomástól a másikig; az eredmény Regensburgtól Sulináig nyolc, Trapezuntig meg „tizenegy teljes nap.”¹³²

Ha nem kellene unos-untalan átszállni, az út [...] egy tündérmeséhez lenne fogható.¹³³

Azok közül, akik a negyvenes évek elején az új közlekedési eszközzel utaztak Konstantinápolyba, – köztük Franz Grillparzer, akinek útinaplója életében kiadatlan maradt, továbbá Ida von Hahn-Hahn grófnő és a bécsi polgárasszony Ida Pfeiffer, akiknek feljegyzései ezzel szemben megjelentek – kizárólag a legutóbbi foglalkozott a Vaskapuval és környékével. Grillparzer legfeljebb Pozsonynak, Pestnek és alkalmanként a magyar tájnak szentelt figyelmet, utazásának igazi fénypontjai Konstantinápoly és Görögország voltak.

Érdeklődését tekintve kivételt képez a magyarországi német származású gyógyszerész és természetbúvár Joseph von Dorner, akinek 1835-ben bánsági

cannot but lead to the happiest consequences, both as it regards the advancement of trade and the general progress of civilization in the East.” Beattie 1844: IV.

¹³¹ Fallmerayer 1845: 2.

¹³² Fallmerayer 1845: 4.

¹³³ Fallmerayer 1845: 4.

és al-dunai botanizáló körútjáról írott beszámolóját, a korszak egyik legalapossabb útirajzát, 1839-ben adták ki Pozsonyban, továbbá Johann Georg Kohl munkája, aki 1842-ben gőzhajóval utazott Linzből Bécsbe, Bécsből Pozsonyba, majd Győrtől megszakításokkal a Vaskapuig. A dunai út leírása a *Hundert Tage auf Reise in den österreichischen Staaten* című könyvének második, harmadik és negyedik kötetében olvasható.¹³⁴

Kohl útirajzában a Duna strukturáló szerepet tölt be.¹³⁵ Mert bármilyen sokszínűek is Ausztria országai – Németország gyönyörű keleti tartományai-val”, a „pompás és csodálatos alpesi tartományokkal”, a „terményben gazdag Pannóniával”, „Dákia felével”, „a török határvidék tágas és színpompás tájai-val”, valamint a Kárpátokkal – az, ami „Ausztria valamennyi országát közös kapocsként összefogja”, nem más, mint „Európa leghatalmasabb folyója, a Duna.”¹³⁶ A folyó gazdasági-politikai értelemben is stratégiai jelentőséggel bír, hiszen

[a] gőzhajók kétségkívül sok kereskedelmi és ipari vállalkozás magvát viszik magukkal, [és hintik el a Duna mentén].¹³⁷

Bár eredetileg nem a nagy nyilvánosság számára íródtak, és a többi útikalauztól, útirajztól és kézikönyvtől indíttatásukban is erősen különböztek, a tartalmi rokonság miatt itt mégis meg kell említeni Helmuth Moltke gróf leveleit „Törökország 1835 és 1839 közötti állapotairól és viszonyairól”, melyeket 1841-ben adtak ki kötetben. Moltke 1835-ben Orsován keresztül a szárazföldön jutott el Konstantinápolyba és többéves törökországi utazás után 1839 októberében gőzhajóval indult vissza Németországba. Utolsó két levele részletesen foglalkozik azokkal a nehézségekkel, amelyekbe a Dunának, „Német-

¹³⁴ Kohl műve 5 kötetből áll, az első Csehországot, a második Alsó-Ausztriát tárgyalja Linztől Bécsig, a harmadik és negyedik Magyarországot írja le, az ötödik Stájerországot, Salzkammergut vidékét és a bajor fennsíkot. A magyarországi utazás szerkesztett változata Vizkelety András fordításában jelent meg magyarul is, vö. Kohl: Utazás Ausztria országain keresztül. További szerzők, akik többi-kevésbé részletesen írnak Magyarországról, valamint az Al-Duna országairól: Adalbert Müller 1839–41, Alois Wilhelm Schreiber 1839, Friedrich Koch 1845. Utóbbihoz vö. Koch 1845.

¹³⁵ A második kötetben Kohl az alsó-ausztriai tájat egy dunai hajóútra felfűzve úgy írja le, mint valami „Linz és Bécs közötti képtár”-at. Vö. Kohl 1842: 80. A harmadik Magyarországnak szentelt kötet nagy része ugyancsak egy Győrtől Orsováig vezető dunai utazás formáját ölti, s ez alól Pest igen részletes leírása is csak látszólag képez kivételt, mert Pest jelentőségét ugyancsak a Duna adta, pontosabban az a körülmény, hogy a dunai hajózás fontos támaszpontja volt. Végül a negyedik (szintén Magyarországnak szentelt) kötet, amely elsősorban nem Duna menti tájakra összpontosít, maga is Orsova és a Vaskapu leírásával kezdődik.

¹³⁶ Kohl 2014: 15.

¹³⁷ Kohl 2014: 204.

ország e fontos ütőere”¹³⁸-nek hajózhatóvá tétele ütközik a torkolatnál, a Vaskapunál és a Kazán-szorosnál.

BRIT ÉS NÉMET PERSPEKTÍVÁK

A dunai gőzhajózás hőskorában a britek voltak az első utazók, akiknek kíváncsisága kiterjedt a térség valamennyi fontos anyagi és politikai természetű átalakulására – a közlekedéstechnikai újításoktól egészen a politikai és gazdasági reformokig. Ami részleteiben az Oszmán Birodalom felbomlásának és a török iga alól szabaduló államok jövőjének tűnhetett, az összességében az általános haladás jelszava révén volt értelmezhető:

A gőz szárazföldön és vizen egyaránt kapcsolatot teremt a Föld legtávolabbi sarkai között is [...], s végeredményben [...] az egész emberiséget egyetlen nagy családban egyesíti.

– fogalmaz Edmund Spencer.¹³⁹ A haladás víziójának a brit utazók leírásaiban nem volt se nyelvi, se kulturális indexe, következésképp nemzeti jellege sem volt. Az angol úti beszámolók, ha valamely nemzeti témával foglalkoztak, akkor az többnyire a magyar reformmozgalom volt, következésképp sokan erősen rokonszenveztek Magyarországgal, néhányan Szerbiával is.¹⁴⁰

Velük ellentétben Johann Georg Kohl német útirajzíró korántsem viseltetett feltétlen jóindulattal a magyar reformmozgalom irányában.¹⁴¹ A magyar

¹³⁸ Moltke 1841: 421.

¹³⁹ „Steam, by land and water, is daily bringing the ends of the earth into communication with each other [...] thus [...] tending to blend all mankind in one vast family.” Spencer 1839 [1837]: 192.

¹⁴⁰ Az *Athenaeum* folyóirat 1837-ben így ír erről: „árva Hunnia, hova gőzhajózás kezdi csődíteni büszke Brittannia fiait. Igaz, már ezelőtt is tévedett ide egyik vagy másik, s későbbben a lovak vonszó ereje többet is hozott; de most a Duna kifolyása köti egybe Hunniát Britanniával.” N. K. 1837: 116–119, 118. Id. Antalfy 1975: 474.

¹⁴¹ Kohl név szerint Miss Julia Pardoe könyvére hivatkozik, aki „mint általában az angol szerzők, egy kissé túlságosan dicsérik Magyarországot.” Ezzel minden jel szerint Pardoe *The City of the Magyar or Hungary and its Institutions* (1840) című könyvére utal, amelyre Kohl a Pesti Casino-ban bukkant rá. (Vö. Kohl 2014: 154.) Kohl mindezzel együtt meglehetősen elismeréssel adózik a magyar politikai kultúrának, mindenekelőtt a politikai ékesszólásnak (különösen Kossuth ékesszólásának), de annak a kritikai élnek is, amellyel némely magyar politikus a nemzetről beszélt, legfőképpen pedig a tetszésnek, amelyet ezzel aratott. Vö. „Mert úgy találom, hogy ők, egészében véve, nagyobb hatással tudnak beszélni, mint mi.” Kohl 2014: 126, 159–160.

nemzet jelentősége nézete szerint alakíthatóságában állt.¹⁴² Egészen pontosan a magyar nemzet köztes helyzetében:

Ezt a helyzetüket, a szlávsággal szemben a németekkel szövetséges állam helyzetét a magyarok ma is megtartották, amikor újból egy nagy szláv birodalom van kialakulóban.¹⁴³

Kohl 1842-ből származó írása „Ausztia országai”-ról és a Dunáról többek között éppen abban különbözött a brit kortársakétól, hogy kitért a nemzetiségi viszonyok és a Duna menti nemzeti hegemonia kérdéseire is. Kohl számára a haladás nem jelentette a különbségek elmosódását, hanem olyan tényezőként kezelte, mely óhatatlanul beleszól majd a dunai térség bonyolult nemzetiségi viszonyaiba.

Az ő értelmezésében a folyó modell, mely a régió etnikai töredezettségét egy hegemoniális mintázatba rendezi. A Pestről Mohácsra vezető hajóút leírásakor Kohl számára a legfőbb látnivaló az utazóközönség. A hajó utasai a Dunai táj kísérleti társadalmaként jelennek meg: a környék etnikai sokszínűsége a bárkahelyzetben mikrokozmoszá áll össze. Az utasok és nyelvek zűrzavara a hajó toposza által, mely itt is – mint mindig – az államra utal, hierarchikus egésszé rendeződik. Nem az utasok békés egymásmellettsége, még csak nem is a poliglott purparléban létrejövő kölcsönös megértés elégíti ki Kohl rend iránti vágyát, hanem *egy* nyelv dominanciája. Mint az utazó megjegyzi:

a babiloni nyelvzavarban mégiscsak a német volt az a nyelv, amelyet leginkább mindenki értett, és amely – úgy tűnt – a hajón utazókat mint egy közös szalag, mint egy közös érintkezési mód egymással összekötötte.¹⁴⁴

A Duna-tájat összekötő kapocs e helyütt a „kulturális sokszín folyékony kódjából”¹⁴⁵ a német nyelvvé lesz. Szemben a gyakran hangoztatott „vélemény”-nyel, mely szerint „a már megnyílt dunai gőzhajó-közlekedés segítségével Magyarország [..] óriás kelhet életre”, Kohl meg volt róla győződve, hogy az jóval nagyobb előnyt jelent a németiség számára.¹⁴⁶

¹⁴² „[...] semmivel sem találkoztam az országban, ami annyira tanúskodott volna ennek a nemzetnek egészben véve nemes érzülete és a műveltség befogadásának képessége mellett”. Kohl 2014: 159.

¹⁴³ Kohl 2014: 161–162.

¹⁴⁴ Kohl 2014: 204.

¹⁴⁵ Esterházy 1991: 71.

¹⁴⁶ Kohl 2014: 204.

A legtöbb brit útirajz számára a gőzhajó nem egyszerűen egy jármű, hanem egyúttal fontos téma is, ha ugyan nem egyenesen a dunai utazás vezértémája. Jelentősége nem (vagy nem csupán) az utazás közvetlen tapasztalatából fakadt, hanem abból a stratégiai szerepből (is), melyet a gőzhajónak tulajdonítottak. Olyan közlekedési eszközként értelmezték, amely az utazás feltételeit optimalizálja és mint Claridge útikalauza fogalmaz, a kézikönyvnek is olyannak kellett lenni, „hogya az utazást a lehető legmegfelelőbb és legkevesebb költséges módon kísérje.”¹⁴⁷

Jóllehet a legtöbb útirajz inkább menetrendszerűen bekövetkező balesetekről, mintsem a várakozásoknak megfelelően alakuló utazásról számolt be, egyikből sem hiányozhatott az „idő felett aratott győzelem”¹⁴⁸ és a civilizáció előretörése mint kötelező retorikai elem. Az új útvonal egy tervszerűen zajló jövőre nyújtott kilátást, amikor majd minden eddigi hiányosság kiküszöböltetik, a véletlen üzemzavarok pedig elháríthatnak. Az új szerkezet fedélzetéről szemlélve a jelen a belátható jövő első lépcsőfokának tűnt. Elővételezve a jövőt, az utazók teljes biztonsággal tudni vélték, hogy a Vaskapu hajózhatóvá tétele egy csatorna segítségével nemcsak kívánatos, de tíz-tizenkét éven belül bizonyosan meg is valósul.¹⁴⁹ Ha Drenkován se falu, se fogadó nem várta az utasokat, azaz kiderült, hogy a hajózási társaság téves információkkal szolgált, akkor – így Adolphus Slade – az adatok nyilván a „dolgok jövőbeli állására vonatkoztak”¹⁵⁰. Quin pedig útirajza harmadik kiadásának kefényomatahoz is még lábjegyzeteket fűzött, hogy ebből a jövőhöz való még nagyobb közelségből – ha lehet – még jobban rekonstruálhassa azt.¹⁵¹

¹⁴⁷ „to carry them along their journey in the most agreeable und least costly manner.” Claridge 1837: VIII.

¹⁴⁸ Quin 1836a: 131.

¹⁴⁹ „it is probable that in the course of ten or twelve years something of the kind will be effected.” Elliott 1838: 141.

¹⁵⁰ „We had expected to find a village and an inn in Drenkova, but the announcement in the prospect of the ‘Company’, had relation, apparently, to a future state of things.” Slade 1840: 158.

¹⁵¹ „I learn, however, while this sheet is passing through the press, that a determination has been taken by the Austrian government, upon the suggestion of Count Széchenyi, to cut canals at two different points of the Servian bank, in order to avoid the falls of the Danube between Moldava and Gladova. Prince Milosch has already sanctioned this important undertaking; and there is little doubt that the Porte also will give its assent to a project calculated to be highly beneficial to Turkey.” Quin 1836a: 64 (1. lábjegyzet).

Ami az utazás különleges pátoszát és izgalmát adta, az épp a jövőbeli tökéletesedés víziója volt. A változás apró jeleit ívekké és fejlődésvonalakká nyújtották és nagyították, s egy tökéletesített jövő ígérteit látták bennük. Ha egy táj nem mutatta fel ezeket az ismérveket, akkor menten kiesett Quin figyelmének rostáján. Így járt például Belgrád, ahol előzetes várakozásaival ellentétben Quin semmi jelét nem találta a „nagyszerűségnek és a gazdasági tevékenységnek” (mindezt így egy szuszral), ezért a következőket jegyezte fel róla: „Belgrád maga a távolból úgy hat, mint egy nekropolisz.”¹⁵²

Ezek a leírások inkább a látottak civilizációs üzenetének megfigyeltéről szólnak, semmint soha nem látott tájak és kulturális sajátosságok feljegyzéséről. Amikor Michael Quin végighajózik a Kazán-szoroson és hallja, amint a sziklafalakat robbantják a későbbi Széchenyi út kiépítéséhez, a robbantások zaját egyből ideológiai üzenetként értelmezi:

A robbanások visszhangja a folyót övező hegyekről visszaverődve különös izgalmat kölcsönzött a tájnak, vállalkozásról és iparkodásról tanúskodott, s egyszersmind a nemzeti felemelkedés, a civilizáció és a boldogság előhírnöke volt.¹⁵³

Gőz, gazdasági virágzás, civilizáció és boldogság – a technikai fogalmaktól a nemzetgazdaságokon keresztül észrevétlenül a morális kategóriákig vezető sor általában is jellemző volt az angol útirajzírók e nemzedékére. Az ő szemükben a gőzgép nem csupán a hajózást tette lehetővé, de a távolságok csökkentésével a kommunikációt is segítette, továbbá a polgárosodás ügyét is előmozdította, lett légyen szó jobb utakról, hidak építéséről, csatornák kikötéséről vagy épp a városszépítésről, s ráadásul még a táj lakóinak viselkedésére is jótékonyan hatott, hiszen úgy mond „civilizálta” őket.¹⁵⁴ Tekintve, hogy a gőzgép napról napra közelebb hozta egymáshoz a világ távoli pontjait,¹⁵⁵ a népeket pedig az együttélés civilizált (értsd: nyugat-európai) alapelvei szerint egy nagy családban egyesítette,¹⁵⁶ gőz és civilizáció szinte csereszabatos fogalmakká váltak.¹⁵⁷

¹⁵² Quin 1836a: 60. A város azért is tűnhetett halottnak, mert Quin nagy ívben elkerülte, nehogy a karantén szabályok hatálya alá essen.

¹⁵³ „The echos of those detonations, resounding among the mountains and along the waters, gave peculiar interest to the scene, they spoke of enterprise and industry well applied, and were the harbingers of national prosperity, civilization, and happiness” Quin 1836a: 75.

¹⁵⁴ Quin 1836a: 104.

¹⁵⁵ „is daily bringing the ends of the earth into communication with each other.” Spencer 1839 [1837]: 192.

¹⁵⁶ „Steam, by land and water is daily bringing the ends of the earth into communication with each other, and mingling in familiar every-day contact the inhabitants of the most distant lands, who a quarter of a century since were scarcely cognizant of each other's existence: thus obliterating

Vagy ahogy C. B. Elliott vikárius úti beszámolójában olvasható:

A gőz arra rendeltetett, hogy a civilizáció hírnöke legyen, a civilizáció a művelődése, a művelődés a vallás, a vallás pedig a boldogságé.¹⁵⁸

Így lett a gőzgép maga is roppant erkölcsi gépezetté, mely morális, politikai és gazdasági önszabályozás tekintetében példaként szolgált az eljövendő világ számára.¹⁵⁹

A gőzgép térnyerésének pátoszát az adta, hogy a civilizáció, melynek úgymond előhírnöke volt, az őserdőre mért minden csapással, minden folyókanyarulat átvágásával, minden újabb híddal és minden vasútvonallal feltartóztathatatlanul terjeszkedett. A hajózás által hasznosíthatóvá lett Duna is végső soron azt a célt szolgálta, hogy „elterjessze a civilizációt a földgolyón.”¹⁶⁰

Az utazók, akik dunai gőzhajóra szálltak, a Duna modernizációs küldetését közvetlenül is tapasztalhatták. A gőzhajó ugyanis olyan hely (és médium) volt, mely mozgása révén megélhetővé tette a tér homogenizálódását. S végül nem utolsó sorban a hajóval utazók ennek a misszióknak nagyon is tudatában voltak.

Michael Quin feljegyzéseinek középpontjában például azok a modernizációs tervek álltak, melyek akkoriban elsősorban Széchenyi névéhez fűződtek. Quin tudatában volt annak, hogy nagy változások szemtanúja. Erről mi sem tanúskodik jobban, mint hogy a Vaskapu szabályozása terveinek, illetve a szerb uralkodó, Milos herceg reformterveinek tárgyalását néhány politikai újdonság felsorolása után a következő súlyos mondattal zárja: „Nagy változások előkészületei folynak szerte a régióban.”¹⁶¹ Ezt a prognózist Quin a politikai aktualitások konklúziójaként adja. Érdekes módon egy évvel később, az útirajz harmadik kiadásában az aktuális politikai fejleményekről szóló részt meg kellett változtatni, mivel a szultán nem támogatta Miloš herceg elképzelése-

all those salient characteristics and peculiarities of race which constitute national individuality, and tending to blend all mankind in one vast family.” Spencer 1839 [1837]:192.

¹⁵⁷ „for it is quite true that steam and civilisation are daily becoming almost convertible terms” Quin 1836a: 106.

¹⁵⁸ „steam is calculated to prove the precursor of civilisation, civilisation of education, education of religion, and religion of happiness.” Elliott 1838: 192.

¹⁵⁹ Elliott 1838: 192; Schiffer 1999: 40.

¹⁶⁰ „[...] the Danube [...] will become largely contributory to the extension of civilization in the greater portion of the globe,” Claridge 1837: 18.

¹⁶¹ „Thus preparations are in progress throughout all that region for great changes.” Quin 1836a: 164.

it,¹⁶² de hiába módosultak a körülmények, Quin végkövetkeztetése változatlan: az egész térségben nagy változások készülődnek.¹⁶³

Az első évtized útirajzírói újra és újra papírra vetették elképzeléseiket a dunai térség jövőbeni egységéről.¹⁶⁴ De egyikük sem azonosul olyan egyértelműen a gőzhajózás előnyeivel, mint Quin, aki a gőzhajózás és a szárazföldi közlekedés kiépítését egyenesen civilizációs tettként mutatja be, mely Európa délkeleti felének országait közelebb hozza a kontinens nyugati és középső feléhez:

Az előnyök, melyek ebből a hatalmas vállalkozásból Magyarországra, Szerbiára, Oláhországra és Bulgáriára származnak, felbecsülhetetlenek. Ezek az országok, melyek eddig alig tűntek Európához tartozónak, hamarosan a civilizáció körébe kerülnek, természetadta gazdagságuk, mely kimeríthetetlen, megsokszorozódik, termelésük lényegesen fejlődik majd, intézményeik és törvényeik pedig a legfejlettebb nemzetekéhez fognak hasonlítani, és nemcsak a fizikai, de a morális erőnek is új kombinációja sarjad majd, mely fontos változásokat indíthat meg a kontinensen a politikai hatalom elosztása tekintetében.¹⁶⁵

Az első úti beszámolók jelentősége épp abban áll, hogy a gőzhajózást mind konkrét, mind pedig átvitt értelemben a közeledés eszközeként magyarázták.

VÁRAKOZÁSOK ÉS TAPASZTALÁSOK

Ám a várakozásokat, amelyeket az úti beszámolók egészükben keltettek, korántsem erősítették meg részleteikben. A Bécs és Konstantinápoly közötti megbízható összeköttetésről szóló lelkes beszámolók mellett tényleges meglepetésekről, kellemetlenségekről s az utazás során felmerült komoly vagy épp nevetséges veszélyekről olvashatunk bennük. De az utazók meggyőződése, hogy a világtörténelmi jelentőségű átalakulás küszöbén állnak, ennek ellenére sem rendült meg.

¹⁶² „Soon after this speech was pronounced, Prince Milosch was summoned to Constantinople, where, it is understood, in obedience to Russian influence, he has been obliged, to pledge himself to modify his constitution, so as to render its elements less democratic.” Quin 1835: 138.

¹⁶³ „Thus, preparations are in progress throughout all that region for great changes.” Quin 1835: 138.

¹⁶⁴ Claridge 1937; Quin 1835; Elliott 1838.

¹⁶⁵ Quin 1835: 131.

Quin útja tulajdonképpen bővelkedett a kellemetlen tapasztalatokban. Amikor 1834 szeptemberében¹⁶⁶ Pesten hajóra szállt, a folyó nem tűnt vízi közlekedésre alkalmasnak.

Azt hiszem, nincs Európának még egy folyója, amely annyit kanyarogna mint a Duna.¹⁶⁷

A város alatt a folyó tele volt vízimalmokkal, melyek jóformán lehetetlenné tették a kormányzást.¹⁶⁸ Az út a nagy síkságon át pedig se sima nem volt, se zökkenőmentes, egyrészt szemet kellett felrakodni, ami bonyolult és nehézkes művelet volt, másrészt a hajó többször homokzátonyra futott, míg végül az egyiken meg is feneklett, és órák teltek el, míg nem sikerült folytatni az utat.

Úgy tűnt, hogy a hajó angol kapitánya semmiféle kormányzáshoz nem ért,¹⁶⁹ beleértve a folyami kormányzást is. De az az angol kormányos sem állott a helyzet magaslatán, aki Ómoldova és Sklada Kladova között vezényelte az evezős hajót át a zuhatagokon,¹⁷⁰ már csak azért sem, mert alig tudott szót érteni a saját legénységével. Quin hajóját tele volt meglepetésekkel és késésekkel, míg végül Viddin után végképp föl kellett adnia:

9 óra körül a hajó zátonyra futott, és oly szilárdan beleállt a földbe, mintha csak a folyó medréből nőtt volna ki. Számolva efféle balesettel Argugradból hoztunk magunkkal egy lapos csónakot, amelybe berakodhattunk, ily módon könnyítve a gőzhajón: de miután zátonyról zátonyra kimértük a folyót, nagy sajnálatunkra arra kellett rájönnünk, hogy ha meg is szabadítjuk a gőzöst a rakományától, a kazánjától, a gőzgépétől s még ki tudja mimindentől, akkor sincs esélyünk elmozdulni helyünkről, amelyhez mintha varázslat szögezett volna oda. Mi több, egy mérföldre tőlünk, no szép kilátás, három gyümölcstől roskadó dereglyét vettünk ki a folyón, akárha sziklák lennének a Duna medrébe ültetve.¹⁷¹

¹⁶⁶ Párizsból Pestre utazott, ott 1834 szeptemberében gőzhajóra szállt, majd Konstantinápoly, Görögország és Olaszország érintésével 1835 februárjában hajóval indult Nápolyból Marseille felé. Vö. Quin 1835.

¹⁶⁷ „I believe there is no river in Europe which winds so much as the Danube.” Quin 1835: 12.

¹⁶⁸ Quin 1835: 11–12.

¹⁶⁹ „The captain of our steamer was an Englishman, of the name Cozier, who, being little conversant with any branch of the nautical science, was about equally skilled in the topography of the Danube. Though he had gone up and down several times, he knew no more of the caprices of the sandbanks than he did of the bed of the Yellow Sea. He had a bitter dislike to his office. Why he was permitted to undertake it, I could never understand.” Quin 1835: 14.

¹⁷⁰ „gross inefficiency of the sailors over whom the good-natured English captain had little influence and no authority. They rowed when they liked, and how they liked” Vö. Elliott 1838: 126.

¹⁷¹ „[...] but about 9 o'clock the boat penetrated a sandbank, where it remained as firmly fixed as if it had grown up from the bottom of the river. Anticipating an accident of this kind we had brought with us from Argugrad a flat-bottomed vessel, for the purpose of lightening the

Szinte minden utazó beszámolt hasonló balesetekről.¹⁷²

A gőzhajókon található rendezett viszonyokról alkotott elképzelés az első évtized utazói számára inkább várakozás volt, mintsem tapasztalat. Az egyik leggyakoribb panasz, hogy a fedélzet nem elég kényelmes, nagy a rendetlenség, továbbá, hogy férfiak és nők össze vannak keverve.¹⁷³ „Nagyobb rendetlenséget elképzelni is nehéz”¹⁷⁴, panaszolja 1842-ben a másodosztályon uralkodó viszonyokról Ida Pfeiffer:

Leírhatatlan, amit az embernek ezen a hajón el kell tőnie. – Ugyanazon párnázatlan padok szolgálnak nappal ülésre, éjszaka alvásra. Reggel hiába keresnénk vizesdézsát a tisztálkodáshoz; és ez így ment mindaddig, míg át nem szálltunk sorban immár a harmadik gőzösre, a Zrínyire, a dunai zuhatagok alatt; ott legalább kényelmes párnázott ülések fogadtak bennünket.

Ám egyetlen hajón, még a „Ferdinand”-on sincsenek férfiak és nők elkülönítve egymástól, pedig az már kifut a Fekete tengerre, s az ember ott óhatatlanul tengeribeteg lesz.¹⁷⁵

steamer of its cargo: but upon sounding the river from bank to bank, it was discovered, to our dismay, that even if the cargo, boiler, engine and all, were removed, we had not the slightest chance of moving beyond the spot, where we were fixed as by the spell of an enchanter. We had, moreover, the agreeable prospect, about a mile before us, of three country boats, laden with ‘fruit’, planted also like so many rocks, in the bed of the Danube.” Quin 1835: 151.

¹⁷² Adolphus Slade brit tengerésztiszt, aki 1829 óta többször járt Törökországban, majd később „mushaver pasa”-i minőségben török szolgálatba állt, úti beszámolójában írja, hogy alig hagyta el 1838 október 3-án a *Nádor* fedélzetén Bécsét, amikor egy óra múlva máris zátonyra futottak. „This accident, though unexpected by the foreigners on board, was by no means an unusual one in this part of the river; at the same time our captain seemed, by his conduct, to be as much confused as though it had never occurred to him before. He invited the passengers to lend him their bodies *en masse*, first at the bow, then at the stern, then on either side, to jump and run together, in the hope of shaking the vessel free. We strove willingly, but without purpose: we were in the most unhandsome *fix*, as some Americans said. After exercising their bodies in this way for an hour, the passengers were landed on the beach to exercise their patience, and the cargo was transhipped into barges. We remained there gazing on our disaster for an hour. [...] The boatmen of the Rhine and the Danube seem never to have improved in the art of construction.” (Slade 1840: 120f) Másnap ugyanez történt velük Pozsony alatt. (Slade 1840: 123f) Az efféle balesetek ezen a szakaszon olyan gyakoriak lehettek, hogy a parton horgonycsörlők voltak elhelyezve, melyek segítségével a rakományától megszabadított hajókat adott esetben ismét mozgásba lehetett hozni. Ám ez sem sikerült mindig, mert mint Slade írja: „we might as well have tried to move a church.” (Slade 1840: 124.) Jóllehet Slade röviden megemlíti bizonyos szabályozási munkálatok szükségességét, a jelenre nézvést a következő praktikus tanácsot adja: “proceed by land to Pest, and there embark.” Slade 1840: 125.

¹⁷³ Elliott tiszteletes számára a gőzhajó „[...] not the fittest place, in which to seek for polished manners or the highest society.” (Elliott 1838: 79.) Továbbá felpanaszolja, hogy az útítársnők sok teketória nélkül a férfiak jelenlétében vetkőztek. Elliott 1838: 78.

¹⁷⁴ Pfeiffer [1843] 1846: 6.

¹⁷⁵ Pfeiffer [1843] 1846: 7; Vö. Elliott 1838: 78.

A gőzhajózási társaság minden jel szerint teret engedett a panaszoknak, Elliot például említést tesz egy könyvről, amelybe az utasok Drenkován, mielőtt elhagyták volna a hajót, az „igazgatók” és a „későbbi utasok” számára feljegyezhették a rossz szervezéssel kapcsolatos panaszait („as to mismanagement”):

Ezeket négy csoportba sorolták: Elsősorban: férfiak a hölgyek lakosztályán; másodszorban: dohányzás a hajókabinban; harmadszorban: a »másodosztályú« utasok, akiknek megengedték, hogy az első osztályon étkezzenek és tartózkodjanak; negyedsorban: a fedélzeti lövöldözés, mely a hölgyek közt nagy riadalmat keltett.¹⁷⁶

A legnagyobb kellemetlenséget az okozta, hogy 1846-ig az út során többször is át kellett szállni, és minden egyes alkalommal a poggyászt is ki és be kellett pakolni:

Bécs és Konstantinápoly között összesen hatszor kell átszállni, négyszer gőzhajóra és kétszer evezősrre, s ez éppenséggel nem növeli a dunai utazás kényelmét.¹⁷⁷

Ezekben az első években megdöbbenően nagy volt a távolság elképzelés és valóság között. Zökkenőmentes összeköttetésről („uninterrupted line of communication”) szó sem lehetett. Viszonylag kényelmes utazásról csak 1846-tól beszélhetünk, amikor már a Drenkova és Skala Gladova közötti folyószakaszon is gőzhajók jártak.¹⁷⁸ Ekkortájt azonban már nem nyüzsgtek útikönyvírók ezen a tájon. Az utazás zavartalansága, úgy tűnik, a hajóutat épp sajátos vonzerejétől fosztotta meg. Míg a harmincas években „komfort és kényelem” csupán a távoli jövőre nézve lehetett a gőzhajózás attribútuma, addig a későbbi évtizedekben a gőzhajó a kényelmes közlekedés szinonimája lett.¹⁷⁹

¹⁷⁶ „These they classed under four heads: First the inclusion of gentlemen into the ladies’ apartment; Secondly, smoking in the cuddy; Thirdly, the admission of »second class« passengers to sit and dine in the first cabine; and Fourthly, shooting on deck, to the great alarm of the ladies.” Elliott 1838: 114.

¹⁷⁷ Pfeiffer [1843] 1846: 21.

¹⁷⁸ Kanitz 1868b: 340. A cs. kir. szab. Duna-Gőzhajózási Társaság 1834-ben állította üzembe az első, 1836-ban pedig a második gőzhajót a Vaskapu alatt. (Vö. Cassian 1865: 180.) „A korabeli karantén szabályok szerint fél havonta csak egyszer lehetett átkelni mind a vlachok lakta, mind a török partra. 1846-ban sikerült a gőzhajónak először átkelnie a dunai zuhatagokon, s innentől kezdve Közép-Európa legnagyobb vízi útján keresztül közvetlen összeköttetés jött létre a Pontosz felé.” Kanitz 1868b: 340.

¹⁷⁹ A gőzhajókon a kiszolgálás és a kényelem (is) egyre kevesebb kívánnivalót hagyott maga után. A *Temple Bar* brit folyóirat egy 1862-ben megjelent cikke a dunai gőzhajózást egész Európában a legkényelmesebbnek és legmegbízhatóbbnak tartja: „There is no steamboat service in Europe that can compare with that of the Danube for comfort and despatch. The boats are of enormous dimensions and are provided with powerful engines. They are constructed especially

Az utazás lehetséges élvezetei közül a gőzhajók¹⁸⁰ akkortájt már csak a komósságot és a szemlélődést vindikálhatták maguknak, míg a gyorsaság a vasút terrénuma lett.¹⁸¹

„WATT ÉS FULTON TITÁNI TALÁLMAI”¹⁸²

A gőzhajó mint új közlekedési eszköz mindazonáltal a következő évtizedekben is számos úti beszámoló kiemelt témája maradt.

Hát ezt a kellemes, szórakoztató, kényelmes úti alkalmatosságot kellett nekünk Drenkován elhagynunk¹⁸³

– írja Johann Georg Kohl a gőzhajóról, vagyis:

a legkellemesebb és legkitűnőbb közlekedési eszközt, melyet valaha is feltaláltak.¹⁸⁴

Sokan sokféleképpen írták le a gőzhajót, és mint a kibontakozó ipari korszak emblemikus közlekedési eszközét a legkülönbözőbb jelentésekkel ruházták fel. E jelentésekbe az új gépekhez fűződő komplex elvárások és félelmek is beíródtak.

Az első gőzhajók utasai számára utazásuk újszerűsége és jelentősége axióma volt. Ennek érzékeltetésére elegendő volt egy pillantást vetni azokra a közlekedési eszközökre, melyeknek sem gyorsasága, sem funkcionalitása nem volt összemérhető a gőzhajóéval. Michael Quin feljegyzéseiben a gőzhajóról nézve nevetségesnek hatnak azok a dereglyék, melyek Pest alatt közlekedtek a

with a view to river traffic and passenger accommodation, thus affording a singular contrast to all other European steamers the object in constructing which clearly has been to ensure the greatest possible amount of discomfort with the smallest reference to their special use. Thus the traveller coming to the Danube with his Rhine or Swiss-lake experiences fresh and lively, will be surprised to find that several hundred people besides himself can eat drink, and sleep, or actually enjoy the scenery, if so inclines, without interfering with each other, without interruption, and without difficulty and the whole at a cost which is moderate enough to please everyone.” *The Danube in Hungary*. 1862. VI.: 66.

¹⁸⁰ „Aki üzlet vagy hivatás okán” kel útra, írja Sigismund Wallace úti elbeszélő, annak a vasút a legmegfelelőbb, „de aki saját gyönyörűségére, saját kikapcsolódása, okulása céljából utazik, az válassza inkább a folyókon lágyan sikló gőzhajót”. Wallace 1864: 4.

¹⁸¹ A 19. század utolsó évtizedeiben a gőzhajó már csak a vonatút kiegészítéseként jött szóba. Heksch 1881.

¹⁸² Müller 1839–41: I.: IX.; Huber 1836: 43.

¹⁸³ Kohl 2014: 244.

¹⁸⁴ Kohl 2014: 242.

Dunán. A folyón könnyedén sikló új jármű fedélzetéről nemcsak lomhának, de valósággal szörnyűségesnek tűntek. Az ember vontatta hajó Quin leírásában a maradiság karikatúrája, a működésképtelenség emblémája lett:

[...] nagy idomtalan hajót [...] vontat a folyón felfelé egy erő, amelynek forrása eleinte nem vehető ki. Az ember csak a járművet látja, mely egy kötél végén feszül, mely kötelet valamik vagy valakik valahol húzzák és ha az ember szeme ellát úgy egy mér földnyire, akkor könnyen felfedezhet ott vagy egy tucat keménykötésű, félmezítelen magyar parasztot, amint talpig felhámozva vonszolják magukat előre és erejük megfeszítésével húzzák maguk mögött az irdatlan tömeget.¹⁸⁵

Quin írásában az országúti lovas kocsik sem részesülnek kedvezőbb elbírálásban. A kerekek „muzsikája”, melyhez képest Quin szerint még egy verliből is elbűvölőbb hangokat lehet kicsiholni, a szekeret tákolmánnyá minősíti.¹⁸⁶ Leírásában a hagyományos közlekedési eszközök nemcsak lassabbak, kényelmetlenebbek és összehasonlíthatatlanul nehezebben kormányozhatóak, hanem egymással össze nem függő tulajdonságok zagyvalékává válnak. Mint-hogy nem simulnak bele semmiféle funkcionalitásba, megmaradnak az átlátszatlan anyag állapotában.

A gőzhajó Quin leírásában ezzel szemben nem önmagában vett tárgy, hanem diszkurzív jelentőséggel bír azáltal, hogy a haladás, a civilizáció és a funkcionalitás képzeihez kapcsolódik. Nem az állaga, hanem a jelentése számít. A gőzhajó már az útirajz legelején olyan közlekedési eszközként tűnik fel, melyet számos vita övez, és melyhez mindenféle híresztelés tapad. Amikor Quin Pestre, utazásának kiindulópontja felé tart, különféle híreket hall: van aki úgy véli, a gép felrobbant, mások szerint zátonyra futott, esetleg: a hajó gyomrát egy szikla hasította fel stb. Így az indulásra kész gőzhajó látványa szinte kijelöli Quin későbbi témáit:

nem kis örömmre szolgált, amikor felfedeztem, hogy a hajó, amit kerestem, békésen áll a híd árnyékában kikötve.¹⁸⁷

¹⁸⁵ „[...] a huge unwieldy bark [...] is dragged up the river by a force which is not at first very apparent. You behold the vessel tied to the end of the rope, which is pulled by something or somebody somewhere, and if your eye can discern the »reach« at the distance of perhaps a mile, you may discover there a dozen brawny Hungarian peasants, half-naked, trudging along in rope harness, exerting all their strength to draw the enormous mass behind them.” Quin 1835: 12.

¹⁸⁶ „moved at a snails pace, the wooden axle of the wheels yielding the while a species of music, compared to which the hoarsest sound of a hurdygurdy would be enchanting.” Quin 1835: 13.

¹⁸⁷ „it was with no small pleasure that I discovered the vessel of which I came in pursuit, anchored quietly within the shade of the bridge” Quin 1835: 2.

A feszültségkeltés révén sikerül a gőzhajózás egy kevésbé látványos tulajdonságát, a megbízhatóságot kiemelnie. Épp ez a tulajdonság került a következő évtizedekben mindinkább az ábrázolások homlokterébe.

A(z ez időtájt még csak prognosztizált) kiszámíthatóság avatta a gőzhajót a modern kor közlekedési eszközévé. Az utazás alapja a menetrend és a költségszámítás lett, ráadásul a gőzhajó bizonyos mértékű kényelmet is biztosított. A folyó veszélyeivel szemben pedig minden korábbinál nagyobb biztonságot nyújtott. Az olykor előforduló balesetek dacára a gőzhajó azzal a reménnyel kecsegtetett, hogy a dunai közlekedést kiszámíthatóvá teszi, a folyékony elemet pedig az emberi vezérlésnek veti alá. Bármennyire érdektelen is feljegyezni egy zökkenőmentes utazást, az utazók mégis minden átszállásnál megemlítik, hogy a gőzhajó bizony milyen könnyedén siklik a vízen,¹⁸⁸ a veszélyes szakaszokon pedig a „méltóságot” emelik ki, mellyel a hajó a hatalmas folyamatot „uralja”.¹⁸⁹

A gőzhajó azonban nem csupán közlekedési eszköz volt, hanem egyfajta burok is, mely megvédte az utazót a viszontagságos időjárás és ellátási viszonyoktól. Kezdetben egy, később több olyan helyiséggel is rendelkezett, ahol aludni lehetett, továbbá volt saját konyhája is. A hajó több volt, mint egyszerű hajlék, olyan jól tagolt társas teret jelentett, ahol az emberek egymással találkoztak.¹⁹⁰ A DDSG hajóinak előnyeit a hatvanas években Felix Kanitz földrajztudós ahhoz hasonlította, mintha csak „a vízen úsznának a genfi- vagy a comói-tavi panziók.”¹⁹¹

A koszt, az utazóközönség és annak különféle időtöltései kezdettől fogva az úti beszámolók elsődleges témái közé tartoztak. A hajótól búcsúzva nemcsak a társaságot, de a jó derékaljakat és a kényelmet is elsiratják.¹⁹²

A legtöbb beszámolóban a gőzhajók a civilizáció hordozóiként jelennek meg. Méretüknek köszönhetően elég helyet biztosítottak arra, hogy az egyes társadalmi osztályok elkülönülhessenek egymástól, ezért szívesen gondoltak rájuk a hierarchikus társadalmi berendezkedést modelljeként.

¹⁸⁸ „we glided smoothly onward” Spencer 1839 [1837]: 81.

¹⁸⁹ „A hatalmas folyam tajtékozva és zúgva hömpölyög tova a magas hegyek között, amelyek mintha sehol nem akarnának utat nyitni neki. [...] De büszkén és méltósággal uralja a hajó, amely gyorsan és biztosan siet át e vadromantikus vidéken.” Pfeiffer [1843] 1846: 10.

¹⁹⁰ Wallace 1864: 118.

¹⁹¹ Kanitz 1868b: 386. Az „úszó palota” és a „mozgó szálloda” az amerikai Nyugaton is a gőzhajók közkedvelt megnevezése volt. Vö. Hunter 1993: 390. Id. Schivelbusch [1979] 2008: 124.

¹⁹² „It was no very welcome change to pass from the comparative luxuries of the steamer – from a good mattress, excellent dinners, and the fascinating society of the Count, to an open boat, manned by Greek carpenters [...]” Quin 1835: 153.

Nem meglepő, ha Philipp Kanitz Balkán-utazó Szerbiáról szóló könyvében elismerően szól „a cs. kir. Duna-Gőzhajózási Társaság pompásan berendezett gyorshajóin” található kényelemről, s ezek előnyeként a tér szalonokra, sétateraszokra, budoárkabinokra és elkülönített dohányzószalonra, játéktérre, olvasóra és étkezőre való „célszerű” felosztását emeli ki, míg a francia-szerb gőzhajótársaság hajóit Kanitz éppen a társadalmi különbségek figyelembevételének hiányával vádolja meg.¹⁹³ Soraiból kiolvasható a rosszállás, amikor a hajón, a társadalmi hierarchiák e kicsinyített másán, különféle rendű és rangú emberek túlságosan gyorsan közel kerültek egymáshoz:

A pisztolyokkal és törökkel nagyszerűen felékesített, keskeny kapitánycabinban szemem láttára időzött együtt nagy meghittségben a kapitány hitvese, a gépész és a kormányos. Ellentétben a mi német hajóinkkal úgy tűnt, hogy itt minden aláfölérendeltség s minden illem érvényét veszítette.¹⁹⁴

A társadalmi rétegek és funkciók közötti különbségek eltűnését jól érzékelteti, hogy a hajó szalonjában „hagyma, peccsenye és sajt szagának elegye” üti meg az ember orrát, vagy akár az a vendégek minden kérését figyelmen kívül hagyó „fickó, aki a hajón egyszerre látja el a matróz, a konyhai kisegítő és a pincér feladatait.”¹⁹⁵ A határok betartása nagyon is fontos követelménynek tűnik, ha azok a társadalmi különbségek érzékeltetésére és nem az áruk, az emberek, a tőke és a tudás áramlásának korlátozására szolgálnak.

A DDSG hajói a civilizáció előhírnökeivé válnak, azt az otthon helyettesítik, melyet az utasok maguk mögött hagytak. Quin említi például, hogy csak akkor tudatosult benne saját úti felszerelésének haszontlansága, mikor leszállt a hajóról, s rádöbbsent, hogy Ómoldova környékén bizonyára több hasznát venné egy lőfegyvernek, mint az otthonról (és a hajóról) magával vitt esernyőnek.¹⁹⁶ Kanitz arról számol be, hogy az Oszmán Birodalomból érkező, hazájától régóta távol lévő utas minden gőzhajót, melyet lát, egy darab „hazai föld”-ként üdvözl, ¹⁹⁷ sőt egy olyan román bojáról is említést tesz, aki minthogy anyagi lehetőségek hiányában nem utazhatott minden évben Párizsba, ezért pótlékképpen minden évben többször is gőzhajóra száll, hogy a „nyugati élvezeteknek” és az „európai kényelemnek” hódolhasson.

Ezt a helyettesítő szerepet a gőzhajó különösen gyakran töltötte be az Al-Dunán. Úgy tűnik, hogy épp a hajó és környezete közötti kontrasztnak kö-

¹⁹³ Kanitz 1868a: 386.

¹⁹⁴ Kanitz 1868b: 387f.

¹⁹⁵ Kanitz 1868b: 387.

¹⁹⁶ Quin 1835: 68.

¹⁹⁷ Kanitz 1868b: 386.

szönhetően kerül egyenlőségjel a gőz(gép) és a civilizáció közé. Az ilyesféle gondolatmenetekhez az európai Törökország tájai mellett a Kazán-szoros szolgáltatta a legmegfelelőbb háttér: itt ezen a vidéken, „egyedül a tapasztalt hajós által veszélyek közepette kormányzott gőzhajó” tanúskodik „az európai civilizációról, valamint az emberi szellem hatalmáról” miközben körülötte minden „vadon”-nak tűnik és „a Teremtő fenségét” hirdeti.¹⁹⁸ Ebben a környezetben így igazolja egymást kölcsönösen az egyik hatalma és a másik fensége.

ÚSZÓ SZÍNHÁZ

Az utazás, mely az utazótól nem követelt semmiféle fizikai erőfeszítést többé, esztétikai élménnyé vált. A hajó gondtalan utasa olyan nézőként jelenik meg, aki átadhatja magát az elsuhanó táj és a többi hajóutas szemlélésének, és nyugodtan elmerülhet a vidék, illetve az országismeret tanulmányozásában.

A hajófedélzet mozgó nézőtere mintha csak az első lépést jelentené a látó járművek továbbfejlesztett változatai felé, amelyek közül a modern kirándulóbuszokat Ulrich Raulff „guruló napszemüveggé”¹⁹⁹ írta le. A gőzhajó fedélzete ezzel szemben olyan tovasikló panoramaelőadást kínált, melyben mindig is volt valami színpadias. A fedélzeten töltött órákat az utazók más emberek és a táj megfigyelésének, valamint fontos kérdések megvitatásának szentelték. A különféle időtöltések közül, úgy tűnik, a nézelődés volt az utazók legfontosabb elfoglaltsága:

A legtöbb időt a fedélzeten töltöttem és figyeltem a táj folytonos váltakozását, amely úgy hatottak rám, mint valamely mozgó panorama képei²⁰⁰

– számol be utazásáról Quin. Minthogy „minden kanyarban új szépségek tárulnak elénk; az ember azt se tudja, melyik oldalra vesse *mohó tekintetét*”²⁰¹ – olvashatjuk Ida Pfeiffer feljegyzéseiben. A gőzhajó utasának „mohó tekintete” előtt feltáruló panoráma nem valamely magaslatról nyílik, hiszen az utas maga is benne van a tájban. Az előtte tovaszaladó tárgyakat úgy érzékeli,

¹⁹⁸ Wallace 1864: 80.

¹⁹⁹ Raulff 1983: 188–192, 188.

²⁰⁰ „I remained generally on deck, watching the variations of scenery which presented themselves as in a moving panorama.” Quin 1835: 51.

²⁰¹ Pfeiffer [1843] 1846: 10. [Kiemelés tőlem, K. E.]

mintha azok valamely mellette elgördülő pompás díszlet részletei lennének. A gőzhajózás ezzel előre vetít egy újfajta látásmódot.²⁰²

„A táj, amelyet a jeggyel együtt kap az ember” – olvashatjuk Schivelbusch vasútról szóló könyvében – „színházi előadássá válik.”²⁰³ Ennél a metaforánál maradva a gőzhajók mozgó nézőterként működtek. A hajófedélzet úgy volt kialakítva, hogy lehetőleg minden irányba minél többet lehessen látni. „Jó időben egyébként is szívesebben marad az ember a szabadban, hogy láthassa az előtte elsuhanó dunai panorámát” – magyarázza Ida Pfeiffer, miért elég a másodosztály helyett harmadosztályra jegyet váltani.²⁰⁴ Aki ugyanis a hajókabinban ül, „lemarad a Duna legérdekesebb szakaszainak látványáról.”²⁰⁵ Ahol pedig nincs látnivaló, ott nem is érdemes hajóra szállni. Ezzel magyarázza például Michael Quin, hogy miért csak Pesttől váltott jegyet a gőzhajóra, hiszen „Pozsony és Pest között a táj alig kínál látnivalót.”²⁰⁶

A tájjal együtt minden egyéb is egy színházi előadás részévé vált: az étkezés éppúgy, mint a kiszolgálás vagy a többi utas. A gőzhajón még az olyan hétköznapi események is, mint a hajó indulása, megérkezése, vagy az egyes étkezések, olyan esztétikai élménnyé válnak, melyek a színházi közönség szóhasználatát és viselkedésmódját idézik:

Összességében, a társalgás egyhangúsága ellenére a vacsora – ahogy a színikritikusok mondanák – zajos sikert aratott.²⁰⁷

A hajóút igazi „színházi látványosságának” azonban a táj számított, illetve a folyó két partján feltűnedező emberek: parasztok, molnárok, fuvarosok. Az utazó a hajó fedélzetén egy

²⁰² „Eleddig túlságosan kevés figyelmet kapott, hogy elő a látásmódok forradalmát nem csak a fotográfia idézte. A gőzhajóval és a vasúttal úgyszintén új optikai korszak kezdődött, amely az irodalmi leírások változását is magával hozta. [...] [A gépi járművek mint] új perspektívák médiumai érdekelnek minket, mint olyan médiumok, amelyek a képek fluktuációját és a „látványok” megsokszorozódását idézik elő.” Hess 1977: 130–206, 172.

²⁰³ „Egy vonatjegy megvásárlása ugyanazt jelenti, mint egy színházjegy beszerzése. Megjelenik a jeggyel megszerzett táj elképzelése. Úgy tartozik ez a vasúthoz, mint a színpad a színházhoz.” Schivelbusch [1979] 2008: 47.

²⁰⁴ Pfeiffer [1843] 1846: 6.

²⁰⁵ Pfeiffer [1843] 1846: 12.

²⁰⁶ „[...] and as the scenery of the Danube possesses but little interest between Pressburg, where the steam navigation begins, and Pesth, the modern capital of Hungary, I preferred embarking at the latter place.” Quin 1835: 7. Ezzel ugyan melléfogott, de mivel nem járt arra, nem tudhatta.

²⁰⁷ „Upon the whole, notwithstanding the monotony of the entertainment, it went off, as the theatrical critics say, with *éclat*.” Quin 1835: 26f.

a mozgás által létrehozott látvány[t lát], amelynek képlékenysége lehetővé teszi az egész megragadását, azaz az *áttekintést* [...].²⁰⁸

Az utazó pillantását a szó szoros értelmében a hajó mozgása határozza meg, hiszen képek és tájformációk a hajó mozgása révén kerülnek az utazó látótérébe:

A kormányosunk, akinek a szerb viselet igen jól áll, a folyó hirtelen irányváltását követve délnek fordult. Itt jobbról a szárazföld felől a Kolar erdős magaslatai a Duna mellé tolódnak.²⁰⁹

Ahol a természet kevés látványossággal szolgál, ott az útirajzírók a hajón utazókat mutatják be afféle tájpótlékként.

ÖSSZEGZÉS

Mint Wolfgang Schivelbusch írja könyvében:

A közlekedési technika az elérhetőségnek, illetve az elérhetőség lehetőségének az anyagi alapja [...].²¹⁰

Mint minden új közlekedési eszköz, a gőzhajó is megváltoztatta az általa átszelt tér elérhetőségét, illetve érzékelését, amikor elsőként a nyugati kereskedelem és közlekedés számára elérhetővé tette. Jóllehet ez a közlekedéstechnika egy homogén tér képzetét sugallta, a dunai térséget a 19. században mégis sokféle törésvonal és számos ellentmondás jellemezte.

²⁰⁸ Schivelbusch [1979] 2008: 71.

²⁰⁹ Kanitz 1868b: 3.

²¹⁰ Schivelbusch [1979] 2008: 44.

III. A kitalált térség

A közlekedési eszközök és a kommunikációs technikák modernizációjával ugyan a tér fogalmát hipotetikusán újra és újra elparentálták, elemzési kategóriaként mégis egyre fontosabbá vált. Sem a vasút, sem a gőzhajó, sem pedig más közlekedési eszköz nem számolta fel a teret, csupán a róla alkotott fogalmainkat változtatták meg.¹

A tér és az idő alapvető fogalmai elsősorban a nekik tulajdonított sajátosságok változása folytán rendültek meg.² Ha az időt hagyományosan a mobilitással, „változással, fejlődéssel és történelemmel” azonosították, akkor a térhez a „mozdulatlanság, stagnálás, maradiság, tétlenség, merevség és állandóság”³ vagy – Fernand Braudel megfogalmazásában – az emberi tevékenységgel szembeni „ellenállás” képzeete társult.⁴ Ám az új kultúratudományi térkonceptiókban épp a mozgás és a mozdulatlanság, a (folyamatosan változó) társadalmiság és a (determinált) materiális adottság közötti egyértelmű különbségtétel borul föl. „A tér ahelyett, hogy a tárgyak mozgásának változatlan színtere lenne”, írja Albrecht Koschorke,

most maga is nyugtalanná válik, árad, sugárzik, formákhoz és testekhez simul, [...] és többdimenziós sokrétűséggé osztódik, mely rétegek mindegyike önálló térbeli világot teremt.⁵

A mai társadalomtudományi gondolkodás számára egyrészt a tér maga a kézzelfogható valóság,⁶ másrészt (elemzési kategóriaként) – akárcsak az idő –

¹ Markus Schroer szerint „többnyire a tér az a fogalom, melynek jelentőségét a modern társadalom felépítése és működése szempontjából kétségbe vonják.” Schroer 2008: 125–148, 134.

² Vö. Heine sokat idézett 1843. május 5-én kelt feljegyzése: „Micsoda változásoknak kell bekövetkezniük most látásmódunkban és képzeinkben! Még a tér és az idő alapvető fogalmai is megrendültek. A vasút megöli a teret, és már csak az idő marad számunkra... Most négy és fél óra alatt Orléans-ban lehetünk, és ugyanannyi idő alatt Rouenban. Mi lesz, ha megépülnek a Belgiumba és Németországba vezető vonalak, és ezeket összekötik az ottani vasutakkal! Olyan ez, mintha a világ hegyei és erdői Párizs felé közelednének. Már érzem a német hársak illatát; ajtómm előtt az Északi-tenger hullámai morajlanak.” Heine 2014: 2. LVII., id. Schivelbusch [1979] 2008: 41.

³ Schroer 2008: 142.

⁴ Braudel 1996. II.: 416. id. Piltz 2015: 75–102, 75, 84.

⁵ Koschorke 2013: 113.

önmagában „hatás nélküli forma”, s a „tényleges energiák” a módosulásaiban nyilatkoznak meg.⁷

A tér persze egyáltalán nem új fogalom,⁸ ami újnak tekinthető, az a fogalom megkérdőjelezése. Míg ugyanis korábban – mint Markus Schroer fogalmaz – a teret „oly mértékben magától értetődőnek tételezték, hogy közelebbi vizsgálata egyenesen szükségtelennek tűnt”,⁹ addig napjaink térfordulata vagy „a tér visszatérése”¹⁰ elsősorban a tér fogalmi megragadásának igényére vezethető vissza.

Azok az elméleti megközelítések, melyek a *spatial turn*, vagyis a térbeli fordulat jelszavát tűzték zászlajukra, szívesen hivatkoznak Michel Foucault programadó kijelentésére,¹¹ miszerint a társadalomtudományokban – az idő helyett – a tér lett az elemzési kategória. Foucault 1964-ben megjelentett *Eltért terekről* című dolgozatának első bekezdésében a következőképpen fogalmaz:

A 19. század rögeszméje, mint tudjuk, a történelem volt. [...] Jelenlegi korunk talán inkább a tér korszaka lehet.¹²

A fogalom felértékelődése és társadalomtudományi kimunkálódása azonban jóval hosszabb múltra tekint vissza. A térfogalom karrierjét az a 20. század eleje óta hangoztatott nézet alapozta meg, miszerint a tér nem csupán a társadalmi cselekvés fizikai keretfeltétele, hanem olyasvalami, ami a társadalmi viszonyoknak formát kölcsönöz (vagy másképpen fogalmazva: ami társadalmilag „termelődik”).¹³ Amikor Georg Simmel konkrétan a határ jelenségét taglalva kifejti szemiotikai térfilozófiáját, így fogalmaz: a határ „nem térbeli tény, melynek szociológiai hatásai vannak, hanem szociológiai tény, amely a térben képződik meg.”¹⁴ Így veszt el e kategória már Simmelnél szubsztan-

⁶ „Úgy tűnik, ismét igény van arra, ami megfogható, materiális, konkrét és evidens”, a tér pedig mintha egyenesen „a realitás garanciája” volna. Schroer 2008: 144.

⁷ Simmel 1992: 687–779, 687.

⁸ „Minden történelem helyhez kötött. Nehezebb volna megmagyarázni, hogy ez miként merülhetett feledésbe, mint megérteni, hogy miért is van ez így.” Schlögel 2003: 60–71, 71.

⁹ Schroer 2008: 132.

¹⁰ Egy Schlögel-esszé címe. Vö. Schlögel 1995: 17–33.

¹¹ Döring–Thielmann 2008: 7–45, 9.

¹² Foucault 2000: 147–155, 147. A francia „hantise” szót mindkét létező magyar fordítás lidércnyomásnak fordítja, ez azonban a szó jelentésspektrumának csak egy szeletét fedi le. Mind a német, mind az angol fordítás az „obsession”, azaz ‘megszállott szenvedély’, ‘mánia’, ‘obszesszió’, rögeszme jelentés mellett teszi le a voksát, így tettem én is, K.E.

¹³ Henri Lefebvre alapkönyvének címe is a „termelés” szót használja, vö. Lefebvre 1991.

¹⁴ Simmel 1992: 697.

ciális jellegét, és definiálódik a tér, pontosabban „a társadalom térbeli rendje”¹⁵ a társadalmi funkciók térbeli leképeződéseként.

De hiába beszélünk térfordulatról, ha nincs általános térelméletünk.¹⁶ Csupán egy sor különféle kísérletet találunk térfogalmaink pontosítására.

TÉRSZOCIOLÓGIAI FOGALMAK

A legtöbb modern társadalomtudományi térelmélet abból indul ki, hogy a tér társadalmi konstrukció.¹⁷ Annak érdekében, hogy a tér ne váljon pusztá metaforává, a fogalom használatában figyelembe kellett venni azt is, hogy a teret ugyan az emberi cselekvés teremti meg, ugyanakkor ez a cselekvés maga is egy már előre megformált térben megy végbe.¹⁸

Ez a felismerés tükröződik többek között a tér (*space*) és hely (*place*) közötti különbségtételben, mely lehetővé teszi a térfogalmak differenciálását. Ha a teret olyan gondolattérképnek tekintjük, mely a társadalmi életet rendszerbe fogja és szervezi, akkor a hely azt a társadalmi-gazdasági értelemben meghatározott teret jelenti, amelyben az emberek élnek.¹⁹

Más szavakkal: az egyik fogalom (tér) valamely műveletet jelent, míg a másik (hely) valamely dolgot; az egyik (tér) egy térképet jelöl, a másik (hely) ezzel szemben útvonalakat. Vagy ahogy Certeau fogalmaz *A cselekvés művészete* című művében:

„Lényegében tehát a tér a gyakorlatba vont hely”.²⁰ Certeau számára a hely stabil, konkrét, meghatározott helyszín, míg „térrel akkor beszélhetünk, ha figyelembe vesszük az irányvektorokat, a sebességet és az idő változását.”²¹

E különbségtétel következtében azonban – Markus Schroer szerint – „a természetes tér pusztá háttérképpé halványul.”²² Hiszen „nem gondolhatjuk érintetlennek vagy a társadalmi érzékelésmódoktól függetlenül létezőnek, hanem Pierre Bourdieu-vel mindig is már birtokba vett térként kell értelmez-

¹⁵ Köster 2002: 81–89, 86.

¹⁶ „A térfordulatot többnyire az egyes diszciplínákban belül tárgyalják, de hivatkozással egy olyan interdiszciplináris térparadigmára, amelynek megalapozását sehol nem találjuk.” Döring–Thielmann 2008: 7–45, 10.

¹⁷ Áttekintéshez vö. Löw 2001 [=stw 1506]: 35–63.

¹⁸ „A tér megalkotása így szisztematikusan helyeket terem, ahogy a terek létrejöttét pedig a helyek teszik egyáltalán lehetővé.” Löw 2001 [=stw 1506]: 198.

¹⁹ Vö. Gupta–Ferguson 1992. 7.: 6–23; Keith–Pile (szerk.) 1993; Hastrup–Olwig (szerk.) 1997.

²⁰ Certeau 2010: 141.

²¹ Certeau 2010: 140.

²² Schroer 2008: 138.

nünk.”²³ A kérdést ezért minden egyes esetben úgy kell feltenni, hogy miképpen viszonyul a társadalmi tér a fizikai térhez, vagyis: egyfelől miként határozzák meg a társadalmi interakciók a teret, másfelől miként határozza meg a tér a társadalmi interakciókat.²⁴

Konkrétan a Duna esetében a masszív beavatkozások a táj természeti adottságaiba bizonyos politikai, gazdasági, katonai (azaz a szó legszorosabb értelmében vett „társadalmi”) érdekek mentén történtek, ily módon teremtve meg – a közlekedési és kereskedelmi viszonyok eredőjeként – a táj térbeli egységét. Mafelől a folyó fizikai adottságai is behatárolták a tájatalakítás lehetőségeit.

De ebben az esetben sem „[...] a fizikai térszerkezet mint olyan” határozta meg az emberi cselekvést, „hanem azok a jelentések és értékek, melyeket az emberek ezeknek a szerkezeteknek és helyeknek tulajdonítottak.”²⁵

Ilyen értelemben a fizikai és persze a természeti tér is (már eleve) a társadalmi viszonyok által meghatározott, illetve a társadalmi percepció által megformált tér.

A tér és a hely közötti különbségtételhez egy további dimenzió társul jó néhány térszociológiai alapvetésben: nevezetesen az imaginárius tér elképzelése, melyet Henry Lefebvre reprezentációs (*representational*) térnek nevez, W. J. T. Mitchell pedig kissé megtévesztő módon a *landscape* fogalmával illet (ezzel a szó kettős jelentését aknázza ki, hiszen a *landscape* egyszerre lehet „táj” és a „tájkép” is).²⁶ A dichotóm séma helyére így egy triadikus lép. Tér, hely és táj

²³ Schroer 2008: 134. Vö. Bourdieu 1991: 25–34, 28.

²⁴ A fizikai és a társadalmi tér tekintetében Bourdieu is megkülönbözteti a fizikai teret, azaz azt a helyet, ahol az ember mint biológiai lény „elhelyezkedik”, és a társadalmi teret, vagyis azt a pozíciót, melyet az emberek mint társadalmi aktorok elfoglalnak, utóbbit „az egymást kölcsönösen kizáró pozíciók (distinkció) határozzák meg”. (Bourdieu 1991: 26, 28.) Ám a két fajta tér nem választható el egymástól, mert a társadalmi tér csak a fizikai térben képes manifesztálódni, míg a fizikai tér egy absztrakció, hiszen mint ilyet nem is ismerjük. A fizikai teret Bourdieu szerint a társadalom már mindig is birtokba vette. „Az a tér, amelyet valamiképp belakunk vagy ismerünk, mindig társadalmilag megalkotott, illetve jelölt tér, [...] múltbeli és jelenlegi társadalmi viszonyok objektívációja, illetve naturalizálása.” (Bourdieu 1991: 28.)

²⁵ Kruse–Graumann 1978: 177–219, 190. Id. Schroer 2008: 141.

²⁶ „Henry Lefebvre’s classic *Production of Space* insists on a relentlessly triadic conceptual organisation, based in the differences between what he calls perceived, conceived, and lived place. Perceived space corresponds roughly to what de Certeau calls ‘spatial practices’, the daily activities and performances that ‘secrete a society’s space, like the pathways that spontaneously appear on a greensward as a result of habitual walking patterns. Conceived space is the planned, administered, and consciously constructed terrain of engineers, city planners, and architects, as expressed [...] in ‘numbers’ and ‘intellectually worked out’ verbal signs. Lived space (what Lefebvre also calls ‘representational space’), finally, is mediated through ‘images and symbols’ addressed to the imagination. It is the province of ‘inhabitants’ and ‘users, but also of some artists and a few writers and philosophers who *describe* and aspire to do no more than

Mitchell értelmezésében Lacan szimbolikus, valós és imaginárius fogalmainak feleltethető meg.²⁷

Lefebvre és nyomában Mitchell is hangsúlyozza, hogy az említett három szempont között a kapcsolat dinamikus, de a köztük lévő viszonyt Mitchell átrendezi. Számára a hely, a fizikai adottság a többé-kevésbé stabil; a tér ezzel szemben a használat módját jelenti. Ezzel együtt igaz, hogy minden hely lehetőséget ad valamire, míg másvalamit megakadályoz. Ilyen értelemben a Duna egésze mint tér tulajdonképpen csak a 19. században jött létre, tekintve, hogy a dunai gőzhajózás megindulásáig a Felső- és az Al-Duna közötti földrajzi kapcsolatnak semmilyen gyakorlati jelentősége nem volt. Ugyanakkor a dunai tér (Lefebvre terminológiájában: az „észlelt tér”) kialakulása, melyet az Ulmot Galaccal összekötő hajóforgalom tett lehetővé, a Duna fizikai állapotára is (azaz a Dunára mint helyre) visszahatott, hiszen a természeti tájat erőteljesen átalakították annak érdekében, hogy a folyó hajózhatóságát kiterjeszthessék térben és időben. A Duna 19. századi reprezentációiban²⁸ (*representational space*) az összetartozás szimbolikája meghatározó. Ám ez egyúttal ellentmondásos képzetekkel társul. A Duna táj egységének eszméje mellett a legtöbb ábrázolás valamiképp tükrözi e tér széttagozottságát is; utóbbi mint a kulturális és etnikai sokszínűség toposza lett a folyó imagológiájának része.²⁹

TOPOLOGIAI MODELLEK

Lefebvre gyakorlatorientált fogalmi hármásával ellentétben, mely a tér társadalmi termelését és észlelését írja le, a topológiai megközelítés³⁰ a tér szerkezetét, azaz a tér különböző elemei közötti viszonyokat hangsúlyozza, illetve ragadja meg. Ez a paradigma „a szerkezeteket a térelemek közötti relációk kifejeződéseként”³¹ fogja fel. Ellentétben Lefebvre műveleti térképével a tér szerkezetét itt stabil és állandó kapcsolatok és pozíciók határozzák meg.

describe. This is the dominated – and hence passively experienced – space which the imagination seeks to change and appropriate.” 2002: 39.

²⁷ Mitchell 2002.

²⁸ Mitchell „táj”, illetve „tájkép” fogalmát itt mindennemű szimbolikus térábrázolásra ki kell terjeszteni, a képi ábrázolásokra éppúgy, mint a szövegesekre.

²⁹ Wallace 1864: 4.

³⁰ A topológia a matematikából kölcsönvett fogalom, a társadalom- és kultúratudományokban a térbeli viszonyokat jelöli. A topográfia ezzel szemben azokat a médiumokat és kódokat foglalja magába, amelyek a térbeli viszonyokat megragadják, illetve ábrázolják.

³¹ Pichler 2009: 13–66, 23.

Ilyen értelemben a tér „immár nem egy három dimenzióval rendelkező entitásként avagy formai egységként ragadható meg, hanem olyan elemek alapján, melyeket az egymáshoz való viszonyuk határoz meg” – állapítja meg Stephan Günzel.³² A topológia e viszonyokat a „gráf, sík és csomópont” elnevezéssel illeti, a teret következésképp „elemek olyan együtteseként értelmezi, melyben a viszonyok végső soron fontosabbak, mint maguk az elemek, melyek között ezek a viszonyok fennállnak.”³³ Így a topológiai alakzatok segítségével épp a „a tér *társadalmi* vagy *kulturális* jellege” ragadható meg.³⁴

A topológiai szemléletmód kitűnő példája a strukturalizmus, hiszen „a reláció mozzanata az egész strukturalizmusra jellemző”.³⁵

Pierre Bourdieu például a társadalmi teret olyan struktúráként fogja fel, mely „a társadalmi pozíciók egymásmelletiségét” fejezi, mely struktúrában a pozíció „egy adott hierarchiában elfoglalt hely”-ként értelmezendő.³⁶

A folyó 19. századi percepciója szempontjából fontos szerepet játszottak azon helyek közötti relációk is, amelyeket a Duna vagy összekötött vagy elválasztott egymástól. Nézőponttól függően a Duna lehetett összekötő kapocs vagy határvonal. Mert a folyó ugyan elválasztott egymástól országokat és tájegységeket, ugyanakkor – a hidak, a kompok, majd később a gőzhajók és az ezek által lebonyolított kereskedelem és kommunikáció révén – kapcsolatot is teremtett a közelebb-távolabb fekvő vidékek között. A legtöbb útirajz a folyó földrajzát a használata felől közelítette meg, és nem megfordítva.³⁷

Az összekötő kapocs képze, amely a Duna percepcióját a 19. században nagy mértékben meghatározta, voltaképpen topológiai modell. Nem a dunai tér konkrét kiterjedését tükrözi, hanem a gőzhajózás révén fejlődésnek induló kereskedelem különböző „végpontjai” közötti viszonyt (illetve viszonyok sokaságát). Ezek a „végpontok” a 19. század derekán alapjában különböző erőforrásokkal rendelkező vidékek voltak.

Bár látszólag egy korábbi helyzet leképeződése volt, a *határ* mint az összekötő kapocs kiegészítése továbbra is fontos maradt. E két képzetkörnek köszönhetően a 19. században a Dunát egyrészt (elképzelt) egységként, másrészt pedig sokrétű különbségek, akadályok és határok tagolta tájként érzékelték. A töredezettség képzetében a térség etnikai és politikai megosztottsága

³² Günzel 2007: 13–29, 17.

³³ Pichler 2009: 24f.

³⁴ Günzel 2007: 234.

³⁵ Günzel 2007: 225.

³⁶ Bourdieu 1991: 26.

³⁷ Vö. „Kapocs Nyugat és Kelet között” című fejezet.

nyert kifejezést. A Duna korabeli érzékelésének sajátosságát, úgy tűnik, épp az említett kétféle megközelítés együttes jelenléte adta.

KÉPZELT FÖLDRAJZ

A topológiai modellek sajátos fajtájának tekinthető az a diszkurzív tér, melyet Edward W. Said *Orientalizmus* (1978) című alapművében Keletnek nevez. Különlegességét az adja, hogy a Kelet kifejezés egy végletekig leegyszerűsített kétpólusú viszonyt feltételez. A Kelet ugyanis nem önmagában, hanem kizárólag a Nyugathoz képest létezik. A modell sajátosságához tartozik, hogy e viszonyt az észlelés felől közelíti meg. Vagyis az orientalizmusnak nevezett viszonyrendszeren belül az egyes pozíciók nem eleve adottak, hanem a percepciónk határozza meg őket.

A Kelet Said gondolatmenetében nem valamely földrajzilag pontosan rögzített hely, hanem olyan tér, melyet Európa nyugati feléhez fűződő viszonya határoz meg, egymással összehangolt tudományos, esztétikai, valamint kulturális észlelés- és gondolkodásmódok alakítanak, és amelyet a Nyugat tökéletes ellentétének képzelünk.³⁸

Ilyesformán elsikkadnak a „Kelet”-hez sorolt régiók és országok közötti különbségek, az észlelt jellegzetességeket pedig egy adott típus ismérveiként és nem megváltoztatható tulajdonságokként³⁹ érzékeljük, illetve értelmezzük. Mindenekelőtt pedig ezen elemek egy olyan diszkurzus részei, amely hatalmi érdekeket szolgál.⁴⁰

Az orientalizmus Kelet fogalma tehát egy olyan elképzelt földrajz, mely „hatalom, tudás és földrajz” sajátos együttállásából jön létre.⁴¹ Az elképzelés sokat köszönhet Michel Foucault térszociológiájának,⁴² amennyiben a térbeli relációkat hatalmi viszonyok kifejeződéseként modellezi. Said értelmezésében a képzelt földrajz „az identitásképzés”⁴³ fontos eleme, mivel mindig a másiktól való elhatárolódás kifejezésének eszköze. Bár Said meggyőződése, hogy lé-

³⁸ Said 2000: 105–106.

³⁹ Schenk 2002: 493–514, 498.

⁴⁰ Az orientalizmus hatalommal telített viszony egy képzelt Nyugat és egy képzelt Kelet között, „mely utóbbi a Nyugattól radikálisan különböző és megváltoztathatatlan – nyelvi, kulturális, később főként vallási – jegyeket hordoz.” Schenk 2002: 498.

⁴¹ Gregory 1995: 366–425, 382.

⁴² Gregory 1995: 381f. Ez még akkor is igaz, ha Gregory taglalja a Foucault és Said közötti különbségeket is. Vö. Gregory 1995: 381. (lábjegyzet 35, 36)

⁴³ Gregory 1995: 383.

tezik pozitív földrajz,⁴⁴ a tér az ő gondolatmenetében poétikai eljárások révén mégis érzelmi töltést, vagy épp racionális értelmet hordoz.⁴⁵

„Ezeknek az elképzelt földrajzoknak a megképződése”⁴⁶ identitáskonstrukciókon alapul, „amelyek pedig mindig magába foglalják az ellentétpárok és a ‘másik’ kijelölését.”⁴⁷ Az orientalizmus „Kelet” fogalma következésképp nem azonos a Kelettel,⁴⁸ hanem a Nyugat ellentétpárja, azaz kulturális képződmény, melynek referenciapontjai nem a valóságban, hanem más szövegekben keresendőek.⁴⁹

Az *Orientalizmust* a posztkolonialista kritika kulcskönyveként tartják számon, de Derek Gregory óva int attól, hogy egyenlőségjelet tegyünk az orientalizmus és a gyarmati helyzet mint olyan közé, illetve „az orientalizmus sajátos hatalmi, tudás- és térbeli konstellációit bármiféle (olykor akár igen jelentős) átértelmezés nélkül más koloniális vagy neokoloniális helyzetekre” alkalmazzuk.⁵⁰

Bár Edward W. Said soha nem használta a fogalmat, képzelt földrajzát, illetve identitástérképét idővel besorolták a gondolattérképek (*mental maps*) fogalma alá. Utóbbit a kultúra- és bölcsészettudományokban olyan nagy kiterjedésű terek percepciójára és „produkciójára” alkalmazzák, melyeket az egyén nem képes közvetlenül megtapasztalni.⁵¹ A térbeliség olyan képzelt vagy eszmei modelljeiről („térképeiről”) van szó, amelyek szövegekben vagy képekben érhetőek tetten. A kifejezés eredetileg az agykutatásból származik,⁵² de óriási karriert futott be a társadalom- és kultúratudományokban. Ennek oka részint, hogy a fogalom a térbeli környezet szerkezetére fókuszál, részint hogy azt a (szubjektív) nézőpontot ragadja meg, amelyből a világ ilyennek látszik. Közösségekre alkalmazva elmondható, hogy csoportok is ki tudnak alakítani

⁴⁴ „Létezik pozitív történetírás és geográfia [...]” Said 2000: 100.

⁴⁵ Said 2000: 100.

⁴⁶ Gregory 1995: 383.

⁴⁷ Said 2000: 105f.

⁴⁸ East isn't East – ahogy egy Edward. W. Said-dal készített interjú címe mondja. Vö. Said 1995: 3. Id. Gregory 1995: 383.

⁴⁹ Gregory 1995: 383. Már Foucault is ezt írja *A bolondság története* előszavában: „A Kelet a Nyugatnak mindaz, ami nem ő.” (Foucault 2004: 5.) Id. Gregory 1995: 386. Said könyve mintegy olyan „rácsozatot rajzol, mely kifeszíti az orientalizmus képzelt földrajzát.” Alapvető ellentétpárjai: racionális – irracionális, történelmi – örök, férfias – nőies. Gregory 1995: 386.

Jóllehet a megkülönböztetés Said elmélete számára alapvető, a realis és a képzelt földrajz közötti különbségtétel kétséges, mert figyelmen kívül hagyja, hogy minden földrajzhoz intenciók kötődnek és még a legtárgyilagosabb földrajz módszerei is konstrukciókkal élnek.

⁵⁰ Gregory 1995: 379.

⁵¹ Vö. Schenk 2002: 495.

⁵² Tolman 1948: 189–208.

„sajátos kulturális és történelmi képzeteket az általuk megtapasztalható és elképzelhető környezet térszerkezetéről.”⁵³ Ezek az elképzelt térképek (vagy ahogyan Derek Gregory nevezte őket: képzelt geográfiák) nem „ártatlan” térképek, hanem hatalmi viszonyokat kifejező projekciók. Said nyomán más „diszkurzív tereket” is feltérképeztek, köztük Maria Todorova a balkanizmus Balkánját, Larry Wolf pedig a felvilágosodás Kelet-Európáját.

A Duna-szabályozás diszkurzusa is megalkotta a folyó kognitív térképét, melyet mindig is ideológiák és projekciók határoztak meg. Mert azok a szövegek és képek, melyek a 19. században a Duna-tájat leírták, feltérképezték és ünnepezték, sohasem voltak teljes mértékben tárgyilagosságok. Már azzal, ahogyan meghatározták tárgyukat, a folyószakaszt, amellyel foglalkozni kívántak, vagy ahogyan a Duna mentén kapcsolatokat hoztak létre helyek között, s azokat értelmezték, egy egész sor diszkurzív sémát használtak. Amikor viszonyokat rögzítettek, egyúttal saját álláspontjukat is beírták a Duna képzelt geográfiájába.

E szimbolikus térképek átfedéseket mutatnak más olyan gondolatterekkel, melyeket a 19. század óta alkottak részben ugyanerről a vidékről, ám nagyon más előjellel. Az adott szempontból különösen érdekes, ahogyan a „Balkán”, illetve „Közép-Európa” terei megképződtek.

BALKANIZMUS ÉS A DUNA-TÉRSÉG

Maria Todorova *Imagining the Balkans*⁵⁴ című híres könyvében rekapitulálja a Balkán diszkurzív megkonstruálásának történetét, és kitér arra is, hogy a balkanizmus miért nem tekinthető egyszerűen „az orientalizmus szerkezeti variánsának”,⁵⁵ miért kell azzal „látszólag azonos, ám valójában csak ahhoz hasonló jelenségnek” tekinteni.⁵⁶ Orientalizmus és balkanizmus között a főbb különbségek szerinte:

- Ellentétben az orientalizmus Kelet fogalmával, a Balkán mind földrajzi, mind történelmi szempontból pontosan megragadható.⁵⁷

⁵³ Schenk 2002: 495.

⁵⁴ Todorova [1997] 1999. Magyarul csak a könyv utóhangja jelent meg vö. Todorova 2000: 74–77.

⁵⁵ Todorova 1999: 27.

⁵⁶ Todorova 1999: 27.

⁵⁷ Todorova 1999: 27f. A balkanizmus jelenségére ugyanakkor jellemző, hogy az első világháború óta „a kifejezés tökéletesen elszakadt az általa jelölt tárgytól”, minthogy teljes mértékben figyelmen kívül hagyja, hogy a Balkán a 20. században folyamatosan és a lehető legnagyobb mértékben „európaizálódott.” (Todorova 1999: 27.) Todorova elemzésében a balkanizmus nem a tudományos diszkurzusból, hanem az újságírásból származik. Todorova 1999: 39.

- Todorova szerint a Balkán – ellentétben a Kelettel – Európa tökéletlen Másikja, az átmenet státusza az övé. A titok aurája, amely körülveszi, a Kelet gyöngye visszfénye csupán, a Balkánhoz nem tapadnak „az orientalizmus egyértelműen szexuális konnotációi”, vonzereje „kimondottan férfias”. A Balkán átmeneti jellegét gyakran fejezi ki a *híd* képe.⁵⁸
- Nem a „neki tulajdonított opposíció”, hanem a „neki tulajdonított többértelműség” tette a Balkánt nyugtalansággal teli térré. Todorova Victor Turner fogalmával, a „*lehető legalsóbb*” státusszal⁵⁹, határozza meg a balkanizmus Balkánját, úgy is mint a Nyugat árnyékát, mint a Nyugat strukturálisan semmibe vett alteregóját.⁶⁰

Mint diszkurzív tér a Balkán a 19. századi útirajzirodalom és a korabeli tudomány percepciójából alakult ki egy hosszú folyamat eredményeképpen. S jöllehet az Oszmán Birodalom ama európai része, melyet a 19. század harmincas és negyvenes éveiben a nyugat-európai utazók még nagyvonalúan a Kelethez soroltak, csak lassan vívta ki az átmeneti tér státuszát,⁶¹ már ekkoriban is akadtak kutatók,⁶² akik ezt a Nyugat és Kelet között fekvő térséget felfedezték a maguk számára mint sajátos kutatási területet. A 19. század második felében megszorodnak azok a művek, melyek a térség (illetve a térség különböző részeinek) sajátosságaival foglalkoznak.

Maga a Balkán kifejezés, ahogy Todorova bizonyítja, egy 19. századi földrajzi félreértés következtében honosodott meg és váltotta fel az Európa délkeleti térségét jelölő többi közismert megnevezést, így az európai Törökország, Törökország Európában vagy a Közel-Kelet fogalmait.⁶³ Az ilyen és ehhez hasonló nevek elterjedése az Oszmán Birodalom változó érzékelésével, annak egy európai és egy nem európai részre tagolásával függött össze, továbbá a függetlenségi háborúk és a török fennhatóság alól szabaduló népek iránti

⁵⁸ Todorova 1999: 32.

⁵⁹ A „lehető legalsóbb státusz” fogalmát Victor Turner használja, amikor továbbgondolja Arnold van Gennepnek a liminális állapotról szóló elemzését. Vö. Turner 1974: 237, 243.

⁶⁰ Todorova 1999: 36.

⁶¹ Az első világháború előestéjén, majd a háború alatt a politikai sajtó olyan sajátos vonásokat tulajdonított a Balkánnak, hogy manapság inkább a politikailag kevésbé lejáratos „Délkelet-Európa” kifejezést használjuk.

⁶² Pl. Boué 1840.

⁶³ A 19. században a Balkán nevet tévedésből terjesztették ki a hegyláncról a Balkán-félszigetre, mert Johann August Zeune német geográfus úgy vélte, hogy a Balkán hegység a félszigetet teljes szélétben átszeli, illetve lehatárolja. Az elnevezés az Appennini- és a Pireneusi-félsziget mintájára képződött. Vö. Todorova 1999: 41–63.

megnövekedett érdeklődéssel s végül az irántuk érzett egyre nagyobb szimpátiával is. Ekkortájt tört utat magának az a felismerés,

miszerint az Oszmán Birodalom európai birtokai sajátos, egyedi fiziognómiával rendelkeztek, melyek külön figyelmet érdemeltek, és nem tekinthetők egyszerűen oszmán tartományoknak, vagy pusztán régészeti lelőhelynek.⁶⁴

Jóllehet a Duna nem játszott meghatározó szerepet a Balkán fogalmának kialakulásában, a különféle Balkán-kutatók mégis kimagasló jelentőséget tulajdonítottak a folyónak abban, hogy a Balkánt gazdasági és politikai tekintetben a kontinens nyugati részéhez közelebb hozza.⁶⁵ A Duna geopolitikai jelentése ellentétes volt a Balkánéval, hiszen míg a Balkán elnevezés a délkelet-európai térség másságát jelölte, addig a „Duna-térség” fogalma éppen hogy elhalványította, vagy ha tetszik: elmosta ezt a különbözőséget.

KÖZÉP-EURÓPA ÉS A DUNA-TÉRSÉG

Közép-Európa az a másik kognitív térkép, amely a 19. és 20. századi Duna-térség gondolattérképeivel részleges egyezést mutat. A Balkán fogalmával ellentétben Közép-Európa nem a Nyugat (konstitutív, de tökéletlen) Másikját jelölte,⁶⁶ hanem Európa egy adott részének, „hol többé, hol kevésbé realista integrációeszményé”⁶⁷-t, mely gazdasági, politikai és kulturális elképzelésként az európai történelem azon korszakában jött létre, amikor a nemzeti mozgalmak megrendítették a „modernitás előtti soknemzetiségű államok”⁶⁸ hagyományos legitimációs formáit.

Steffen Höhne szerint Közép-Európa „a korai 19. századtól kezdődően hol Habsburg-Kákánia, hol pedig a nagynémet birodalom hegemoniális területkoncepciójaként”⁶⁹ szolgált, s bár előfordult (ha többnyire informálisan is), hogy birodalmi szempontok mentén értelmezték, maga a „Közép-Európa”

⁶⁴ Todorova 1999: 95.

⁶⁵ Ami Boué több oldalt szentelt a dunai hajózásnak híres Balkán-könyvében. Vö. Boué 1840, 148–160. Felix Philipp Kanitz Balkán-kutató pedig ismételten foglalkozott a Duna-szabályozás kérdéseivel és a dunai hajózás eredményeivel. Vö. Kanitz 1868b: 381–395.

⁶⁶ A Balkán mellett ide sorolható Kelet-Európa fogalma is. Vö. Wolff 1996.

⁶⁷ Höhne 2011: 143–168, 144.

⁶⁸ Höhne 2011: 145.

⁶⁹ Höhne 2011: 145.

jelige újra és újra feltűnt a fennálló birodalmi renddel szemben megfogalmazott elképzelésként is.⁷⁰

A fogalom „földrajzi hatósugara” homályos, s mindenekelőtt „a szélein kevésbé egyértelmű.”⁷¹ Határai, akárcsak középpontja, aszerint változtak, hogy éppen milyen diszkurzusokban tárgyalták őket:

- német kontextusban kiemelendők a viták a német egységről a 19. század közepén,⁷² majd a Német Birodalom gazdasági-politikai orientációjáról a 19. század végén és a 20. század elején,⁷³ valamint a 20. század húszas-harmincas éveiben formálódó német Délkelet-Európa-politika.⁷⁴
- Az osztrák hagyományban megemlítendőek Karl Ludwig von Bruck 1848/49-es Közép-Európa tervei,⁷⁵ a Habsburg Monarchia különféle föderalista átalakítási tervei,⁷⁶ és végül azok a nosztalgikus elképzelések, melyek a Monarchia felbomlása után keletkezett úrt igyekeztek gazdasági (vagy épp kulturális) értelemben betölteni.
- Végül meg kell említeni az 1980-as évek Közép-Európa-diszkurzusait, melyek stratégiai célja volt, „hogy a vasfüggöny mögötti országokat ismét visszahozzák Európa ’nyugati centrumába’.”⁷⁷

Képlékenységenek köszönhetően a Közép-Európa eszme a 19. és 20. század során nézőponttól és a politikai-gazdasági érdektől függően igen sokféle országra és térségre volt kiterjeszthető, de mindenképp volt egy olyan „magja”,⁷⁸ mely a 19. században és a 20. század elején magába foglalta a Né-

⁷⁰ Ilyen ellenkoncepciónak tartja Johannes Feichtinger František Palacký nyílt levelét a frankfurti németgyűlésnek 1848-ban, amelyben Palacký a nagynémet megoldással és az orosz imperializmussal szembeni védelemként egy Duna menti nemzetközösséget vázol fel. Vö. Feichtinger 2011: 53–74, 55f. Habsburg-ellenes Kossuth Lajos 1862-es konföderációs terve is, jóllehet ez a terv, mint Steffen Höhne megállapítja, „inkább egy partikuláris hegemonia jegyében állt”. Höhne 2011: 147. Vö. Kossuth 1999: 129–132.

⁷¹ Mommsen 1995: 3–24, 3.

⁷² Vö. Mommsen 1995: 5f.

⁷³ Vö. Mommsen 1995: 9ff.

⁷⁴ Vö. Schröder 1975: 75–96; Sachse 2010.

⁷⁵ Ez alatt Bruck báró vámunió-elképzelései értendőek. Vö. Bruck 1849. október 26. Vö. Wandruszka 1980: 110–142.

⁷⁶ Vö. Palacký 1972. Vö. Popovici 1906. Utóbbi eszmét Ferenc Ferdinánd főherceg is felkarolta.

⁷⁷ Feichtinger 2011: 60.

⁷⁸ Mommsen 1995: 3.

met Birodalmat és az Osztrák-Magyar Monarchiát, valamint tartozott hozzá egy „függelék”,⁷⁹ mely éppúgy jelenthette (teszem azt Friedrich Naumann írásában) Lengyelországot és a balti államokat, mint a Duna menti országokat (például Paul Rohrbachnál), vagy akár Törökországot is (pl. Ernst Jäckh írásában).⁸⁰ Ezt a „függeléket” egyszerre „tekintették a középpont részének és egyúttal perifériának is”, s épp ez a kétértelműség volt a legfőbb jellemzője.⁸¹

Ha csak a német politikai vitákat vesszük, a Közép-Európa eszmének már itt is számtalan értelmezésével találkozunk, s mint Wolfgang Mommsen megállapítja, ezek „igen különböző célkitűzéseknek és törekvéseknek ágyaztak meg”⁸². A 19. század közepén Közép-Európát mindenekelőtt mint a (kisnémet) nemzetállami egységtörekvésekkel ellentétes egyetemes, nemzetek feletti fogalmat használták (példa erre Constantin Frantz), miközben a 19. század végén (például Paul de Lagardnál) ugyanez a fogalom már a nacionalista-imperialista ideológiák alátámasztására szolgált. Az első esetben Közép-Európa egy olyan „politikai kultúra szellemében fogalmazta meg egy nemzetek feletti tér koncepcióját, mely a keresztény-nyugati Európa hagyományában gyökerezett”,⁸³ a második esetben viszont egyfajta „informális imperializmust”⁸⁴ értettek alatta.

Közép-Európa mindenesetre „nehezen körülhatárolható” elképzelés volt,⁸⁵ bár nem nélkülözte az állandó elemeket sem, közéjük tartoztak egyfelől a politikai szövetség és a vámunió Németország és Ausztria-(Magyarország) között,⁸⁶ másfelől „a két ‘német’ monarchia közös érdekövezetei.”⁸⁷

Bár a Közép-Európa koncepció már a 19. század közepe táján napirenden volt, egészen az első világháborúig, ha olykor elő is került, minden komolyan vehető gazdasági alapot nélkülöző politikai elképzelés maradt.⁸⁸

⁷⁹ Mitrović 1995: 39–62, 44.

⁸⁰ Adott esetben akár Franciaország, Belgium, Hollandia és Dánia (esetleg Olaszország, Svédország és Norvégia) is Közép-Európához tartozhatott. Vö. Bethmann-Hollweg: Septemberprogramm 1914. szeptember 9. <https://web.archive.org/web/20140818233046/http://www.dhm.de/lemo/html/dokumente/hollweg> (letöltés ideje: 2016. július 12.) Vö. Mommsen 1995: 14f.

⁸¹ Sachse 2010: 13–45, 16.

⁸² Mommsen 1995: 4.

⁸³ Mommsen 1995: 5.

⁸⁴ Mommsen 1995: 3.

⁸⁵ Mommsen 1995: 4.

⁸⁶ Friedrich List, később Karl Ludwig Bruck báró.

⁸⁷ Csáky 2010: 40.

⁸⁸ 1913 előtt „a német gazdaság tengeren túli exportirányultsága túlságosan nagy [...], pozíciója a világpiacokon túlságosan erős [volt], [...] mintsem hogy egy új középeurópai gazdasági térségre koncentrálhatott volna. Mommsen: Mitteleuropaidee, 13. Mommsen azt is kiemeli, hogy az első

Az első világháború és mindenekelőtt a tengeri blokád tapasztalata idézte elő a fordulatot, melynek köszönhetően „a német terjeszkedési törekvések tárgya újból az európai kontinens lett.”⁸⁹ Közép-Európa akkoriban a háború utáni időkre készülő „tervezés jellegét”⁹⁰ öltötte, és míg egyrészt egy „mérsékelt, elsősorban informális módszerekkel operáló expanziós politika magvát”⁹¹ képezte, másrészt olyan eszköz volt a Német Birodalom számára, amellyel

Ausztria-Magyarországot be tudta vonni a német háborús célok tervezésébe, s a kettős monarchia terjeszkedési törekvéseit így közvetett módon fel tudta használni a saját informális hegemoniájának biztosítására az európai kontinensen.⁹²

Nem véletlen tehát, hogy a Közép-Európa-gondolat első valóban nagy hatású kifejtése a német nyilvánosságban az első világháború idejére tehető, egész pontosan 1915-re, és Friedrich Naumann nevéhez kötődik⁹³, aki aztán 1916-ban egy Közép-Európával foglalkozó munkabizottság létrehozását is kezdeményezte.⁹⁴

Míg Naumann⁹⁵ *Mitteuropa* című művében teret szentelt „a többi érintett nép önrendelkezésé”⁹⁶-nek, és igen komolyan vette a kisebbségek, valamint a felekezetek jogait, addig az olyan publicisták, mint Ernst Jäckh⁹⁷ Közép-Európát egy erőteljesen Kelet felé expandáló geopolitikai tömb előmunkálatának tartották, és kifejezetten imperialista kategóriák mentén gondolták tovább.⁹⁸

gazdasági természetű Közép-Európa-gondolat megfogalmazása 1913-ban Walter Rathenautól, a német üzleti körök egyik prominens képviselőjétől származott. Vö. Csáky 2010: 11f.

⁸⁹ Csáky 2010: 13.

⁹⁰ Csáky 2010: 13.

⁹¹ Theobald Bethmann-Hollweg birodalmi kancellár köre. Vö. Csáky 2010: 13.

⁹² Csáky 2010: 15.

⁹³ Naumann 1915. Mommsen „propagandairat”-nak nevezi, „mely az igazi nagy problémákat jó részt figyelembe se veszi.” Mommsen 1995: 19.

⁹⁴ A bizottság munkatársai közé tartoztak Mathias Erzberger, Hugo Stinnes, Albert Ballin, Ernst Jäckh, Gustav von Schmoller és Max Weber. Vö. Mommsen 1995: 17.

⁹⁵ Naumanns tevékenységét az elmúlt évtizedekben különböző történészek különféleképpen értékelték. Míg Wolfgang Mommsen például a Naumann és a munkabizottság más prominensei közötti különbséget emeli ki (Vö. Mommsen 1995: 17ff.), addig Klaus Thörner a német Délkelet-Európa elképzelésekről írott ideológiai-kritikus áttekintésében Naumannt „gazdasági imperialista”-ként sorolja be (megkülönböztetve az Össznémet Szövetség annexionista imperialistáitól). Thörner szerint Naumann híres művének föderalista elvei csupán az általa hirdetett hegemoniális és expanzionista törekvések álcázására szolgáltak. Thörner 2000: 177, 271. <http://oops.uni-oldenburg.de/409/1/442.pdf> (letöltés ideje: 2016. július 12.) Vö. Feichtinger 2011: 56.

⁹⁶ Mommsen 1995: 19.

⁹⁷ Jäckh 1916.

⁹⁸ Ezeknél a publicistáknál, így például Ernst Jäckh cikkeiben, Közép-Európa csupán a német világhatalmi pozíció felé tett első lépést jelentette. Vö. Jäckh 1916: 20f.

A második világháború után szertefoszlott ugyan a politikai indíttatású Közép-Európa-tervek esélye, ám a gazdaságpolitikában annál sikeresebbnek bizonyultak.⁹⁹

Bár államközösségnek képzelték, a koncepciónak az első világháborúban és a két világháború között kidolgozott gazdasági és politikai változatai valójában egy „birodalom víziója”¹⁰⁰-ként, vagy afféle „informális birodalom”¹⁰¹-ként tekintettek Közép-Európára, mert a koncepció egyenlőtlen hatalmi viszonyokat feltételezett egy uralkodó központ és egy általa uralt periféria között.¹⁰²

Ha a német Közép-Európa-elképzelések a második világháború után hitelüket veszítették, és a fogalom idővel átpozicionálódott, azért mindenekelőtt a koncepciónak a „vilmosi Németországban kialakult imperialista perspektívája”¹⁰³ okolható, valamint az a tény, hogy a 19. század közepétől mindinkább a németek, illetve a Német Birodalom gazdasági, politikai vagy épp kulturális fölényét fejezte ki Európa egy részén”.¹⁰⁴

A mindezideig utolsó, a 20. század nyolcvanas és kilencvenes éveiben kibontakozó Közép-Európa-viták, melyeket részben kelet-európai ellenzékiek, részben pedig osztrák kultúrpolitikusok és intézmények kezdeményeztek,¹⁰⁵ és amelyek Rudolf Jaworski szerint „a maguk ’politikaszemleges’ eszközeivel nem csekély mértékben hozzájárultak a kiélezett Kelet-Nyugat ellentét enyhüléséhez,”¹⁰⁶ inkább tekinthetők egyfajta kulturális identitásra tett ajánlatnak, semmint politikai tervnek. Közép-Európát a Német Szövetségi Köztársaság nélkül képzelték el, előszeretettel hivatkozva korábbi nem-német konföderációs tervekre, ami a Közép-Európa koncepció egyértelmű eltolódását jelentette, vagy lehet úgy is mondani: „szakítás”¹⁰⁷-t a koncepció addigi hagyományával.

A Közép-Európa elgondolások, melyekhez (folytatható) hagyományként nyúltak vissza, többnyire azok a két háború közötti időszakban megfogalmazott

⁹⁹ Ez mindenekelőtt Délkelet-Európára mint „tervezési terület”-re érvényes. Vö. Sachse 2010.

¹⁰⁰ Sachse 2010: 17.

¹⁰¹ Sachse 2010: 17. Az „informal empire” kifejezést Schröder is használja. Vö. Schröder 1976: 5–32; Schröder 1975.

¹⁰² Sachse 2010: 16.

¹⁰³ Rován 1988: 1–14, 1. id. Csáky 2010: 39.

¹⁰⁴ Csáky 2010: 39f.

¹⁰⁵ Kelet-Európai (főként magyar és cseh) disszidens-diszkurzusok éppúgy idesorolhatóak mint osztrák és részben német tudományos és kultúrpolitikai projektek. Vö. Konrád 1986: 87–97; Kundera 1985: 133–144; Busek–Brix 1986; Schlögel 1986; Papke–Weidenfeld (szerk.) 1988; Busek 1997.

¹⁰⁶ Jaworski, Rudolf: Zentraleuropa – Mitteleuropa – Ostmitteleuropa <http://www.kakanien-revisited.at/beitr/fallstudie/RJaworski1.pdf> (letöltés ideje: 2016. július 12.)

¹⁰⁷ Mommsen 1995: 4

európai, közép-európai és Duna-konföderációs tervek, melyek azon az előfeltevésen alapultak, miszerint „az egyes nemzetek ebben a térségben túl kicsik ahhoz, hogy a környező nagyhatalmak terjeszkedési törekvéseinek ellen tudjanak állni”,¹⁰⁸ ezért egy nagyobb szövetségbe kell őket összefogni. Az elképzelés hívei „elsősorban azon elitekből kerültek ki, akik 1918 vesztesei voltak.”¹⁰⁹

A Habsburg Monarchia e koncepciók szinte magától értetődő vetítési középpontja volt, nemcsak földrajzi helyzete, hanem nemzetek feletti jellege miatt is – mely politikai pozíció a két világháború között két nagyhatalom közé beékelődött, etnikailag sem egységes utódállamok létrejöttével némelyek számára fájó módon betöltetlen maradt.

Utólag a Monarchia maga is egy darab Közép-Európának tűnt, bár inkább annak esélyét, mintsem megvalósulását jelentette. Ebben az értelemben tesz különbséget Csáky Moritz is a német¹¹⁰ és az olyan osztrák avagy „Duna menti” elképzelések¹¹¹ között, melyeket az első világháborút követően osztrák szerzők és nem-osztrák gazdaságpolitikusok¹¹² fogalmaztak meg, és melyek Németország kizárásával az „utódállamok” (vagy egy részük) többé-kevésbé laza föderációjának létrehozását, vagy akár csak gazdasági összefogását tűzték ki célul.¹¹³

¹⁰⁸ Wiederkehr, Stefan: Föderalismus und Konföderationspläne. http://www.uniklu.ac.at/index.php/Föderalismus_und_Konföderationspläne (letöltés ideje: 2016. július 12.)

¹⁰⁹ Klimó, Árpád von: Rezension von Heinz Duchhardt/ István Németh: Der Europa-Gedanke in Ungarn und Deutschland in der Zwischenkriegszeit. Mainz: Philipp von Zabern 2005. <http://www.sehepunkte.de/2007/09/druckfassung/10963.html> (letöltés ideje: 2016. július 12.)

¹¹⁰ Csáky a „Mitteleuropa” (Közép-Európa) fogalom helyett „Zentraleuropa”-t (centrális Európa) javasolja, mert történelmileg és ideológiailag kevésbé terhelte. Vö. Csáky 2010: 49.

¹¹¹ Csáky 2010: 40.

¹¹² Joachim Kühl közéjük sorolja többek között Hantos Elemért, akinek két nagy Budapesten és Brünben tartott előadására hivatkozik. Vö. Pester Lloyd 1932, február 12. Industrie und Handel, Berlin 1932. február 15. továbbá: Bohemia, Prager Tageblatt és Brünner Tagesbote 1932. február 15; Vö. Kühl 1958: 7.

¹¹³ Csáky 2010: 41. Vö. Hugo von Hofmannstahl: *Wir Österreicher und Deutschland* (1915), *Österreich im Spiegel seiner Dichtung* (1916), *Die Idee Europa* (1917). In Hugo 1979: 13–25, 43–54, 390–396. Az első világháború után is történtek kísérletek arra, hogy Közép-Európát olyan képződménnyek írják le, amelynek természetes középpontja Prágában, Bécsben vagy Budapesten található. Közép-Európa fogalmát számos, főleg közgazdászok részvételével megrendezett konferencián, Németország nélkül definiálták (részint az egykori magyar államtitkár, Hantos Elemér hatására). Ezek a koncepciók Joachim Kühl szerint gyakran beszélnek „Duna-Európá”-ról, hogy ezáltal is elhatárolódjanak a német Közép-Európa koncepcióktól. Az általa ebben az összefüggésben idézett *Donauropa* folyóiratról azonban nem mondható el, hogy a Német Birodalommal szemben túlzott távolságtartásra törekedett volna. Vö. Kühl 1958: 7.

A Duna számos Közép-Európa-koncepcióban Európa keleti és nyugati részét összekötő emblemikus tájként jelenik meg.¹¹⁴ Olyan szimbolikus tengelyként tekintettek rá, amely nemcsak a Habsburg Birodalom, de minden olyan politikai és gazdasági elgondolás számára is tájékozódási pontként szolgált, mely az osztrák államot föderális alapon kívánta megreformálni vagy épp leváltani. Így lett a Duna Közép-Európa hívószava, és tette annak eszméjét megfoghatóvá.¹¹⁵

Valójában azonban jelentős különbség mutatkozik a Duna 19. századi és 20. századi szimbolikája között. Mert míg a 19. század közepe táján kimondottan birodalmi perspektívából tekintettek a Dunára – az osztrák–magyar elitek nézőpontjából –, s így döntően Bécset Konstantinápolyval összekötő folyóként értékelték, homályban hagyva ezzel a két birodalmi főváros közötti térség szerepét, addig az első világháború után, majd később a közép-kelet-európai rendszerváltást követően a Duna menti kisállamok és azok szomszédsági kapcsolatai kerültek az érdeklődés homlokterébe. Mindenesetre a kis, újonnan létrejött nemzetállamok, valamint e „periféria” és az elképzelt középpont közötti viszony jelentették a Közép-Európa-koncepció és a Dunatérség közös metszetét, s így mindkét kognitív térkép az Európán belüli határok mozgathatóságát implikálta – ellentétben mondjuk a Balkán fogalmával.

A 19. század képzetvilágában a Duna két különböző világtájat kötött össze egymással. A közkedvelt felfogás szerint a Keletet a Nyugattal összekötő kapocs volt, vagyis e két meghatározó nagy térképzetet, s azok viszonyát egy meghatározott régióra vetítette. Hogy pontosan hol is ér véget a Nyugat, és hol kezdődik a Kelet, azt viszont ez a képlet nyitva hagyja. Összekapcsolni csak különbözőket lehet, és így az összekapcsolás e különbözőséget is láthatóvá teszi.

A kapocs itt topológiai modell. S mint a Dunával kapcsolatos modellek közt az egyik legkedveltebb, jól mutatja, hogy a kapcsolat, melyet a Duna a 19. század közepén teremtett, elsősorban nem a Duna menti országok között, hanem egy régiók feletti kontextusban értelmezhető. A Kelet és Nyugat közötti tér, melyet a kapocsként elképzelt Duna átszelt és ezáltal voltaképpen

¹¹⁴ Claudio Magris az 1988-ban megjelent *Duna. Egy folyó életrajza* című könyvében próbálta meg a kortárs Közép-Európa-diszkurzus számára kiaknázni az egykori Habsburg Monarchia emblemikus táját. Esterházy Magris-travesztiájában lényegesen szkeptikusabban fogalmaz. Vö. Esterházy 1991.

¹¹⁵ Palacký az osztrák állameszmét valósággal a Dunára mint földrajzi tényezőre alapozza. Mert „[e]nnek a kívánatos szövetségnek az igazi éltető ereje a Duna, hatalmi központjának nem szabad ettől a folyótól messze eltávolodnia, ha valóban érvényesülni és megmaradni szándékozik. Bizonyos, hogy ha az osztrák állam már régóta nem állna fenn, Európa, sőt a humanitás érdekében arra kellene törekednünk, hogy mielőbb létrejöjjön.” Psaní do Frankfurtu. Id. Berkes 2003: 277.

megteremtett, nincs megnevezve és ennek a retorikai alakzat szempontjából nem is volt jelentősége. Vajon kaotikus köztes térként kell-e elképzelni vagy inkább kapuként, mely egyetlen helyre sűríti össze az összekapcsolás és az elkülönülés funkcióit? Netán átmeneti övezetként? A 19. századi Duna-irodalomban, úgy tűnik, mindhárom megközelítésre volt példa.

KAPOCS NYUGAT ÉS KELET KÖZÖTT

A 19. század minden jel szerint legkedveltebb Duna-toposza a folyót olyan kapocsként láttatta, mely a Keletet és a Nyugatot köti össze egymással. Az elképzelés a gőzhajózás elterjedésével jelent meg, amikor a folyó stratégiai jelentőségű vízi útvonallá vált, és a Dunát a világkereskedelem funkcionális összefüggésébe helyezte, amelyben a csere a két homlokegyenest eltérő gazdasági és kulturális erőforrásokkal rendelkező világtáj közötti kapcsolat alapja. E modell értelmében a Duna nem egyszerűen a Fekete-erdőtől a Fekete-tengerig folyt, hanem a dunai gőzhajózás stratégiai céljainak megfelelően Bécestől (Ulmtól, Pozsonytól, illetve Pesttől) Konstantinápolyig.

A kormányzat már 1833-ban megbízta a DDSG-t az al-dunai hajóközlekedés megindításával, mely a Skala Gladova és Galac közötti összeköttetést volt hivatva biztosítani, különös tekintettel arra, hogy – mint akkoriban mondták – Konstantinápoly „a Duna tulajdonképpeni végpontja és torkolatja.”¹¹⁶

Az 1838-ban kiadott Bechstein-féle album ismertetője meglepő földrajzi leleménnyel illusztrálja az új dunai vízi út távlatait – melyet egyébként másokhoz hasonlóan „az európai kultúra új hadiútját”-nak aposztrofál „Ázsia meghódítására”¹¹⁷ –, amikor kiemeli a Boszporuszt és a Dardanellákat mint azon pontokat, „melyeken keresztül a folyó vize a Földközi-tengerbe ömlik.”¹¹⁸ Azaz nem a Duna-deltát, hanem Konstantinápolyt tekinti a Duna tényleges torkolatának,¹¹⁹ s ezzel Európa legnagyobb folyóját egy két világrészt össze-

¹¹⁶ [Kohl] 1853: 172. Ily módon lehetett, hogy a DDSG, miközben a hajók és az utazási alkalmak számát csak lassan tudta emelni, a hajózási útvonal két szélső pontja között a lehető legrövidebb idő alatt (1834-ig, illetve 1838-ig) összeköttetést teremtett.

¹¹⁷ Bechstein [1838] 1990: 23; Müller 1839–41: ix.

¹¹⁸ Bechstein [1838] 1990: 23.

¹¹⁹ Bár Bechstein itt régebbi földrajzi elképzelésekre támaszkodott, minthogy azonban ezeket Luigi Marsigli már 1680-ban cáfolta, illetve bizonyítani tudta, hogy az erős felszíni áramlás ellenében, mely a Boszporuszból Dél felé áramlott, egy nem kevésbé erős ellenáramlás érzékelhető „mely, ha kisebb mértékben is, sós vizet juttat a Földközi-tengerből a Fekete-tengerbe”, így Bechstein leírása inkább szimbolikus geográfiákon mintsem a valóságoson alapul. „A régi földrajztudósok melleleg nem is tévedtek nagyot, mert a két tengerszoros geológiai szempontból ‘megfulladt

kacsoló folyam rangjára emeli. Hasonlóan jár el Adalbert Müller, aki 1839-ben megjelent utazási kézikönyvében ugyan nem nevezi Konstantinápolyt torkolatnak, de gyakorlatilag akként kezeli, amikor dunai útjának végpontjaként „a nagyvezír nagy kiterjedésű államait”, konkrétan Konstantinápolyt és Szmirna (Izmir) városait nevezi meg.¹²⁰ A trieszti székhelyű Osztrák-Magyar Lloyd Johann Georg Kohlt ugyancsak azzal bízta meg, hogy a Dunának e meghosszabbított szakaszát is térképezze fel.¹²¹

A folyótorkolat eltolódása a Fekete-tenger mellékének „senkiföldjéről” az Oszmán Birodalom fővárosába jól szemlélteti, miként is rendezik át a képzelt geográfiák a valós földrajzi adottságokat, illetve miként idomítják azokat egy domináns elképzeléshez.

Amikor Bechstein a Boszporusz kijáratát „csodálatos folyóvölgyként” emlegeti, ahol „a két világrész természeti pompája varázslatosan” olvad össze,¹²² a „csodálatos folyóvölgy” akár az egész folyót is jelenthetné, mely az elterjedt elképzelés szerint szintén két világrészt olvasztott egybe.

Ez az elképzelés nem csupán sajátos ranggal ruházta fel a Dunát a többi európai folyóhoz képest, de egyúttal egy olyan képzelt geográfia részévé is tette, amely bár valós földrajzon alapult, mégsem lehetett csupán arra leegyszerűsíteni. Hiszen amennyire a Kelet és Nyugat nem valós földrajzi entitás, ugyanannyira nem tekinthető annak a kettőt összekötő kapocs sem. A „világtájak”, akárcsak a „kapocs”, mely azokat összeköti, csak együtt nyerik el szimbolikus jelentésüket.

A FELFEDEZÉS FORGATÓKÖNYV

A folyónak, mely a Keletet a Nyugattal kötötte össze, persze a kettő közötti határt is magába kellett foglalnia. Arról azonban megoszlottak a vélemények, hogy az ismert és az ismeretlen Duna között pontosan hol is kellene meghúzni azt. Voltak, akik igen szigorúan jelölték ki vagy jelenítették meg, míg mások ezt a különbséget két egymástól alapjaiban különböző „biroda-

folyóvölgy’, ezek vezetik le a Fekete-tenger víztöbbletét, melyet a tengerbe ömlő óriási folyók, a Dunán kívül a Kubán, a Don, a Dnyeper és a Dnyeszter okoznak. Weithmann 2000: 58.

¹²⁰ Müller 1839–41. 1.: IX.

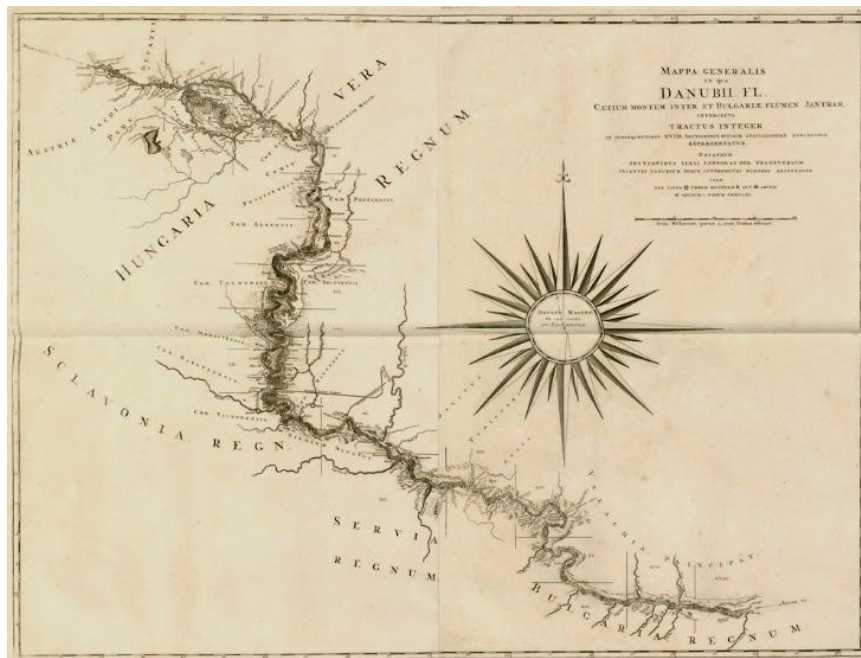
¹²¹ Elsmann 2010: 129.

¹²² Bechstein [1838] 1990. 2.: 60. A Boszporusz bejáratáról így ír: „Egy pillantással két világrészt vesszünk szemügyre; mert Ázsia és Európa itt nyújt kezét egymásnak, és a félórányi széles csatornában [ezen a Boszporuszt érti] ismét csak a Dunát látjuk viszont, mely miután csordultig töltötte a Fekete-tenger medencéjét, vizeit a Boszporuszon keresztül a Márvány-tengerbe önti, hogy onnan azután a Dardanellákon át ömöljék az Égei-tengerbe.” Bechstein [1838] 1990. 2.: 58.

lom” közötti fokozatos átmenetként ábrázolták. Úgy tűnik, hogy az Al-Duna országainak státuszát és ábrázolását közeledés és elhatárolódás kettőssége határozta meg az egész 19. században, s ez a kapocsképzethez hasonlóan arra szolgált, hogy segítségével jelöljék ki azoknak az újonnan létrejött országoknak a helyét, melyeket korábban összefoglaló néven európai Törökországnak, később Szerbiának, Havasalföldnek, Moldáviának és Bulgáriának hívtak. Az Al-Duna vidékére tett utazásokat a régió viszonylagos ismeretlensége miatt még a 19. században is gyakran értelmezték „felfedezőútként”, és felfedezések is voltak a szónak abban az értelmében, hogy valamit felismerhetővé és láthatóvá tettek, ami mindaddig nem volt a szimbolikus rend része. Amikor felfedezésként jelenítették meg őket, akkor kiemelték a vidék másságát, s egyúttal be is illesztették azt az utazás folyamatába. Jellemző az al-dunai területek sajátos helyzetére, hogy hozzáférhetetlenségüket még a 19. század második felében is az Európán kívüli világból vett párhuzamokkal illusztrálták.



5. kép: Philip Lea: *A Magyar királyság új térképe* (1693–98).



6. kép: Marsigli-féle Duna-térkép. (Forrás: Marsigli, Ferdinando Luigi: Danubius Pannonicus-Mysicus. Amsterdam 1726.)

Egészen a 18. századig nem készültek pontos térképek a régióról, elsőként Luigi Ferdinando Marsigli katonai kartográfusnak sikerült a Duna folyásirányával kapcsolatos megrögzött térképészeti hibákat kiküszöbölni.

Mindaddig, amíg Bécs, Pest és az Al-Duna városai között nem volt menetrend szerinti közlekedés, az utazó bizonyos értelemben joggal tekintette magát felfedezőnek. Gondolhatta, hogy olyasmit lát, amit addig más nem látott még; vagy hogy olyasmit ír le, amit mások addig még nem írtak. A dunai utazások töredezett történetében a gőzhajózás előtt szinte minden nemzedék úgy tekintett magára, mintha elsőként lépett volna erre az ismeretlen földre. A 17. század végén Ferdinando Marsigli katonai térképész szó szerint titokban leste el a törököktől a térképeit; mint írja, „ezt a távoli, rejtett világot ugyanis, hogy úgy mondjam, barbár ismeretlenségéből elsőként én emeltem ki.”¹²³ Majd száz évvel később Nikolaus Kleemann kereskedő,¹²⁴ aki 1768-ban egy

¹²³ Marsigli 2004: 347.

¹²⁴ Ernst Nikolaus Kleemann 1736–1801.

rakomány dohányt szállított a Fekete-tengerre a Dunán,¹²⁵ naplójában ugyan-csak a „felfedezni” szót használta tervének leírására, és kortársai is úgy tekintettek rá, mint az „első” németre, aki áthajózott a Vaskapun¹²⁶ – tény, mi tény, oly korban, amikor az általános tanvélemény szerint ez még egyáltalán nem is volt lehetséges.

Ötven évvel később két magyar arisztokrata, Széchenyi István és unoka-öccse, Waldstein János 1830-ban Pestről egészen a Fekete-tengerig hajóztak lefelé a Dunán, és vállalkozásuk újszerűségét az Európán kívüli világ példáival húzták alá. Széchenyi expedíciónak fogta fel dunai utazását, melynek sikerétől a dunai gőzhajózás ügye függött. A gróf többek között egy vízmérnököt is magával vitt az útra, akinek éppen az lett volna a feladata, hogy felmérje az Al-Duna hajózhatóságát.¹²⁷ Széchenyi, akiről úgy tartották, hogy kiválóan értett önmaga hatásos inszcenálásához,¹²⁸ al-dunai utazását egyfajta egzotikus felfedezőútként mutatta be. Ha hihetünk a naplóbejegyzéseinek, akkor a folyó Orsova utáni szakaszán, „szinte az Amazon folyóra képzelhetjük magunkat.” Vagy más szavakkal: „Itt már teljesen kicsöppentünk a civilizációból.”¹²⁹ Míg útitársa, gróf Waldstein János már a mohácsi Duna ártéri erdőinél úgy gondolja, „hogy ha a kunyhóból egy fél mezétlen, tolyval felékesített Néger jött volna ki, éppen nem csudálkoztam volna.”¹³⁰ Széchenyi hajóútját utólag hasonlították Stanley kongói felfedezőútjához is.¹³¹ De a körülbelül négy évvel később a vidéket bejáró ír újságíró Michael Quin is olyan tájként mutatta be az al-dunai országokat, amely addig alig tartozott Európához.¹³² S még Adal-

¹²⁵ Onnan szárazföldi úton tarott a Krím-félszigetre, majd onnan a tengeren át Konstantinápolyba. Vö. Gräter 1822: 306f.

¹²⁶ „Mert Kleemann volt az első német, aki a Dunán eljutott egészen a Fekete-tengerig.” Gräter 1822: 308.

¹²⁷ Széchenyi 1934: 51–123.

¹²⁸ Lackó 2001.

¹²⁹ Széchenyi–Waldstein 1942: 89. (1830. július 14-ei bejegyzés)

¹³⁰ Széchenyi–Waldstein 1942: 160. (1830. június 25-ei bejegyzés, eredetiben is magyarul)

¹³¹ Széchenyi önmegítélésére céloz Metternich, amikor szellemesen megjegyzi, a gróf úgy hiszi, hogy ő fedezte föl a Dunát. S bár ezzel sikeresen érzékeltette, hogy a gróf igénye túlzott, de Theodor Bunsen német közigazdász 1884-ben írott traktátusában mégis épp ellenkezőleg ítélt: „Ennyire tévedett volna a gróf, amikor ezt képzelte? Vajon nem a hasznosítás-e a valódi felfedezés? A Kongó léte Stanley megérkezése előtt se volt ismeretlen. Stanley érdeme, hogy Európa figyelmét a Kongóra terelte, és hogy a belgák királyának, valamint az Afrika Társaságok segítségével a folyamat az emberek számára hasznosíthatóvá tették. Ha Metternich tréfáját tovább akarnánk szőni, úgy kellene fogalmaznunk: A németek csak most kezdik felfedezni a Dunát.” Bunsen 1884: 5.

¹³² Ezek az országok, amelyek eddig mintha nem is tartoztak volna Európához, gyorsan az civilizáció hatósugarába kerülnek. Az eredetiben: „Those countries, which have hitherto seemed scarcely to belong to Europe, will be rapidly brought within the pale of civilization” Quin 1835: 131. [Kiemelés tőlem K.E.]

bert Müller 1839-ben megjelentetett dunai kézikönyve is *terra incognita*-nak nevezi a folyó Bécs alatti szakaszának országait.¹³³

A párhuzamok az Európán kívüli világgal jól szemléltetik az ismeretlenség mértékét és a tájékozódás elvesztését ebben az idegen térben. Mivel a konkrét helymegjelöléseket ezekben az összehasonlításokban nem találni, ezért úgy tűnhet, mintha ennek az ismeretlen térnek nem lenne meghatározott kiterjedése, és nem lenne földrajzi értelemben pontosan rögzíthető. E tájképekre aligha vethető ki az idő megszokott fogalmi hálója, mert egy végtelen, s végső soron mocsanatlan időre utalnak. A Másik tere ezekben a szövegekben a „bár-hol” és „bár-mikor” szavakkal jellemezhető. A saját tevékenység „felfedezésként” történő megjelenítése pedig olyan gesztus, mely az utazót felruházza a tér felmérésének feladatával. Úgy tekinthet önmagára, mint aki az általa észlelt dolgokat pontosan feljegyezni, megnevezni és elhelyezni képes.

A Balkán-kutató Felix Kanitzot még a 19. század második felében is „a Kelet Nyomkereső”¹³⁴-jeként tartották számon a Balkán-félszigetről készített térképeiért, aprólékos tudományos munkásságát pedig a közvélemény hatalmas és mitikus jelentőségű „felfedezés”-sé adta össze. 1877-ben az *Allgemeine Zeitung* egyik cikke „a Balkán Kolombuszának”¹³⁵ nevezte. Kanitz

[m]itikus hősökhöz hasonlóan hegyeket tolt el, folyók irányát változtatta meg, [városokat törölt el a föld színéről,] s száz meg száz helységet alapított, avval a különbséggel, hogy az általa megsemmisített városok sohase is voltak meg egyebütt, mint a kartográfusok fantáziájában, a falvak meg megvoltak, de nem voltak felfedezve [...].¹³⁶

Kanitz önértelmezésében meghatározó volt a szűzföld metaforája.¹³⁷ A felfedezés gesztusa pedig, amely a metaforából következett, újra és újra a küszöbátlépés alaphelyzetére utal vissza. A tudós azért lépett szűzföldre, hogy a táj jeltelen felszínét írással lássa el és szimbolikusan birtokba vegye.

A Kanitz úti beszámolóiba beleszótt utalások a 19. században példaértékű kutatási terepnek számító Egyiptom régészeti és földrajzi-térképészeti fel-

¹³³ „A legtöbb nyugat-európai szemében már Magyarország is *terra incognita*, hát még Szerbia, Bulgária, a Havasföld vagy Moldávia.” Müller 1839–41. 2.: IX.

¹³⁴ Hellwald 1875: 3.

¹³⁵ Vö. Fehér 1932.

¹³⁶ Tahler 1877. március 22. Id. Fehér 1932: 150.

¹³⁷ A párhuzamokat, amelyeket a recenzensek Kanitz és a nagy felfedezőutak képzeletvilága között vontak, eredendően maga Kanitz élte és formálta. Úgy tekintett magára, mint „az európai Kelet egyik legismeretlenebb vidékének” felfedezőjére és feltérképezőjére, mint egy olyan nép (értsd: a bolgárok) etnográfusára, amely „néprajzi tekintetben tökéletes *terra incognita*” volt. Kanitz 1875–1879. I.: XVI.

tárására hozzátartoztak a tudós önstilizálásához. Annak érzékeltetésére, hogy milyen hatalmas a folyó áradása Belgrád alatt, a következő hasonlatot olvashatjuk:

Ameddig csak a szem ellátott, az osztrák oldalon a sík mindenütt víz alatt áll. Egy nílusi áradás képe tárult elénk annak teljes lenyűgöző kiterjedésében.¹³⁸

A Rtanj hegység láttán, melynek körvonalai piramist formáznak, Kanitznak „a sokat csodált Nílus menti Kheopsz-piramis” jut eszébe.¹³⁹ Ezek a párhuzamok egyrészt a szemrevalóság mércéjét adják meg, másrészt a még ismeretlen tájat jelentőségteljes keretbe helyezik, s ezzel kiemelik annak fenséges és egzotikus vonásait.

De a Kelet és egyáltalán az Európán kívüli világ nem csak vonatkoztatási keretként, nem is csupán az egzotikum jelölésére szolgált, hanem egyfajta kontrasztot képzett a Balkán viszonylagos ismeretlenségével szemben: „Közvetlenül kapuink előtt gazdag, sűrűn lakott területek vannak, amelyek a legújabb térképeinken sem sokkal jobban vannak feltüntetve, mint a Nílus legújabban ismertté lett forrásvidéke.”¹⁴⁰ Egzotikusság és közelség ellentétéből született meg a „Balkán” mint kutatási terület.

Ha más és más módon, de e szövegek jól láthatóvá teszik az ellenmondást a tér elképzelt homogenizálása és tényleges széttagozottsága között. Még azok a tájleírások is, melyek nem a regényirodalomból származnak, hanem a „tájak és emberek” országismereti műfaj szellemében igyekeznek a tájat és annak lakóit bemutatni, úgy láttatják ezt a teret, mint amely akadályokkal teli és széttagolt. A Duna térség e két egymásnak ellentmondó törekvés, egyrészt az egység megteremtése iránti vágy, másrészt a határok megvonása mentén képződik meg.

HALÁLFOLYÓ – ALEXANDER KINGLAKE

Az első útirajzírók számára, akik 1834-től gőzhajóval utaztak lefelé a Dunán, a dunai hajóközlekedés kiépítése valamiféle biztosíték volt arra nézve, hogy a közlekedés útjából előbb-utóbb elhárulnak majd az akadályok, az Al-Duna országai idővel összenőnek, és ezáltal Európa nyugati feléhez is köze-

¹³⁸ Kanitz 1868b: 2f.

¹³⁹ Kanitz 1868b: 315f.

¹⁴⁰ Kanitz 1868a: 2. id. Fehér 1932: 23.

lebb kerülnek. Mindaz, amit Michael Quin a civilizációhoz történő gyors csatlakozásként dicsért, a haladás szükségszerű következményének tűnt.¹⁴¹

Tanulságos összevetni Quin elképzeléseit a térség státuszát és jövőjét¹⁴² illetően Alexander Kinglake látásmódjával, már csak azért is, mert szinte egyidőben – 1834-ben – jutottak el Belgrád környékére úton Konstantinápoly felé, de mindketten más és más közlekedési eszközzel, és útleírásaikban egészen másként szerkesztették meg utazásuk terét. Míg Quin hajóra szállt, Kinglake a hagyományos szárazföldi utat választotta, és Zimonynál kelt át a Dunába ömlő Száva folyón. Számára a folyó nem út volt, inkább egyfajta akadálnak tekintette, ahogy évszázadokig sok más utazó is. Az ő nézőpontjából a folyó nem nyitott utat egy új régió felé, s ezt a régiót következőképp nem is teremtette meg, hanem olyan határt képezett, amely két birodalmat választott el egymástól. Kinglake¹⁴³ úgy írja le a zimonyi átkelést, mintha a túlvilágra menne, a folyamot pedig mint halálfolyót, melynek túljárásáról nincs visszatérés. Az ábrázolásmódnak köszönhetően a Duna abszolút és végleges választóvonalként jelenik meg, a folyó két partján pedig két teljesen más világot látunk: a keresztény Európát és az Oszmán Birodalmat, melyek különbsége egyértelmű és megváltoztathatatlan.¹⁴⁴

Ennek a szigorú elkülönülésnek persze gyakorlati oka volt: A Habsburg Birodalom határán meghúzott pestiskordon miatt a 19. század első felében minden utazónak, aki délről érkezve ezen a határon áthaladt, tizennégy napot járványkórházban kellett töltenie.¹⁴⁵

Amint kapcsolatba kerülünk bármely lénnel vagy tárggyal az Oszmán Birodalomban, többé nem térhetünk vissza osztrák területre, hacsak nem vetjük alá magunkat tizennégy nap fogságnak a förtelmes járványkórházban. Fontosnak véltük hát ügyelni arra, hogy az utazás elengedhetetlen előkészületeinek egyikéről se feledkezzünk meg; oly aggályosan igyekeztünk effajta balvégzetnek elejét venni, hogy búcsúnk Semlintől szertartásosságban *már-már felért az élettől vett búcsúval*.¹⁴⁶

Kinglake leírásában azonban nem ez a praktikus mozzanat, vagyis nem az időszakosan visszatérő pestisjárványok elleni védekezés, hanem egy itteni és egy ottani világ között feszülő feloldhatatlan ellentét kerül a középpontba.

¹⁴¹ Quin 1835.

¹⁴² Alexander Kinglake 1809–1891.

¹⁴³ Zimony a Száva és a Duna összefolyásánál fekszik. Kinglake Belgrád felé a kevésbé széles Száva folyón kelt át.

¹⁴⁴ A folyón (adott esetben a Dunán) túli világot később is többször írják le félig-meddig mitikus képekkel – „idegen planéta”-ként vagy csak simán „a nagy Semmi”-ként Vö. Herczeg 1985: 30f.

¹⁴⁵ A pestiskordon történetéhez Vö. Lesky 1957.

¹⁴⁶ Itt és a későbbiekben N. Kiss Zsuzsa fordítása. Kinglake [1844] 1948. [Kiemelés tőlem, K.E.]

A fejezet elején Kinglake először a határ innenső oldalán található világ ismerős voltát ecseteli: „Semlinben [Zimony] még körülvettek a megszokott élet jelenetei, hangjai”. A megszokott azonban csak háttérkép, mely arra szolgál, hogy a másik, ismeretlen világ fenyegető és jelentőségteljes részleteit csak még jobban kiemelje: vele szemben az oszmánok erődje „komoran, sötétén magasodott a Duna völgye – Belgrád nevezetes városa fölé”.¹⁴⁷ Miközben a határ innenső oldalán az élet megszokott rendje az utazót körülveszi a maga észrevétlen napi rutinjaival, addig a túlparton minden részlet jelentést kap. Különleges jelentőséget ad a határ túloldalán bemutatott tárgyaknak és embereknek az a kettős érzelmi töltés, amit „a Kelet pompája és káosza” fordulat harangoz be. Az átkelés egy sor szimbolikus mozzanat révén szabályos „túlvilági” utazásként értelmeződik:

Néhányan, akik rövid ott-tartózkodásunk során leköteleztek előzőkenységükkel, lejöttek *elköszönni* a folyópartra; ott álltunk három-négy lépésre a „kompromittált” tisztviselőtől, s ők azt tudakolták, *egészen biztosan rendezték-e minden ügyünket a keresztény világgal, rendelkezni-e még bármiről*. A figyelmeztetést elismételtük szolgálainknak, s adtunk magunk is a gondterhelt töprengésnek, nehogy meg találjunk válni valamely szívünknek kedves, nagybecsű tulajdonunktól: – ugye biztosan nem felejtettünk el semmit – ugye nem marad hátra illatos utazótáska aranyat érő hitellevelekkel, melyeket *talán soha nem látnánk már viszont?* – Nem; valamennyi kincsünk ott volt rendben a hajón, és magunk is készséggel követtük a világ végére. Kezet ráztunk hát semlini barátainkkal, akik azon nyomban három-négy lépést hátráltak, hogy középpüthelyezkedjünk el köztük és a „kompromittált” tisztviselő között. Utóbbi ekkor jött oda, és még egyszer rákérdezve, *leszámoltunk-e a civilizációval, a kezét nyújtotta. Megszoritottam, s annyi volt innentől a keresztény világnak sok-sok napra*.

Hamarosan közel jártunk a folyó déli partjához, de hang nem érkezett a kopár falak magasáról, s eleven teremtményt sem láthattunk egyelőre, leszámítva egyetlen nagy madarat, keselyűfélét, amely alacsonyan szállt, fürkészen, kitartóan körözött a pestis átkától sújtott város felett.¹⁴⁸

A gondos előkészületek, az elköszönés fordulatai és gesztusai, valamint a kétszer megismételt kérdés, hogy az utazók vajon rendezték-e minden ügyüket a civilizált világgal, nemcsak a búcsú döntő és megmásíthatatlan voltát emelik ki, de azt egyúttal egy szimbolikus térben játszódó drámává is stilizálják. Az utazás maga rituális cselekedetté válik, hiszen egy jelekkel és jelentésekkel teliből vezet át egy üres térbe:

¹⁴⁷ Kinglake [1844] 1948: 8.

¹⁴⁸ N. Kiss Zsuzsa fordítása. Kinglake [1844] 1948: 8f. [Kiemelés tőlem, K.E.]

s eleven teremtményt sem láthattunk egyelőre, leszámítva egyetlen nagy madarat, keselyűfélét, amely alacsonyan szállt, fürkészen, kitartóan körözött a pestis átkától sújtott város felett.

A magasban köröző halálmadár (mint jel) és a kihalt város (mint tünet) egyrészt atmoszférikusan, másrészt ok-okozati összefüggésben teszi megfoghatóvá a túlpárt ürességét, és azt mintegy a halál birodalmává stilizálja. A teljes ismeretlenség és idegenség alkotja azt a felületet, amelyen az egyes információkat rögzíteni lehet, és azok egyúttal jelentéssel is telítődnek. Jellemző módon Kingslake feljegyzi, hogy egész további útja során nem látott olyan törökös kinéző törököket, mint épp a határon.

Azóta beutaztam az oszmánok földjét [...], de soha olyan ultra-török kinézetű fickókat nem láttam, mint azok, akik a Száva partján fogadtak.¹⁴⁹

Az „ultra-török kinézet” Kingslake leírásában lényegében annyit tesz, hogy a férfiak turbánt viseltek. A turbán ugyanis „valódi, méretes, kétségbe vonhatatlan” ruhadarab.¹⁵⁰

Nyugat és Kelet különbözőségét aligha lehet érzékletesebben leírni, mint ahogyan itt történt. A búcsújelenet érzelmeket rendel a határ két oldalához, melyek jól felismerhető módon azonosíthatóak: itt a kereszténység, ott a pogányság, és mindkettő jelentésekkel telített mind érzelmi, mind erkölcsi tekintetben. A finom különbségek, ilyennek tekinthető az „Európai Törökország” fogalma is, így persze elsikkadnak.¹⁵¹ Az útirajz, mely tíz év késéssel, 1844-ben rögzíti egy a Lord Pollingtonnal közösen tett keleti (elsősorban szíriai, palesztinai és egyiptomi) utazás élményeit, sem gyakorlati tanácsokkal, sem országismereti információkkal nem kívánja ellátni olvasóit, hanem vállaltan szubjektív és ironikus, briliáns stílusának köszönhetően pedig Angliában iskolát teremtett. Kingslake korának legolvasottabb útikönyvszerzői közé tartozott. Könyve, mely (nagyon tudatosan) egyetlen személy köré rendezi elbeszélését, a legtöbb hasonló útirajzzal ellentétben alig törekszik arra, hogy a „köztes” vidékről ismereteket és gyakorlati tudnivalókat közöljön.

Nem csupán irodalmi szempontból ritkaság, ahogy Kingslake a keresztény és az oszmán világ közötti határt bemutatja. Egyedülálló és egyszeri abban is, ahogyan a különbséget modellálja, hiszen az ekkortájt kibontakozó útirajz műfaja, különösen pedig a dunai útirajzok egyre inkább egy másik meg-

¹⁴⁹ Kingslake [1844] 1948: 3f

¹⁵⁰ Kingslake [1844] 1948: 3.

¹⁵¹ Todorova 1999: 95–134. („A Balkán felfedezése” című fejezet).

közelítés irányába mozdultak el. A gőzhajózás és a korszak ehhez kapcsolódó „modernizációs feladatai” a határok kijelölésének és felszámolásának másfajta mintáit honosították meg.

A KERTBŐL A VADONBA

1830-tól egyre határozottabb kíváncsi lett a térség lehető legnagyobb mértékű homogenizálása, továbbá a határok, vámok és karanténelőrások megszüntetése, a kulturális, gazdasági és vallási különbségeket ugyanakkor változatos módon fejezték ki. A Nyugatot a Kelettel összekötő kapocs pedig már-már megkövetelte, hogy valamiféle különbség vagy különbségek, láthatóak legyenek.

Az ábrázolásmódok széles skálán mozogtak, a határ szimbolikus jelentésekkel való felruházásától¹⁵² egészen a Duna menti tájak és emberek fokozatos változásának sémájáig.

Különösen a 19. század közepén rendszeres időközökben napvilágot látó, a folyót annak forrásától egészen a torkolatig enciklopédikus igénnyel bemutató dunai kézikönyvek szerzői hajlottak arra, hogy a Dunát történelmi, erkölcsi és gazdasági különbségek térbeli kivetüléseként katalogizálják.

De olykor a folyó középső és alsó szakaszával foglalkozó könyvek is megpróbálták a maguk etapját történelmi, gazdasági és kulturális tekintetben elhelyezni a folyó egészéhez rendelt skálán. A magyarországi német származású botanikus Joseph von Dorner, aki 1835-ben a Duna Zimony és Vaskapu közötti szakaszán tett botanizáló körutát,¹⁵³ feljegyzéseiben az egyre növekvő mértékű elhanyagoltságot emelte ki:

Minél lejjebb jutunk a folyón, annál elhanyagoltabbnak tűnnek az emberek.¹⁵⁴

A kiindulópont ebben az esetben a Duna németországi és ausztriai szakasza, ahol mindenfelé látszik „a németiség serény, derék szellemisége”-nek nyoma,¹⁵⁵ míg „valamelyest elhanyagoltabban lép elénk a büszke magyar a fo-

¹⁵² Kinglake 1948: 8f.

¹⁵³ Joseph v. Dorner (1809 Győr – 1873 Budapest) 1839-ben Pozsonyban adta ki útirajzát. Vö. Grundl 1874: 61.

¹⁵⁴ Dorner 1839: 71.

¹⁵⁵ Dorner 1839: 70.

lyó pannóniai partvidékén,”¹⁵⁶ és „egyre elhanyagoltabban”¹⁵⁷ festenek népek és tájak a Duna alsó szakaszán.

A folyó mint a civilizáció fokmérője a folyó teljes hosszára vetítve válik különösen izgalmas elképzeléssé, hiszen ellentmond jószerivel minden a folyóval kapcsolatos elbeszélői sablonnak – mindenekelőtt a folyó és az életút párhuzamának („a bölcsőtől a sírig” – a forrástól a torkolatig).

A német útikönyvíró Johann Georg Kohl például a folyó jelentőségét a következő allegorikus képben foglalja össze:

A folyók, ahogy egyre nagyobb és nagyobb erőt fejtenek ki, s így egyre több lehetőséget nyújtanak az embereknek a hatékony hasznosításukra, a forrásuktól a torkolatukig fokozatosan egyre üdvösebb körülmények felé haladnak. Így van ez a Nílus esetében például [...]. S igaz ez a Duna fivérére, a Rajnára is. [...]. A Duna viszont épp ellenkezőleg viselkedik. Miközben egy kertben ered [Kohl itt konkrétan a Fürstenberg család kertjére utal, átvitt értelemben pedig Németország kertjére – K. E.], végül mégis Bulgária és a Havasalföld elvadult, puszta tájain ér véget.¹⁵⁸

Az elképzelés a civilizáció lineáris diadalútjáról, mely úgy halad előre, akár egy egyre terebélyesedő folyó,¹⁵⁹ a 19. században mindenekelőtt a Temzéhez kötődött. A Temze ugyanis, így szólt a közkeletű nézet, a vidéki Angliából érkezett az iparosodott nagyvárosba, az impérium kereskedelmi központját jelentő Londonba.¹⁶⁰ A Dunát éppen az tette egy sajátos európai térség emblémájává, azáltal lett egy modernizációs küldetés hordozója, hogy úgymond fordított irányba folyt, a civilizációból a vadonba. Ez az elképzelés határozta meg Kohl 1854-ben megjelent Duna-könyvét is, mert Kohl szerint a folyó majd csak akkor tölti be ősidők óta neki rendelt küldetését, ha hajózhatóvá tették és szabályozták.¹⁶¹

A gőzhajózás különösen alkalmas volt arra, hogy segítségével tájak és emberek fokozatos átalakulását ábrázolni lehessen, mondhatni az erre legmegfelelőbb nézőpontot kínálta.¹⁶² Az új közlekedési eszköz fedélzetéről tájékozódni lehetett politikai és stratégiai értelemben is. A gőzhajó így nemcsak

¹⁵⁶ Dorner 1839: 70.

¹⁵⁷ Dorner 1839: 71.

¹⁵⁸ Kohl 1854: 4f.

¹⁵⁹ Schama 1996: 386ff.

¹⁶⁰ Cusack 2010: 67ff.

¹⁶¹ Kohl 1854: 41f.

¹⁶² Gőzhajóútja során Karl Heinrich Koch is felállítja a Duna menti tisztasági skálát: „Ha [...] más utazók rikító színekkel esetelik Belgrád mocskát, akkor vagy a viszonyok változtak meg időközben, vagy, s ez a valószínűbb, a mi városainkat vették alapul, de nem láttak még török vagy ázsiai metropoliszt. A német városokkal összevetve a különbség persze nagy, de Belgrád és más török városok között bizony nem kisebb.” Koch 1846: 52.

Európa egyik kevésbé ismert vidékére, illetve Keletre, hanem egyenesen a jövőbe vitt.¹⁶³ A hajó mint a kormányzás eszköze pedig a társadalom, a gazdaság és a kommunikáció jövőbeli fejlődésének jelképévé vált.¹⁶⁴ Az utazó pozíciója, a folyón lefelé – a Duna-ábrázolások mind a mai napig meghatározó irányába – haladva kijelölt egy bizonyos nézőpontot mind a technikai haladás, mind a civilizációs fejlődés tekintetében, s így komplex eltérések egy csapásra folyékony átmenetökké váltak.¹⁶⁵

A Dunát, mely egészen a 19. század kezdetéig Ausztria és az Oszmán Birodalom határa volt, mindinkább egyfajta összekötő kapocsként értelmezték, mely világtájakat kötött össze, és amelyen egyúttal a köztük lévő különbségek is mérhetőek voltak. Persze mindamellett újra és újra lehetett ismét határként vagy épp határok soraként tekinteni rá.

A haladás csodájának ugyanis volt egy nemzeti indexe, ami azt jelentette, hogy egyfajta fejlettségi skála mentén érzékelték, illetve értelmezték az etnikai különbségeket. A kultúráltság és a primitívség közötti ellentét, melynek segítségével kulturális különbségeket a Duna mentén a 19. században többnyire „megfogalmaztak, megjelenítettek és értelmeztek”,¹⁶⁶ maga is részben etnikailag kódolt. Míg a német, osztrák és angol utazók, később pedig a millenniumi ünnepségsorozatról tudósító magyar újságírók szívesen képzelték magukat e rangsor tetejére, addig más országokat és népeket, elsősorban az Al-Duna mentén, e fejlettségi ranglista végére soroltak. E tekintetben nemcsak a Habsburg Birodalom és az al-dunai országok közötti tényleges kulturális, civilizációs és gazdasági különbségek meghatározóak, hanem az is, ahogyan ezeket a különbségeket érzékelték.

¹⁶³ Vö. Nagy változások készülődnek az egész régióban. Az eredetiben: Quin: „Thus preparations are in progress throughout that region for great changes [...]” (Quin 1835: 164.) Claridge utikalauza a dunai gőzhajózást a korszak nagy eseményei között említi, a görög függetlenség kivívása és Egyiptom ébredése mellett. Claridge 1837. Edmund Spencer, aki krími utazásának egy részét gőzhajóval tette meg a Dunán, újra és újra hangsúlyozta a Duna menti országok új állapotát. [„new state of existence”] [„novel position in which the events of the last few years have placed them”] Spencer 1839 [1837]. 1.: 2.

¹⁶⁴ Quin útirajzának amerikai előszavában például ez olvasható: „In fact, an intercommunion of knowledge and of benefits must inevitably ensue from the encouragement of steam navigation on the Danube, not the least of which will be the dissemination of liberal principles among the strong holds of absolute power, or of aristocratical pride.” Quin 1835: 3.

¹⁶⁵ Nagy Duna-könyvének bevezetőjében Schweiger-Lerchenfeld is hoz példát a csúszó átmenetekre: „Lassan siklunk a néma habokon a napnyugati kultúrvilágból a Napkelet varázskörébe. A Duna keringő észrevétlen siklik át a Hunyadi indulóba, utóbbinak tüze pedig a guzlíca monoton ritmusában hamvad el, mely oly tökéletesen idomul az egyhangú szerb hósi énekhez, akár a Duna-torkolat szürke nádtengerei az Euxin tenger vízi vadonához.” Schweiger-Lerchenfeld 1896: 10.

¹⁶⁶ Vö. Niedermüller 2003: 69–81, 71.

A „civilizált” és „kevésbé civilizált” közötti fokozatok skálája azonban könnyen lefordítható két erő szembenállására, ez jól látható a gyakran idézett történelmi párhuzamokból, illetve azok értelmezéseiből. A legfőbb példát a harcias szembenállásra épp a római birodalom kínálta, amely itt, a limesnél harcolt a barbárok ellen és közben csodálatra méltó technikai vívmányokkal örökítette meg magát (elég a Duna mentén található római emlékekre gondolnunk, különösen Traianus hídjára és Traianus útjára a Vaskapu-szorosban).¹⁶⁷

Alexander Heksch, egy 1886-ban a Hartleben Kiadónál megjelent reprezentatív Duna-kötet szerzője, így von párhuzamot múlt és jelen között:

A római kor után az osztrákok [...] járultak hozzá legerőteljesebben a kultúra terjesztéséhez a Duna mentén. Sőt, ők voltak e tájon a kultúra egyedüli hordozói; ahová nem jutottak el, ott a kultúra fejlődése is elmaradt.¹⁶⁸

Ugyancsak a szimbolikus határok meghúzására szolgált a dunai táj magyar újságírók tollán 1896-ban a Vaskapu-csatorna átadásakor.

A sötétvizű Duna túlsó oldalán álmodozik Szerbia, mely az ő vadregényes, kultúrát alig mutogató partjával, mintha most is az álmos török világban élne¹⁶⁹

– olvassuk *A hét* című hetilapban. Az „identitások térképén”¹⁷⁰ a Kazán-szoros a sziklába vájt két úttal – egyik oldalt Traianusé a római légiók korából, a másikon a Széchenyi-féle a harmincas évekből – magasztos párbeszédként értelmeződik két államalkotó nép (értsd: a rómaiak és a magyarok) között. Ők ketten úgymond a rabnépek, illetve ezen rabnépek darócba öltözött mai utódainak (azaz: a román parasztoknak, pásztoroknak és halászoknak) a feje felett valósítják meg civilizációs küldetésüket.¹⁷¹

¹⁶⁷ Vö. Kanitz 1868b: 344–349.

¹⁶⁸ Heksch 1881: 38f. [Kiemelés tőlem, K. E.]

¹⁶⁹ Sebők 1896: 669f.

¹⁷⁰ A képzelte geográfiák Derek Gregory meghatározásában „tökéletesen ideologikus tájak, melyek térreprezentációi hatalmi relációkat is leképeznek.” (Gregory 1995: 419.) A képzelte geográfiák mappációi „az identitástérképek alkotóelemeinek tekinthetők.” (Gregory 1995: 420.) A szimbolikus (képzelte) geográfia fogalma azon szimbolikus hierarchiák leírására és konfigurációjára szolgál, amelyek történetileg is kartográfiai diszkurzusokon alapulnak. Ezekbe a térreprezentációkba beíródnak kulturális különbségek is. Vagyis a fogalom értelmében a földrajzi „tények” nem adóttak, hanem kulturális konstrukciók, melyek vonatkoztatási pontjai nem a valóságban, hanem más szövegekben keresendők. A más kultúrákról szóló szövegek alapvető intertextualitásához vö. Muenkler 2002: 323–344, 326.

¹⁷¹ „[s] az aljához itt-ott durva csónak van kikötve, a melyen az akkori rabnépek valamely daróczoos unokája vizára halászik.” „A partok e két utja, a Trajáné s a Széchenyié mintha összebeszélgetne, mintha azt mondanák – Mi ketten itt két civilizációt jelentünk.” Sebők 1896: 669f.

Hogy milyen sokoldalúan lehetett bevetni a két világ elképzelést, azt jól mutatja az egykori cs. és kir. tiszt, Armand von Schweiger-Lerchenfeld példája, aki nyugállományba vonulása után több útirajzot is kiadott a régióról, egyet 1876-ban az Oszmán Birodalomról *Unter dem Halbmonde* (A félhold alatt) címen, majd húsz évvel később egy Dunáról szóló illusztrált díszkötetet a Hartleben Kiadó gondozásában.¹⁷² Schweiger-Lerchenfeld a Dunát olyan folyóként írja le, amely „sok évszázada a Nyugat és a Kelet közötti közvetlen kapcsolat meghatározója.”¹⁷³ Az Ottomán Birodalomról szóló útikönyvében Dévénynél húzza meg a határt a két világ, a Lajtán inneni és a Lajtán túli területek között. Leírásában a Duna

az alpesi hegyvidék domborzati szempontból változatos északi részeit szegélyezi, ahol a völgyekben német szó csendül, s innen nagy hirtelen lép át egy másik világba, úgyszólván minden átmenet nélkül a Nyugatról a Keletre, s menten a magyar alföldön találja magát, annak grandiózus egyhangúságában [...].¹⁷⁴

Másutt viszont Schweiger-Lerchenfeld úgy utal az általánosságban vett Nyugatra és az Oszmán Birodalom szintén igen sematikus megrajzolt orientális összjellege között feszülő alapellentétre, hogy közben a két világnak se érintkezési, se határpontjait nem jelöli ki. Így támasztja alá ez a szöveg is, akárcsak számos másik, Said tézisé, azaz hogy az orientalizmus által kijelölt Kelet nem földrajzi hely, hanem konstrukció. S bár lötyyinthetik ezt az antagonizmust a legváltozatosabb öntőformákba: hol az „Ausztia uralkodói és népei által a turáni barbárok hódító seregei ellen vívott több száz éves küzdelem”¹⁷⁵-ről olvashatunk, hol a „napnyugati kultúra” és a „félhomályban derengő Kelet” el-lentétéről,¹⁷⁶ de mindig a szorgalom, munka és szellem tulajdonságaival felruházott és egyetemesnek tételezett „kultúra” áll szemben egy olyan alkalmazkodásra képtelen partikuláris hagyománnyal, melyet a szöveg olykor egyszerűen csak barbárságként határoz meg.¹⁷⁷ Az ellentétet, mely földrajzilag pontosan nem azonosítható, hol egy természeti metafora, hol pedig a haladás fogalma révén sikerül feloldani, s ilyenkor a dunai táj és a neki tulajdonított modernizációs feladat közé ismét egyenlőségjel kerül.

A határvonás szimbolikus formái (*boundaries*), ellentétben az államhatárokkal (*borders*), nem intézményekhez, hanem bizonyos agendákhoz köthe-

¹⁷² Schweiger-Lerchenfeld 1896.

¹⁷³ Schweiger-Lerchenfeld 1876: 1f.

¹⁷⁴ Schweiger-Lerchenfeld 1876: 1.

¹⁷⁵ Schweiger-Lerchenfeld 1876: 2.

¹⁷⁶ Schweiger-Lerchenfeld 1876: 2.

¹⁷⁷ „egyetemes hatalom”, „merev” Schweiger-Lerchenfeld 1876: 2.

tők.¹⁷⁸ A Nyugatot a Kelettel összekötő folyó fő ismérve épp a hozzá kapcsolódó modernizációs törekvéseknek köszönhetően lett a civilizáció és maradiság közötti ellentét. Nézőponttól függően tekintették a folyót hol kapocsnak, hol határnak. De az előbbi magába foglalta az utóbbit is. A Duna-térség valamennyi 19. századi leírásán tetten érhető ez az ellentmondás, még akkor is, ha azt egyébként igen különböző hangsúlyokkal látták el.

ÖSSZEGZÉS

Amikor a 19. században a dunai közlekedés útjából apránként elhárultak mind a természeti, mind az adminisztratív akadályok, a folyót egyre inkább olyan kapocsként kezdték elképzelni, mely két világtájat köt össze. A különbségeket a korábbi határvonalak helyett egyre inkább a haladás és az elmara-dottság fokozati skáláján értelmezték – s a Duna mint folyékony elem ebbe az elképzelésbe kitűnően beleillett. Ráadásul, amint lassan átalakult a korábban alig átjárható, két birodalom között húzódó dunai határ, úgy kaptak egyre nagyobb szerepet a szimbolikus határvonás gesztusai. Ez a két körülmény együttesen tette a Dunát olyan fontos jelképes kapoccsá, amelynek segítségével az Oszmán Birodalom fennhatósága alól szabaduló országok igyekeztek elhelyezni magukat a Kelet és Nyugat közötti szimbolikus térben.

¹⁷⁸ Vö. Donnan–Wilson (szerk.) 1999; (Chapter 2 „Borders and Boundaries in Anthropology”); magyarul: Donnan–Wilson 2002: 117–131.

IV. A Duna mint táj – avagy a látás módozatai

„Az Egész csakis a képzelőerő számára létezik ...”¹
Georg Forster

Az újkor térbeli expanziója, mely a határok egyre távolabbra tolódását, illetve felszámolását, s így összességében a tér homogenizálódását jelentette, kiszámíthatóbbá, azaz lényegében idő és költség kérdésévé tette a Föld távoli sarkainak elérését. Szinte magától értetődő, hogy ez kéz a kézben járt a Föld felszínének és lakóinak, valamint ezek sajátosságainak mind kiterjedtebb földrajzi, természetrajzi és néprajzi katalogizálásával mind képes, mind szöveges formában, minek köszönhetően „aprólékos állapotfelmérések egyfajta hálója” jött létre.² A 18. században a tér meghódítása a természeti fenség esztétikai kategóriájában fejeződött ki, mely megragadhatóvá tette a „határtalanság élményét”.³

Miközben a modern közlekedési technológiák a természeti erőket egyfajta hasznossági összefüggésbe helyezték, és ezzel saját működési rendjükbe illesztették, addig a természet esztétikai felfedezése más igények mentén ment végbe: épp a természet végtelensége fordítódott le a fenséges poétikai fogalmára. Albrecht Koschorke értelmezésében a késő 18. századi esztétikai és a gazdasági természetelsajátítás ennek ellenére összefüggött egymással, mert a társadalom és természet közötti „folyamatos határátlépést”, mely az iparosodás kezdetét jellemezte, a természeti fenség tapasztalata révén lehetett „esztétikai helyzetként kipróbálni és kodifikálni.”⁴ A fenséges tapasztalata ebben az értelmezésben

azon általános törekvések esztétikai kiegészítője lett, melyek arra irányultak, hogy a civilizáció határát mindinkább előretolják az ember által még nem birtokolt természet terrénumára.⁵

A Duna „felfedezése” szép, fenséges vagy éppen festői tájként szinte párhuzamosan zajlott a vízi úttá való átalakításával, és viszont: a folyómenti táj kü-

¹ Forster 1979: 466.

² Koschorke 1990: 129.

³ Koschorke 1990: 127.

⁴ Koschorke 1990: 23.

⁵ Koschorke 1990: 129.

lönféle médiumokban és formátumokban történő katalogizálása mintegy elővételezte a gőzhajózás által megnyíló, összefüggő Duna-térség gondolatát.

A világ szubjektív birtokbavételének, a távolság és az új tapasztalatok hajszolásának szimbolikus kifejtése sokféle formát öltött, a tudás előrehaladását kísérő vizuális gesztusok, köztük a képtér kinyílása, a természeti fenség esztétikája, illetve a tekintet határainak eltörlése mellett itt mindenekelőtt az utazás narratív sémája említendő meg. A valós és képzeletbeli úti beszámolók a 19. századi Duna-ábrázolásoknak is elterjedt formái.

Új volt az a törekvés is, mely a Duna-térség egészének esztétikai megragadására irányult. Csakhogy ezt a teret nem egy zárt, kerek egészként képzeltek el, hanem „az empirikus világ ’kibontásának’”⁶ elvét követve egyedi felvételek gyűjteményeként. A dunai tájról alkotott közkeletű elképzeléseket a 19. században elsősorban két műfaj alakította: a század húszas–harmincas éveinek albumai voltak az első olyan képgyűjtemények, melyek a Dunát (vagy annak bizonyos szakaszait) kerek egészként igyekeztek archiválni. Őket követték az enciklopédikus igénnyel megírt úti beszámolók, melyek az utazásra egyfajta áttekintésként gondoltak, és azt ennek megfelelően is jelenítették meg. A két megközelítésmódot, a szöveges úti beszámolók sémáját és a képes képarchívumok modelljét az egyedi felvételek egymás után sorolásának igénye kapcsolta össze.

A láthatóság követelménye látszólag azt jelentette, hogy az ábrázolásnak nem más médium által közvetített, hanem közvetlen tapasztalaton kellett alapulnia, a tapasztalat hitelességét azonban valójában összetett, különféle médiumokra tett utalások biztosították. Általánosságban is elmondható, hogy az észlelést „a kép médiumán keresztül” igazították „a nagy természethez”.⁷ Még az utazási irodalomban is folyt egyfajta „láthatósági diskurzus”,⁸ és számos irodalmi fogást és fogalmat tekinthetünk festészeti eljárás- és látásmódok kiterjesztésének. A képi kifejezés azon hagyományai, melyekre ez az irodalom hivatkozott, igen sokrétűek voltak. Támaszkodtak a barokk minták mellett az idealista és romantikus tájfestészetre, továbbá hasznosították a 19. század elején divatba jött körképek tömegmédiumának képi konstrukcióit is.⁹ Egyes tájak historizálásában, illetve emlékezethellyé esztétizálásában különösen ez utóbbiak voltak meghatározóak.

⁶ Koschorke 1990: 80.

⁷ Jost 2005: 286.

⁸ Koschorke 1990: 85.

⁹ Vö. Jost 2005. (A következő fejezetek: 5.4., 5.5., 5.6., 6.2.)

AZ UTAZÁS LEÍRÁSA – HITELESÍTÉSI STRATÉGIÁK

„A könyvek és a valóság régi ellenségek”¹⁰ – írja Hans Blumenberg *Die Lesbarkeit der Welt* című könyvében. Az egyik előnye mindig a másik rovására domborodott ki. Ha egyfelől az írás már csak mennyisége és véglegessége okán is gyakran háttérbe szorította a tapasztalat világát, mint a „puszta észlelések”¹¹ terrénumát, úgy másfelől a könyvekből szerzett tudásnak épp pótlékjellege folytán keltették, mint természetietlen elemnek, rossz hírét.¹²

Csak hogy a könyvekből szerzett és a tapasztalati tudás kapcsolata bonyolultabb, mint az az ellenség szóból következne. Az „újkor teoretikus empiriája” nem valamiféle a dolgokhoz fűződő közvetlen viszony, amely mindig is létezett, „mindössze hozzáférhetővé kellett tenni és végre meg kellett engedni”, ez már abból is kitűnik, hogy – mint Blumenberg írja könyvében – épp „a könyvvel való rivalizálás nyelvén”, „minden korábbi olvasmányosságot túlcitálva” artikulálódott.¹³ A puszta észlelés közvetlenségéről vallott felfogás helyére legkésőbb az alaklélektan és a fenomenológia megjelenése óta az észlelésünk „másfajta adottságszerkezetéről”¹⁴ szóló elképzelések léptek, utóbbiak pedig előszeretettel élnek az olvasás metaforáival.

Ha ehhez hozzávesszük azokat az újabb keletű médiakritikai és kultúra-tudományi vizsgálódásokat, melyek szerint a tudástartalmak nem közvetlenül láthatóak/látnivalóak, hanem az empirikus tudományok közvetítésének logikája szerint láthatóvá *tételeknek*,¹⁵ akkor a magától értetődőt csupán performanciának fogjuk tartani, s a tapasztalat hitelességét mindössze a műviség valamely másik fokozatának. Helmuth Lethen az autentikusság megjelenésformáiról írott tanulmányában úgy fogalmaz:

Ha nem húzhatunk többé világos választóvonalat természet és társadalmi konstrukció közé, akkor az autentikusság legjobb esetben is csupán a mesterségesség különböző fokozatainak megkülönböztetésére szolgáló ironikus ismérv.¹⁶

Vagyis végsősoron maga az autentikusság is (mediális és társadalmi) inszcenírozás terméke.¹⁷

¹⁰ Blumenberg 1981: 17.

¹¹ Blumenberg 1981: 10.

¹² Blumenberg 1981: 17.

¹³ Blumenberg 1981: 11.

¹⁴ Blumenberg 1981: 19.

¹⁵ Kemp 2003.

¹⁶ Lethen 1996: 205–231, 209.

¹⁷ Lethen 1996: 228.

A fentiek fényében elgondolkodtató egy olyan műfaj, amely a bevett definíciók (és hagyományos legitimációs stratégiái) szerint „tapasztalati úton szerzett információk” írásbeli közvetítésére szolgál,¹⁸ következésképp – más műfajokhoz és médiumokhoz hasonlóan, melyek „látszólag közvetlenül jegyznek fel kép- és hangvilágokat”¹⁹ – magába foglal egy olyan „fordítás”-vonalat, ahol a tapasztalatokból szövegek, képek vagy hanganyagok lesznek. Ezért is vetődik fel a kérdés, vajon min mérettetik meg az útirajzokba foglalt tapasztalat hitelessége? Az utazás vagy a közvetítés mikéntjén?

ÍRÁS, OLVASÁS, UTAZÁS – APODÉMIKÁK

Az utazás és a róla szóló beszámoló aligha gondolható azonosnak, ugyanakkor egyiket a másiktól elválasztani szintén nehéz volna. Az utazás kultúráját át- és átszövik az írás és az olvasás különféle formái. Írások segítik a tájékozódást a térben (térképek, hajónaplók), az időben (menetrendek) és a tapasztalatok között. A majdani utazók számára készült útleírások némely dolgokra ráirányítják a figyelmet, más dolgok fölött elsiklanak, így ténylegesen irányítják az őket követők észlelését. Az útikalauz esetében e kettő, az irányítás és az írás, egybeesik. A bédekker, mint Felicitas Hoppe mondja egy interjúban, lényegében a „legkifinomultabb irányítóeszköz”.²⁰

Az útirajz „valószerűsége” így végső soron írásos technikákon alapul, még akkor is, ha azok a műfaj története során igen különböző szabályok szerint működtek.

Az *ars apodemica* (az utazás művészete), amint azt a 16. században Joachim Fortius Ringelbergius²¹ és más humanisták²² kifejlesztették, és amelynek hagyományait egész a 18. századig ápolták, a „valószerűséget” az utazás módszerességére alapozta, melynek lényege, hogy az utazás beágyazódik az olvasás és írás kettős értelmező- és irányítórendszerébe.

Ennek szellemében az olvasás és írás egymásutánja pontosan szabályozott folyamat lett. Az olvasás már az úti előkészületeknek is fontos része volt. Vagyis az utazó kézikönyvet készített magának az útra, ennek segítségével megtervezhette az utazás menetét, ily módon pedig elejét vette annak, hogy „figyelme és megfigyelőképessége” elkalandozzon, s lehetővé tette, hogy

¹⁸ Brenner 1990: 1.

¹⁹ Hartmann 1999: 152–159, 158f.

²⁰ Hoppe 2004: 20.

²¹ Ringelbergius 1531.

²² Zwinger 1577; Bloote [ca 1569].

„mindkettő bizonyos meghatározott tárgyra terelődjék”.²³ Utazása során útinaplót készített, ebbe esténként bejegyezte a nap eseményeit, melyeket előzőleg a kézikönyv útmutatásai már eleve meghatározott irányba tereltek, s melyek visszacsatolása a megerősítés, helyreigazítás, illetve kiegészítés formájában történt. Harmadsorban hazatérve az utazó feljegyzései alapján elkészítette magát az útirajzot. Andreas Hartmann szavával:

Az apodemikában az utazó univerzuma voltaképp egy szigorú szabályok szerint megfogalmazandó szöveguniverzum.²⁴

Az apodemika nézőpontjából maga az utazás is az olvasás egyik formája volt. Franz Posselt, a prágai udvari könyvtáros, aki 1795-ben talán az utolsó apodemikát írta az utazás hasznáról, úgy vélte, az utazás „a legjobb iskola”, „olyan stúdium, melyet akár a legjobb könyvek olvasásával is hiába igyekeznénk pótolni”, egyébként pedig egyenlőségjelet tett az utazás és az olvasás közé.

Aki utazik, a könyvek könyvében, azaz a természet és a világ könyvében olvas, feltevése hogy elsajátította az olvasás és a megértés művészetét.²⁵

A világ olvashatóságáról szóló régi metafora összebékíti a közvetlen és közvetett (vagy Alfred Opitz *Reiseschreiber* című könyvének szóhasználatában „a gyakorlati és a mediatizált”) tapasztalat között feszülő ellentétet. „Elsajátítható olvasásmód”-ként az utazás egy „egész életen át tartó művelődési eszmény kontinuumában” kap helyet.²⁶

Végeredményben az utazás módszeresedése magát az utazást tette fölöslegessé, annak minden zavarával és véletlenjével. Az „okos és ésszel élő utazó” iskolapéldéjaként Posselt de la Lande urat hozza fel, aki *Itáliai utazásait* „még azelőtt írta meg, hogy ténylegesen megfordult volna Itáliában”.²⁷

A „SZUBJEKTÍV” UTAZÁS

Míg az apodemika hagyományos rendjében az utazás nem több, mint a szövegsajátítás és szövegalkotás közé ékelődött, végső soron mellőzhető tevékenység, addig a 18. század közepétől az útirajz célja épp az utazás egyéni

²³ Posselt 1795. II.: 276.

²⁴ Hartmann 1999: 158.

²⁵ Posselt 1795. I.: 40.

²⁶ Opitz 1997: 35.

²⁷ Posselt 1795. II.: 277.

karakterének megragadása lett. A kérdés nem az volt többé, hogy milyenek a dolgok önmagukban, hanem hogy miként érzékeljük őket. A „valóság képei” nem voltak többé elválaszthatóak a „szubjektív észleléstől”.²⁸ Az utazás „vezérfonalául” az a tapasztalat szolgált, amely nem volt előírva, se előre lefektetve, ami újdonság volt, véletlen- és élményszerű. Az útirajzíró ezentúl feljegyezte az „észlelés körülményeit, azaz az optikai nézőpontot, a tér- és időbeli viszonyokat és a lélektani diszpozíciót”²⁹ is. Egyetlen kép helyett az utazó olyan képet alkot, amely „multiperspektivikus, ennek oka pedig az a törekvés, hogy a dolgokat egynél több nézőpontból írják le”.³⁰ Végül soron ez az új műfaji hagyomány a tapasztalást állítja középpontjába. A 18. század végén Georg Forster az utazás régebbi és újabb formáját úgy állítja szembe egymással, hogy a „dolgok” vagy „a lelki erőknek a dolgokhoz való viszonya” érdekli-e az utazót.³¹

Ugyanez a dilemma bukkan fel Goethe *Wilhelm Meister tanulólévei* című regényében, amikor Wilhelm teljesíteni akarja penzumát, hogy apjának és fivérének beszámol utazásairól:

Mikor azután csakugyan belefogott az írásba, szomorúan jött rá, hogy érzésekről és gondolatokról, a szívnek és a szellemnek számos tapasztalásáról tud beszélni és mesélni, csak éppen a külső tárgyakról nem, amelyekre – mint most látta – egyáltalán ügyet sem vetett.³²

Ám Wilhelm Meister szemszögéből nemcsak a külső tárgyak érdektelenek, az ezekről szóló műfajok se szavahihetőek, mert leírásaik egy fabatkával se jobbak a kopírozásnál, s ráadásul olyasmint másolnak, ami se nem hitelesített, se nem hiteles, azaz számokat; vagy konkrétabban Laertes megfogalmazásában: „megméretlen négyszögmérföldek[et] és megszámlálatlan néptömegek[et].”³³

A különbséget az apodémikák és a „szubjektív” út- és tájleírások között Forster és Goethe is érzületként azonosítja, ám az érzület voltaképp nem jelent egyebet, mint az érzékelés körülményeinek kifejtését – azaz például a szemlélő nézőpontjának, a tárgytól való távolságának vagy éppen érzelmi állapotának ecsetelését.

²⁸ Jost 2005: 33.

²⁹ Jost 2005: 33.

³⁰ Jost 2005: 33. Jost itt Heidmann Vischerre utal. Vö. Heidmann 1993. (Különösen a II/6. fejezet.)

³¹ Forster 1789.

³² Goethe 1983: 301.

³³ Ugyanis: „Az országok bevételeit zsebkönyvekből és tabellákból szedjük ki; azok tudvalevően a leghitelesebb dokumentumok.” Goethe 1983: 301–302.

A szubjektív igazság nem az adott tárgy képében ragadható meg, hanem azzal, hogy különböző nézőpontokból közelítünk a tárgyhöz, azaz végső soron esztétikai megközelítéssel.³⁴

Ezekben az útikönyvekben a világ immár nem tények gyűjteményének, hanem folyamatosan előrehaladó tapasztalásnak tűnik. Amit az utazó megél, azt nem terjedős leírásokban, hanem az észlelés szubjektivitása által kell rögzíteni. „Az egyre problematikusabb viszony tapasztalat és szöveg között”,³⁵ mely a 18. században „az úti beszámoló konstitutív elemévé”³⁶ vált, a modernitásban egy addig soha nem tapasztalt érdeklődést vont maga után az érzékelés folyamata iránt.³⁷

Az új típusú utazást nem (az olvasás által közvetített) megismerésre érdemes dolgok kánonja határozta meg, hanem a szubjektum, s annak érdeklődése, illetve igényei vezérelték, s az ő élményei hitelesítették. Ez még akkor is igaz, ha a 19. század elejétől az utazás mindinkább a tömegek ügyévé vált. Mert magát az utazást az individuális és a szubjektív vezérszavak mentén gondoljuk el, konstruáljuk meg és gyakoroljuk,³⁸ míg a szöveg, mely az utazásról szól, vagy észlelési folyamatokat ábrázol, vagy „egy jövőbeli utazó észlelése számára”³⁹ nyújt lehetséges kereteket.

Amint az utazás immár nem a korábban olvasottak végigjárását, az előzetesen adott fogalmak felismerését jelenti, hanem a „látás iskoláját”,⁴⁰ és az utazónak sem az „igaz”, hanem az „eleven” fogalmat kell megkeresnie,⁴¹ úgy az új poétika értelmében az úti beszámoló feladata sem az, hogy rögzítse azt, ahogyan az utazás lezajlott, hanem hogy olyan teret teremtsen, ahol a tapasztalat és a szöveg közötti eltérés láthatóvá válik. Mint Opitz írja:

³⁴ Jost 2005: 23.

³⁵ Opitz 1997: 34.

³⁶ Opitz 1997: 34.

³⁷ „[...] a 16. és 17. század fordulóján (elsősorban Angliában) olyan tudásvágy jelent meg, amely, mintegy előlegezve a témákat, kijelölte a lehetséges, mérhető, megfigyelhető, osztályozható tárgyak keretét; ez a tudásvágy (mindennemű tapasztalatot megelőzve) szinte ráerőszakolt a megismerő alanyra bizonyos pozíciót, egyfajta szempontot, bizonyos szerepet (inkább látni kellett, mint olvasni, inkább bizonyítani, mint kommentálni).” Foucault 1991: 868–889, 871.

³⁸ Vö. „Ahogy polgári társadalom fokozatosan bezárult, úgy tett a polgár egyre nagyobb erőfeszítéseket, hogy turistaként menekülhessen belőle.” Enzensberger 1964: 179–205, 189–190.

³⁹ Heidemann 1993: 76. Utóbbira Heinemann Vischer szerint jó példa William Bray *Sketch of a Tour into Derbyshire and Yorkshire 1777*-ből. Hasonló útmutatással szolgál Ludwig Bechstein *Donaureise mit ihren schönsten Ansichten* című műve 1838/39-ből.

⁴⁰ Jost egyrészt Johanna Schopenhauert idézi: „Amint az újszülött a gyakorlás által tanul meg látni, úgy kell nekünk is elsajátítanunk a látás képességét az utazás során.” (Schopenhauer 1986), másrészt Goethét: „Úgy érzem magam, mint a gyermek, aki ismét élni tanul.” Goethe 2011: 283. Id. Jost 2005: 136.

⁴¹ Jost 2005: 137.

Az utazás mint egyszeri társadalmi cselekvés és az úti beszámoló mint az irodalmi kommunikáció hosszú távon hozzáférhető eleme alapvetően [...] különböznek egymástól.⁴²

A tapasztalat és a kommunikáció közötti különbség⁴³ az újfajta utazási irodalomban nemcsak mindinkább problematizálódik, de épp e problematizálás adja ennek az irodalomnak a hitelességét.

Míg „a hagyományos, enciklopédikus világismereten alapuló utazás a szöveget és a tapasztalatot egy átfogó kognitív modellbe integrálta, mely a világot metaforikusan a könyvvel azonosította”,⁴⁴ addig az újfajta utazási irodalom épp a szöveg és a tapasztalat különbségét jeleníti meg.

A szöveg feladata, hogy az illékony és múlékony tapasztalatokat rögzítse, miközben ő maga nem illékony és nem múlékony, továbbá hogy megragadja azt az érzékiséget, mellyel ő maga egyáltalán nem tud szolgálni.⁴⁵ Épp ezért az utazási irodalom hitelessége szempontjából ettől kezdve fontos, hogy reflektáljon saját korlátaira,⁴⁶ például az időbeliekre, de adott esetben akár a mediális korlátokra is. Ezek a szövegek az élményben épp azt emelik ki, ami elmondhatatlan. Az elmondhatatlanság toposza egyike azoknak a legfontosabb jelzéseknek, melyekkel a szöveg érzékelteti azt az érzéki többletet és azt a jelenvalóságot, amely a szövegből hiányzik, s amelyet a szöveg mégis megidéz, illetve megidézhet.⁴⁷ Hasonló szerepet töltenek be azok a mediális törések is, ahol a szöveg úgyszólván a képi ábrázoláshoz menekül.⁴⁸

⁴² Opitz 1997: 10.

⁴³ Opitz 1997: 14.

⁴⁴ Opitz 1997: 34.

⁴⁵ Paradoxon: „Ahhoz, hogy kommunikálható lehessen, az utazást ki kell emelni egyszerűségéből és konvencionális ábrázolási formákba kell önteni [...]. Az egyszerűség és a hitelesség ezért nem a ténylegesen megtörténhez köthető, hanem a távoli olyasféle aurájához, amely a kommunikációban valósnak és lehetségesnek tűnik föl. A számtalan formula, amellyel az útirajzírók azt igyekeznek érzékeltetni, hogy az érzület közvetlenül fordítódik le szöveggé, valójában korántsem garantálja a kettő szöveg azonosságát, [...] csupán a referencialitás illúzióját keltik, mely útleírások esetében a műfajt meghatározó előfeltételezés.” Opitz 1997: 38.

⁴⁶ „Tapasztalat és szöveg autentikusságát mindenekelőtt azok a jelenetek hitelesítik, amelyekben az utazó egyszerre mutatja magát írónak és észlelőnek.” Opitz 1997: 40.

⁴⁷ „az identitásnak hangsúlyos módon 'az írás folyamatá'-hoz kötése”. Clifford 1996: 194–228, 211. Id. Opitz 1997: 94.

⁴⁸ Vö. „Festői (utazási) irodalom?” című fejezettel.

AZ ÚTIRAJZ MINT MŰHELY ÉS MINT GYÁR

Noha az útirajz hosszú időn keresztül elsősorban az empirikus tények átadására szakosodott műfajnak számított,⁴⁹ az elmúlt évtizedekben mégis az új észlelésmódok elterjesztésében játszott szerepe került az érdeklődés homlokterébe, különösen a műfaj 1770–1830 között tapasztalható poetizálódása kapcsán. Azaz ekkortól épp a műfaj esztétikai jellemzői tartottak számot érdeklődésre, egészen pontosan azok a látásmódok, melyeket az útirajz közvetített, és amelyeket utóbb a „térpoétika” vagy az „észleléspoétika” összefüggésében tárgyaltak.⁵⁰

A „tér észlelésének strukturális változása”⁵¹ nem kizárólag az utazási irodalomban ment végbe, de a műfajnak mégis „kulcsszerep” jutott az új észlelésmódok elterjesztésében. Ez volt az a műfaj, mely a 18. század végén és 19. század elején széles közönség számára valósággal bemutatót tartott a festői táj észlelésének mikéntjéről. Innen Erdmut Jost találó megfogalmazása, hogy ez az irodalom a „látás iskolája”⁵² volt. Hatalmas sikere folytán – melyet Klaus Laermann a 20. századi krimihez hasonlít – az utazási irodalom képes volt közvetíteni az elit kultúrája (ide tartoztak például a tájkertek és a képtárak) és a szélesebb közönségé között.⁵³ Ha jól értem Jost tételét, akkor az utazási irodalom ebben olyan vizuális tömegmédiumok előhírnöke volt, mint például a panoráma, dioráma vagy éppen a pleoráma, melyek a 19. század elejétől és különösen a 19. század harmincas éveitől egyre népszerűbbek lettek, és a tekintet „kiszélesítésével”, valamint „felgyorsításával” hozzájárultak egy új látáskultúra kialakulásához.⁵⁴

MOZGÁS, LÁTÁS ÉS TÉR

Az újfajta útirajz immár nem bizonyos retorikai toposzok köré rendezte mondandóját, hanem arra törekedett, hogy az utazás folyamatát és előreha-

⁴⁹ Brenner 1990.

⁵⁰ Jost 2005.

⁵¹ Jost 2005: 16.

⁵² „Az utazás nemcsak a szerző, hanem mindenekelőtt az olvasóközönség számára lesz a »látás iskolája«.” Jost 2005: 16. 17.

⁵³ „Akkoriban [a 18. század végén] minden sajtóorgánumnak volt egy külön részlege, amely azzal foglalkozott, hogy az előfizetőknek bemutassa az útirajzok sokaságát [...]. A könyveken kívül számos folyóirat is akadt, amely kizárólag úti jegyzeteket és rövidebb útirajzokat közölt.” Laermann 1976: 57–97, 78. Id. Kaschuba 1999: 165–173, 78.

⁵⁴ Jost 2005: 348–362.

ladtát rögzítse. Témáját következképp nem a tények képezték, melyeket tudni, hanem a tapasztalatok, melyeket megszerezni lehetett. Ezért ennek az utazási irodalomnak a középpontjában maga az észlelés és az élmény állt, s minthogy az észlelés kiemelt érzéke, és egyúttal az össze többi észlelésmód modellje is, a látás, ezért e szövegek döntően az utazás képi megjelenítésén alapulnak. Ez tetten érhető mind az (út) leírás (újfajta) „képi ábrázolásmódján”,⁵⁵ mind azon, ahogy az új (olcsóbb) sokszorosítási technikák feltalálásának köszönhetően a könyvekbe illusztrációk kerülnek.

Az új utazási irodalom térérzékelését a látás határozta meg, mely a megfigyelőt „saját vizuális élményének aktív, független létrehozójaként” posztulálja.⁵⁶ Az emberi látás eme alapvető változását Jonathan Crary szerint a 19. század hozta magával, ekkor lépett a látás geometriai megközelítésének helyére a fiziológiai, minek köszönhetően „a látómezőt” többé nem tabula rasaként értelmezték, hanem írófelületként, „amely hatások kusza skálájának előállítására alkalmas.”⁵⁷ Az új látásmód egyúttal azt is jelentette, hogy a megfigyelő „határozottan szakított a perspektívafestéssel vagy a camera obscura rögzített nézőpontjával”.⁵⁸ A látás nemcsak szubjektív, de egyúttal dinamikus is lett.

POLGÁRI UTAZÁS ÉS TERRITÓRIUM

Az utazás új formája, mely magát az utazást tekintette „minden tapasztalat forrásának”,⁵⁹ ugyancsak a tanuló utazás művelődésszerményén alapult. De mint az a mintául szolgáló *Wilhelm Meister tanuló- és vándorévei*-ből is kiolvasható, különbséget tett a könyvekből szerzett és a tapasztalati tudás között. Feltételezte a „szabadidő kultúráját”,⁶⁰ ugyanakkor

egy darabka szabadulást jelentett a feudális társadalom erőszakosan beszűkített társadalmi keretei közül [...], hiszen az utazó határokat lépett át, és uralmi szempontból széttagolt térségeket társadalmilag összefüggő, 'közös világ'-ként élhetett meg.⁶¹

Az utazás polgári formája ezzel elősegítette, hogy az utazók közeli és távoli vidékeket járjanak be,⁶² és azáltal, hogy az adott civilizációval szemben „a tör-

⁵⁵ Jost 2005: 155.

⁵⁶ Crary 1999: 86.

⁵⁷ Crary 1999: 114.

⁵⁸ Crary 1999: 131.

⁵⁹ Laermann 1976: 78. Id. Kaschuba 1999: 168.

⁶⁰ Kaschuba 1999: 170.

⁶¹ Kaschuba 1999: 177.

tételemben régi gyökereket, a természetben pedig új erőket”⁶³ keresnek, kinyí-
sák e civilizációt a természeti táj és a történelmi múlt felé. Az utazás új divatja a
kialakulóban lévő polgári öntudat elemeit, melyek a „szabad” szubjektívitas je-
gyében álltak, összekapcsolta az állam területi szerveződésével. Az utazás csak
„szubjektív” (azaz „autobiografikusan megkonstruált”⁶⁴) minőségében lett fo-
lyamatos térbeli mozgásként ábrázolható, amely többé nem az úti- és államrajz
„retorikai toposzokon alapuló sémáját” követte,⁶⁵ hanem távoli vidékeket ösz-
szefüggő egészként tett megélhetővé, ezáltal pedig jelentősen hozzájárult a tér
szimbolikus birtokba vételéhez. A tér pedig az útirajzok szubjektív nézőpontjá-
nak köszönhetően, valamint a tájpanorámák történelmi tárgyakra való kiterjesz-
tése révén lett a 19. századi nemzeti emlékezetkultúra része.⁶⁶

DUNAI UTAZÁSOK PAPÍRON

Ezek az általánosságban megfigyelhető változások a dunai útirajzokban
is éreztették hatásukat. Ha a Dunáról írott szövegek számát tekintjük a 19.
században, akkor könnyen támadhat az a benyomásunk, hogy a Dunát csak a
19. század harmincas éveiben „fedezték” fel. A gőzhajózás 1834 körüli elin-
dulását követően tucatjával jelentek meg a Duna felső szakaszáról szóló úti
beszámolók, és jó néhány az egész folyót bemutató kézikönyv is. Adalbert
Müller 1839–41-ben kiadott, a Duna teljes egészét taglaló könyvében így fo-
galmazott: „De az elhanyagolás korszaka, most úgy tűnik, véget ért.”⁶⁷ A 19.
századi úti beszámolók és dunai kézikönyvek nemcsak nagyobb számban je-
lentek meg, hanem az (utazási) irodalmi ízlés általános változását is követték.

Ezek a szövegek mindenekelőtt teljesen más összefüggésben keletkeztek,
mint elődeik. Ellentétben a 17. és 18. század szórványosnak mondható Duna-
irodalmával, melynek legfontosabb művei a törökök ellen folytatott háborúk
sikereit és kudarcait (Birken) vagy a keleti kereskedelem esélyeit (Kleemann,
Dielhelm) taglalták, a 19. század dunai írásbelisége a lehető legszorosabban kap-
csolódott az új közlekedési eszközhöz, és különösen a dunai gőzhajóforgalom
rendszeressé válásával a vele való foglalatosság – albumokban, utazási kézi-

⁶² Így például a mai Wachau fogalma az erre a tájra tett utazások, valamint a festészet fellendülé-
sével alakult ki a 19. század elején. Vö. Krug 2003.

⁶³ Kaschuba 1999: 169.

⁶⁴ Opitz 1997: 74.

⁶⁵ Buschmeier–Fieseler 2006: 151–177, 168.

⁶⁶ Vö. Hess 1977.

⁶⁷ Müller 1839–41. 1.: IX.

könyvekben, útikönyvekben és úti beszámolókbán – egy szakadatlan könyvfolyam alakját öltötte.

Míg korábban akár utazások során összegyűjtött ismereteket is lehetőleg rendszerezett formában, tematikus egységekben dolgozták fel,⁶⁸ addig a 19. században még az olyan szövegek is szívesen alkalmazták a dunai utazás narratíváját, amelyek célja egyáltalán nem valamely tényleges utazás rögzítése volt.

A dunai útikalauzok, de a Duna-albumok kísérő szövegei is előszeretettel adták meg például a Duna menti települések egymástól való távolságát, valamint a lehetséges közlekedési eszközöket, melyekkel e távokat meg lehetett tenni. Volt, amelyik a dunai hajók érkezését és indulását ábrázoló képek sorával jelenítette meg az utazást. Mások addig szinte ismeretlen dunai tájakra tett utak apró-cseprő eseményeiről számoltak be, élénk színekkel ecsetelték az olvasónak (és potenciális utazónak) e tájakat és településeiket, s közben arról sem feledkeztek meg, hogy megemlítsék, milyen fényviszonyok mellett érdemes az adott helyre ellátogatni.

A tapasztalati tudás iránti igényt a Duna-irodalom különböző módokon elégítette ki. Míg az igen szórványos korábbi Duna-leírások, teszem azt Sigmund von Birken *Donau-Strand* című munkája 1664-ből,⁶⁹ még a könyvek tekintélyére hivatkoztak, addig a 18. század végi útirajzok úgy igyekeznek megfelelni a saját tapasztalat követelményének, hogy a szövegbe különféle szemtanúk leírásait építik be. Ehhez a módszerhez folyamodott már Dielhelm is, aki a Vaskapu leírásakor hosszasan idézi Ernst Nikolaus Kleemann naplófeljegyzéseit.⁷⁰

A tény, hogy egy Duna-könyv szerzője nem ismeri teljes hosszában a folyót, a 19. században már mentegetésre szorul. Adalbert Müller például, aki 1841-ben Regensburgban egy kétkötetes Duna-kézikönyvet adott ki,⁷¹ a má-

⁶⁸ Például Marsigli 1726.

⁶⁹ Birken 1664.

⁷⁰ „Amikor fent említett Kleemann úr dunai útja során 1769. november 3-án hajójával e helyütt megállt, mint írja, a kíváncsiság hajtotta, hogy partra szálljon, és onnan lehetőleg szemügyre vehesse a maga mögött hagyott oly igen veszedelmes utat, de szinte felfoghatatlannak tűnt számára, vajon miként tudott e szűk és veszélyes sziklaszoroson oly szerencsésen átmenni. A hajósok ugyan bizonygatták, hogy ez a hely sekély vízálláskor a legveszélyesebb, míg magas vízálláskor szükség esetén a part mentén át lehet jutni rajta. Nem messze innét, kicsivel a Traján hídja fölött a hajók egy falunál kötnek ki, ahonnan az Orsován felfogadott hajósok, miután megkapták a bérüket, gyalog térnek haza.” (Dielhelm 1785: 733.) Bei Kleemann: „Meine Neubegier trieb mich, an das Ufer hinauf zu gehen, um so viel als möglich, sowohl diesen mit so grosser Gefahr verknüpften Weg zu sehen, als auch einige Ruinen der von dem Kaiser Trajan erbauten und von seinem nachfolger Adrian zerstörten und in der Geschichte merkwürdigen Brücke zu entdecken.” Kleemann 1783: 22.

⁷¹ Müller 1839–41.

sodik kötet előszavában a felhasznált megbízható források dacára szabadkozik, amiért a „pannon és a török Dunát” úgy tárgyalja, hogy azt „saját tapasztalatból nem ismeri”.⁷² Mentségül azt hozza fel, hogy „egy barát segítő keze a zűrzavarból és homályból” kivezette, olyan valakié, aki személyesen „közreműködött a folyómeder vizsgálatában”.⁷³

A 19. század kezdetén ezt a tudáspoétikai dilemmát előszeretettel foglalták a tudás emblematikus „szervei”-nek ellentétébe, melynek egyik oldalán a könyvtár, másik oldalán a (saját) szem állt. Így a landshuti botanikaprofesszor és természettudós, Joseph August Schultes (1773–1831) a dunai utazók számára írt 1819-ben kiadott kézikönyvében azt bizonygatja, hogy írása „nem szerkesztéssel, hanem saját tapasztalat nyomán” készült.⁷⁴

A másokról való kopírozás vagy az ellenőrizetlen ismeretek átvétele az útirajzírók ezen generációja számára megvetendőnek számított. Joseph von Dörner, magyarországi német botanikus például, aki tanulmányai végeztével fűvészkedni ment a Bánságba és az Al-Dunára, a Traianus-híd maradványai-val kapcsolatos különböző tanvélemények ismertetésekor kimondottan helyteleníti, ha valaki bizonyos írók tekintélyére támaszkodva „vétkezik” és nézeiteket másolja. Így vált a tapasztalat a bizonyosság mércéjévé.⁷⁵

A KÉPISÉG KÖVETELMÉNYE

Az útirajz új formája a beutazott világ tárgyait mint az egyén élményeit tette „láthatóvá”, „hallhatóvá”, „szagolhatóvá” és „megtapasztalhatóvá”. Az érzékszervek rangsorában a látás állt az első helyen. Ida Pfeiffer szentföldi utazásáról írott naplójában így fogalmaz:

Én úgy írok le mindent, ahogyan láttam, amint saját szememmel meggyőződtem róla, minden cicoma nélkül, ahogy volt.⁷⁶

Ha az igazat kellett elválasztani a hamistól, ha a féligazságok és hazugságok zűrzavarában válogatni kellett, a szem volt a legfontosabb eszköz.

Csak hogy az útirajzírók, hogy megfeleljenek a saját tapasztalat eszményének, jórészt továbbra is olvasott információkat jegyeztek fel, de most úgy,

⁷² Müller 1839–41. 2.: VIII.

⁷³ Müller 1839–41. 2.: VIII.

⁷⁴ Schultes 1819: XVII.

⁷⁵ Dörner 1839: 215f.

⁷⁶ Pfeiffer [1843] 1846: 15.

mintha azokat maguk látták volna. Némely „tapasztalat” mögött könnyű felismerni az olvasmányélményt. Michael Quin például, aki 1835-ben elsőként jegyezte fel gőzhajóútját Pesttől a Fekete-tengerig, egy az ómoldvai dombokról nyíló kilátást ecsetelve könyvének harmadik, javított és kiegészített kiadásában a tájleíráshoz egy megjegyzést fűz, mely az elsőből még hiányzott:

A tájat szemlélve az a benyomásom támadt, hogy a mai folyómedret földrengés alakította ki.⁷⁷

Ez a „benyomás” alighanem a korabeli szakvélemények olvasása nyomán keletkezett, azok ugyanis a szakirodalom számára leginkább a Neptunus avagy Vulcanus kérdésben ütköztek,⁷⁸ vagyis azt vitatták, hogy a folyó maga vájta-e magának utat a Kazán-szorosban vagy a medret a földrengés alakította ki.

Szerencsésebb megoldásnak tűnik, amikor az olvasmány tartalma az olvasás tevékenysége révén egy adott helyhez köthető. Johann Georg Kohl, német útirajzíró például kiadósan él ezzel a fogással, amikor a pesti kaszinó olvasószobájában pipára gyűjt és egy stósz érdekes folyóiratot és könyvet válogat össze, hogy azok tartalmát, különös tekintettel a magyar politikai rendszerre és a reformtörekvésekre, a továbbiakban kivonatolja.⁷⁹ A szöveg, melyet a szerző ezen intertextuális technika segítségével „fizikai tárgyként” mutat be,⁸⁰ így módon magán viseli idő és hely szignatúráját.

LÁTNI, AMI (MÁR) NEM LÁTHATÓ

A láthatóság retorikája jóformán mindenre kiterjeszthető volt. A szemnek nem csupán a láthatót kellett megragadnia, hanem – a belső látás érzék-szerveként – azt is fel kellett idéznie, ami épp hogy nem látható, amit csak elképzelünk és ami már elmúlt, jelesül a történelmi eseményt. Adolphus Slade, brit tengerésztiiszt, aki később a török flottánál egy musavir pasa posztját töltötte be, 1840-ben megjelent dunai útirajzában arra a vádra, miszerint Mohács

⁷⁷ „The impression I received by contemplating the scene before me was, that the channel through which the river now flows was opened through the mountains by an Earthquake.” Quin 1835: 59.

⁷⁸ Erre a vitára utal Jókai is *Az arany ember*ben az al-dunai Kazán-szoros leírásakor: „A ránehezülő víztömeg törte-e magának e kaput, vagy a föld alatti tűz repeszté kétfelé a hegyláncot? Neptun alkotta-e ezt, vagy Volcán? Vagy ketten együtt?” Jókai 1964. 24.: 5.

⁷⁹ Kohl 1842. 3.: 292.

⁸⁰ Broich 1985: 39. Id. Jost 2005: 170.

környékén a táj unalmas („all is barren!”), úgy reagál, hogy felsorolja az ott megesett történelmi eseményeket („the banks of the Danube are rich in recollections”).⁸¹

Hasonlóan jár el Johann Georg Kohl Linzből és Bécsbe vezető gőzhajóútjának leírásakor. Amikor (vagy ahogy ő írja „ameddig”⁸²) a sűrű ködtől az őket körülvevő gyönyörű tájnak még a körvonalait se tudja kivenni⁸³ („mert ami engem illet, a tárgyak körvonalait csak addig láttam, ameddig az esernyőm terjedt”),⁸⁴ nem a tájat ismerteti, hanem a szomszédja által a Dunáról és a dunai hajózásról rögtönzött előadást. A ténylegesen látható és a csupán felidézhető közti választóvonalat Kohl másutt húzza meg, mint Slade. Gőzhajóútján a wachau-i táj felülmúlhatatlan szépsége az a kiváló ok, amiért becsukódik a külső, s helyette kinyílik a „belső szem”, majd képzeletben leltárba vétetik a múlt:

Itt a Dunában hever a Nibelungok kincse, itt a folyó partjain vonulnak a Nibelung hősök. Zivatarfelhők gomolyognak és a hun háborúk villámcsapásától és zajától hangos a Duna völgy. Itt vonul le győztesen Nagy Károly és itt tér haza diadallal. A partokon még ott kuporognak a római centúriók és határőrszázadosok [...].⁸⁵

A jelenetek, melyek inkább csak felvillantják a történelmi eseményeket, mintsem hogy összefüggéseket világítanak meg, gyorsan peregnék egymás után, dicsőség és mulandóság motívumai kapcsolják őket össze egyetlen egésszé. Akusztikai szignálok⁸⁶ és természeti metaforák⁸⁷ segítenek a szó szoros értelmében megjeleníteni és az aktuális dunai hajóúthoz kötni őket, mely a történelmi látomás voltaképpen médiuma, mert „ingatag” és változékony, s ez – így tűnik Kohl leírásából – minden történelmi folyamat, minden történelmi történet vezérmotívuma. A történelmi régmúlt mozgalmassága jóformán észrevétlen simul bele az utazás mozgó jelenébe, kiváltképp hogy a történelmi képsort záró, kissé megkurtított Schiller-idézetet – „És susterog, árad, forr s dűbörög!” – egy utas schillerkedő megjegyzése segíti vissza – a dűbörög – egekre köp⁸⁸

⁸¹ Slade 1840: 137.

⁸² Kohl 1842. 2.: 85.

⁸³ Kohl 1842. 2.: 83f.

⁸⁴ Kohl 1842. 2.: 83f.

⁸⁵ Kohl 1842. 2.: 106.

⁸⁶ „Zivatarfelhők torlódnak össze és a hun háborúk villámaitól és hangjaitól visszhangzik a Duna völgye.” Kohl 1842. 2.: 106.

⁸⁷ „az ősrégi német nemzetségek [...], melyek hajdanán ezeken a Duna menti lankákon virultak, s mára részint mint a virág elhervadtak, részint mint a tölgy még mindig zöldellnek.” Kohl 1842. 2.: 106.

⁸⁸ Schillernél a sor így hangzik: „Und es wallet und siedet und brauset und zischt”, erre válaszol a sor: „bis zum Himmel spritzet das dampfende Gischt”. Schiller 1798: 119f.

rímpárral még hangtanilag is – az utazás valóságába: „úgyám/ A tajtékgőz, s az egekre köp”.⁸⁹ Schiller *A bűvár* című balladájának felidézésével a történelmi panoráma áttekintő szubjektumpozíciójára a mindent elnyelő mélység képe felel.

Ahhoz, hogy úgymond közvetlenséget közvetítsenek, az útirajzok nyelv- és hangeffektusok mellett olyan technikai és színpadi berendezések metaforikáját használják, amelyek képek generálására (illetve csodálatos megszaportítására) szolgálnak, mint a „mozgatható kulissza”,⁹⁰ a „panoráma”,⁹¹ a „kaleidoszkóp”⁹² vagy a „guruló ülőalkalmatosság”.⁹³ A kor népszerű illúzióteremtő optikai médiumaitól kölcsönzött hasonlatok révén a szöveg maga is hangzó és látszó illúziószínpadként értelmezi önmagát. Az utazás pedig, melyre az útirajzíró és az olvasó eme illúziószínpad segítségével együtt vállalkoznak, nem egyéb mint maga az olvasás. Az útleírás többé nem egy ténylegesen megtörtént utazás dokumentációjaként határozza meg önmagát, ettől kezdve az utazás mintegy az olvasás pillanatában megy végbe.⁹⁴

A TÁJ MINT KÉP

„egy költői tájnak festői egészet kell alkotnia”⁹⁵
Jean Paul

Ha valaki az irodalmi térábrázolással foglalkozik, nemigen kerülheti meg Gotthold Ephraim Lessing *Laokoon, vagy a festészet és költészet határaitól* című művét.⁹⁶ Lessing olvasatában a festészet és az irodalom kifejezésmódjai közötti különbség az emberi észlelés alapvetőnek gondolt koncepciójából eredeztethető,⁹⁷ következésképp a festészet (s ezen Lessing valamennyi képzőművészeti ágat érti) „térbeli alakokat és színeket”, míg az irodalom „időben tagolt hangokat” használ „a maga utánzásaihoz”.⁹⁸

⁸⁹ Schiller 1798: 107; Schiller 1955: 70–74, 71–72.

⁹⁰ Müller-Guttenbrunn 1916: 13–25, 15.

⁹¹ Quin 1835: 51.

⁹² Kohl 1842. 2.: 103.

⁹³ Kohl 1842. 2.: 93.

⁹⁴ Opitz 1997: 96.

⁹⁵ Richter 2011: 82.

⁹⁶ Vö. Brynhildsvoll 1993: 7.

⁹⁷ Hermann Meyer volt az első germanista, aki „Raumgestaltung und Raumsymbolik in der Erzählkunst” című tanulmányában a tér szerkezeti elemének „az egészet átható kötőereje”-ről beszélt. Vö. Meyer 1975: 208–231, 212.

⁹⁸ Lessing 1999: 62.

Ez a szigorú különbségtétel azonban ellentmondani látszik nemcsak a felvilágosodáskori (utazási) irodalom gyakorlatának, de a felvilágosodás utáni tájéztétika elképzeléseinek is.⁹⁹ A 18. és 19. századi irodalom ugyanis jobbra úgy észlelte a tájat, ahogyan azt a (képző)művészet előzetesen megformálta.¹⁰⁰ Ezért az utazási irodalom története szempontjából nem az kérdés, hogy miért olyasvalamit utánczolt, aminek megjelenítésére az észlelés antropológiája alapján a festészet alkalmasabb volt, hanem inkább az: miképpen lehetséges, hogy még a tárgyait és a fogalmait is a festészettől kölcsönözte?

A természet tájként való felfedezése képeken keresztül történt: a határtalanról és a végtelenről alkotott képek segítségével.¹⁰¹ Az új tájfogalom kialakításához vezető észlelési fordulatnak fontos eleme volt a festészet és az irodalom közötti csereviszony. Az intermediális kapcsolatok ez esetben jelentésteremtő erővel is bírtak.¹⁰² Mert míg egyfelől az irodalmi tájleírás kiindulópontja a tájképfestészet recepciója volt, addig másfelől az irodalmi képben a perspektivikus ábrázolás különféle, például a megfelelő nézőpontra vonatkozó előírásai érvényüket veszítették, s így végsősoron az utazás dinamikáját követve maga az irodalmi kép is lendületet kapott.

A TERMÉSZET MINT TÁJ

Hogy a térbeli viszonyok értelmezése, illetve irodalmi ábrázolása szempontjából mennyire meghatározóak voltak a festészeti terminusok, azt jól példázza a táj fogalom karrierje. A természet mint táj ugyanis „a világban nem eleve adott”,¹⁰³ hanem az „esztétikai” tapasztalaton keresztül tárul fel. A táj meghatározott viszonyt feltételez a természet és az azt észlelő szubjektum között, és megkívánja a természet képként való értelmezését. Ezért aligha van még egy fogalom, mely ennyire összefüggne az észlelés szerkezetváltásával. E gondolat fenomenológiai magyarázatát Joachim Ritter adta *A táj. Az esztétikum funkciója a modern társadalomban* című híres tanulmányában.¹⁰⁴ Ritter itt arra tesz kísérletet, hogy

⁹⁹ Vö. Koschorke 1990: 126; Dieterle 1988: 10; Schneider 1980: 289–315, 300.

¹⁰⁰ Schneider 1980: 300. Id. Jost 2005: 73.

¹⁰¹ Vö. Jost 2005: 15.

¹⁰² Vö. Rajewski 2002: 16–17.

¹⁰³ Lobsien 1981: 1.

¹⁰⁴ Ritter 2007: 113–144.

a természetet mint tájat a társadalommal és annak a tudomány által közvetített 'objektív' természetfogalmával való viszonyában¹⁰⁵

értelmezze, és meghatározza az esztétikai természetfelfogás filozófiai és társadalmi előfeltételeit a modern világban. Érvelése végső soron arra fut ki, hogy a táj „nem pusztán természetesen adott”, hanem „teremtett”, azaz „egy történelmi folyamat terméke”.¹⁰⁶

Ritter abból indul ki, hogy a „[t]ermészet mint táj: a teoretikus szellem gyümölcse és alkotása”.¹⁰⁷ Az elmélethez hasonlóan olyan odafordulást és érdeklődést feltételez, amely „szabad”¹⁰⁸ és nem célfüggő, és amely a „mindent átfogó 'egészhez' és 'istenéhez' fordul”.¹⁰⁹

A természet ezért csak annak lesz táj, aki kimegy oda (*transcensus*), hogy 'odakint' szabad, élvező szemléléssel részesedjék magában a természetben mint az egészben, mely a tájban és tájként van jelen.¹¹⁰

Azonban „a természet tájként való [esztétikai] felfedezése”¹¹¹ fontos ponton különbözik a filozófiai elmélet célkitűzésétől, mert utóbbi számára „az érzékelhetőben megmutatkozó Egész ugyanebben az érzékelhetőben nem ragadható meg és mint érzéki nem jeleníthető meg,” hanem „az egész természet igazsága mindenekelőtt a filozófia és a neki alárendelt szabad teoretikus tudományok fogalmaiban jelenik meg.” Következésképp a

világrendet, az istenit, a létet, az egész természetet csak a filozófia észfogalma és a filozófiához rendelt szabad teoretikus tudományok tárják föl igazságában.¹¹²

Költészet és festészet esztétikai megközelítésmódja, mely a természetet mint egészet ragadja meg, Ritter szerint csak az újkorban jelent meg a fogalmakkal operáló tudományos természetfelfogás mellett.

A kérdésre, hogy miért alakult ki „a teória új, addig ismeretlen”¹¹³ formája, Ritter válaszképpen „az újkori tudományos természetleírás tiszta objektivitása”-ra, „a metafizikai fogalom alól kivont objektumvilágá”-ra utal.¹¹⁴ A

¹⁰⁵ Ritter 2007: 143.

¹⁰⁶ Lobsien 1981: 2.

¹⁰⁷ Ritter 2007: 120.

¹⁰⁸ Ritter 2007: 117.

¹⁰⁹ Ritter 2007: 118.

¹¹⁰ Ritter 2007: 121.

¹¹¹ Ritter 2007: 125.

¹¹² Ritter 2007: 125.

¹¹³ Ritter 2007: 127.

¹¹⁴ Ritter 2007: 132.

természet mint táj modern felfogása tehát korrekcióként, vagy más nézőpontból kompenzációként¹¹⁵ értelmezhető a magát a létezés összefüggésétől és annak szemléletétől függetlenítő természettudomány „objektív” természetével szemben.

Ami a fő, mind az új tájfogalom, mind a természet tájként való új észlelésmódja a képet tekintette a maga számára irányadónak. Ez a szó etimológiájából is kiolvasható. Mert mint Rainer Gruenter¹¹⁶ egy tanulmányában levezette,

a táj [ném. Landschaft] mint a 'szép' természeti térre alkalmazott kifejezés először a késő középkori festészet terminusaként bukkan fel; a táj itt a természet egy részletének festői ábrázolását jelenti.¹¹⁷

Csak később társul a szóhoz „egy szép vidék által a szemre gyakorolt” esztétikai hatás jelentése.¹¹⁸

Ugyancsak a képzőművészeti terminológiához kapcsolódik a szó jelentése az olaszban (*paesaggio*), a franciában (*paysage*), és valamivel később a holland (*landschap*), illetve az angol nyelvben (*landscape*) is. Gruenter szerint a szó jelentésváltozását magyarázó történelmi jelenség a korai 15. század „tér-szomja”, amely szétfeszítette a középkori festészet kereteit, és a perspektíva törvényeinek felfedezéséhez vezetett.

A természeti tárgyak halmazát egy zseniális kaleidoszkópszerű fordulatnak köszönhetően egyszercsak tájként kezdték el látni.¹¹⁹

Vagy mint Hans von Trotha fogalmaz: „a hatás jegyében” a tájat „már eleve azonosnak tekintették ábrázolásának formáival”.¹²⁰ A német „*Gemälde*” [festmény] szó még a 18. század végén is természeti tájat jelentett, a „*Landschaft*” [táj] ellenben tájképet.¹²¹ Kimetszettségében a „táj” fogalom mind a mai napig utal képi eredetére.

¹¹⁵ Groh–Groh 1996: 92–140.

¹¹⁶ Gruenter 1975: 192–207.

¹¹⁷ Korábban a szó „a németben kizárólag *territorium* (terület) und *regio* (vidék) jelentéssel bírt.” Gruenter 1975: 193.

¹¹⁸ Grimm–Grimm é. n. 12.: 131. <http://woerterbuchnetz.de/DWB/> (letöltés ideje: 2016. július 12.) Id. Gruenter 1975: 193.

¹¹⁹ Gruenter 1975: 200.

¹²⁰ Trotha 1999: 36. „A táj kultúra még mielőtt természet volna, a fantázia szülte, melyet kivettünk erdőre, vízre és sziklára.” Schama 1996: 74.

¹²¹ Jost 2005: 74.

A táj tehát a természet olyan részlete, amely a képek (a róla készített képek) megalkotásának és befogadásának módjához igazodik. Georg Simmel a *táj* fogalom e sajátos, a megkonstruált természet és annak művészi ábrázolásai között mozgó kettősségét a „tapogató alakító szemlélet” kifejezéssel ragadta meg.

A „táj” esztétikai megalkotása Jost szerint képi világok „aktualizálását” és „újraateremtését” előfeltételezte.¹²² Ez pedig nem pusztán új tárgyat és új témát von maga után, hanem új látásmódot és új „ízlelést” is, így a 18. században mindinkább tért hódító fenségesség,¹²³ majd később a festőiség esztétikáját.¹²⁴

A TÉR MEGJELENÍTÉSE ÉS MEGTEREMTÉSE AZ IRODALOMBAN

A táj észlelése a 18. századi irodalomban olyan 17. századi festők recepciójával veszi kezdetét, mint Nicolas Poussin, Claude Lorrain vagy Salvatore Rosa.¹²⁵ Az irodalomnak a táj iránti fokozott érdeklődése eleinte a múlt festészeti mintáira támaszkodott, mintegy példát vett arról, „ahogy ez a festészet a képi világot strukturálta, és kezdetben annak függvénye maradt.”¹²⁶

A barokk kor festői, például Lorrain és Rosa még a 19. század első felében is fontos vonatkoztatási pontnak számítottak, a szép, a vad, az eszményi, vagy épp a fenséges táj festészeti etalonjának. Ez az időbeli eltolódás könnyen magyarázható a vizuális és a szövegalapú médiumok eltérő lehetőségeivel,¹²⁷ de arra is utalhat, hogy – mint Erdmut Jost véli – az útirajz az általa megjelenített képeket és látásmódokat kiszakítja „eredeti jelentésszövegeikből”, és a maga módján teszi őket esztétikailag hozzáférhetővé.¹²⁸ Ha a festők nevei, a képkompozíciók és a festészeti eljárások az útirajz-irodalomban mintegy idézetekként szerepelnek, akkor az sem meglepő, hogy igen különböző

¹²² Vö. „Helmut J. Schneiderrel ’a természet tájként való felfedezése’ nem egyéb mint „képként való posztulálása.” Jost 2005: 15.

¹²³ A jelentésváltozás modellje a hegyek a 17. század végén és a 18. század folyamán változó megítélése volt, mely fontos korabeli viták, a fizikoteológiai érvelések részét képezte. Vö. Nicolson 1959.

¹²⁴ Vö. „Festői (utazási) irodalom?”

¹²⁵ Jost 2005: 81.

¹²⁶ Koschorke 1990: 94f.

¹²⁷ „Míg a festészet kénytelen kidolgozni a táj kulisszáját, amelybe aztán beágyazza a maga vallásos, mitológiai vagy hősi jeleneteit, a költészet sokáig beérte azzal, hogy helyszíneit néhány topikus jeggyel látta el, anélkül, hogy hézagtelen szemléleti összefüggést teremtett volna.” Koschorke 1990: 95.

¹²⁸ Jost 2005: 84.

kompozíciós formákat találunk itt egymás mellett, sőt gyakran egymás többszomszédságában, a kettős keretezéstől a tablón át egészen a körképig.

Csakhogya az irodalom, mely kezdetben még leíró módon közelít a képekhez, idővel kialakítja a saját módszerét, hogy képeket és tereket „teremtessen”. Miközben a felvilágosodás irodalmában a kép csupán arra szolgált, hogy megszakítsa a diszkurzust, és egyben illusztrálja is azt, addig a romantikában „egymásba kapcsolódik a külső és belső világ” és kialakul „a nyelv szinte akadálytalan átjárhatósága”.¹²⁹

A felvilágosodást követő korszak újítása a tér képének nyelvi eszközökkel történő kifejezése volt. A poézis immár nem „mimetikusan képez le adott tartalmakat”, hanem olyan „önálló, végső soron nem tárgyasult mozgás”,¹³⁰ mely a természet terét átalakítja „a nyelvhasználat korlátok és ellenállás nélküli fluidumává”.¹³¹ A szabad asszociációk összekapcsolják a belső és a külső világot, s így módon egy lelki tájat teremtenek.

Mint Heinz Hillmann írja *Bildlichkeit der deutschen Romantik*¹³² című tanulmányában, a felvilágosodás nyelvében a képek mindig a manifeszt beszéd kiterőiként azonosíthatóak, s így módon mindig „visszavezethetőek összehasonlító és magyarázó funkciójukra, ezáltal pedig diszkurzív jelentéstartalmukra is.”¹³³ A romantikában ezzel szemben „a táj már nem a diszkurzus ’kitekintése’ többé, hanem egy olyan strukturált felületet, amelyen a beszéd szétterjed. A romantika esztétikája azon a képzelőerőn alapul, mely inkább ’belevész’ a képi terekbe, mintsem azokat tárgyszerűen illusztrációkként kezelné.”¹³⁴

AZ ÉSZLELÉSMÓDOK VÁLTOZÁSA

Kultúratudományi szempontból a *táj* fogalmának kialakulása elválaszthatatlan az észlelési struktúrák átalakulásától a 18. században és a 19. század elején, illetve ennek az átalakulásnak a médiumaitól, így a tájkertészettől, az útirajztól és a modern vizuális tömegmédiumoktól (panorámák stb.). Elnézve a

¹²⁹ Koschorke 1990: 169.

¹³⁰ Koschorke 1990: 136.

¹³¹ Koschorke 1990: 136.

¹³² Hillmann 1971, 53ff.

¹³³ „Jelentés és szemléltetés jól megkülönböztethető szintekhez tartoznak; a természeti képek közvetlenül sosem hordoznak jelentést. Ahogy távolodunk a felvilágosodáskor gondolkodásmódjától a költészet történetében, a képesség úgy önállósul a diszkurzusvezér szuverén szándékától. Vagy úgy is fogalmazhatunk, hogy a zárójel, amely a képpel a szövegen belül megnyílik, innentől kezdve nem záródik be.” Koschorke 1990: 168f.

¹³⁴ Koschorke 1990: 171.

korabeli Duna-ábrázolás módozatait, a képsokszorosítás és a könyvillusztrálás új technikáit is bátran e közvetítő gyakorlatok és médiumok közé sorolhatjuk, hisz az új látásmód elsajátítását ezek tették először széles közönség számára lehetővé.

Az „észlelés idomulása” – mint Erdmut Jost fogalmaz (Koschorke és főként Lange nyomán) – lényegében azt jelenti, hogy egy leszűkítő, valamely részletet adott keretben izoláló látásmód (kép) helyett olyan új képek jönnek létre, melyek a messzeséget, a végtelen teret igyekeznek bevonni a látóterükbe.¹³⁵

A ’pásztázó tekintet’ új látásmódja a tájból az apró részletnél többet tud megragadni, és immár nem felületként látja a természetet, hanem térként méri fel azt. Az útirajzokban így mindinkább megfigyelhető tendencia, hogy a tájat nem csupán ’fentről lefelé’, hanem mintegy belülről, mozgás közben észlelik, s ennek során különféle látásmódok és -élmények mindinkább az ábrázolás részévé válnak. A táj *megalkotása* így nem egyszerűsíthető le az ismert látványosságok egyesével számbavehető ’képeire’. Az útirajzolás az olvasás folyamatában követheti a szerző tekintetének mozgását, és ezáltal ismeri meg a tájat.¹³⁶

E változást különféle szerzők különbözőképpen ítélik meg. Miközben Brenner például az útirajz „poétizálódását” a megkésetttség, illetve a műfaj hanyatlásának jeleként értékeli, addig Opitz és Jost számára ugyanez a műfaj önreflexiójaként válik fontossá. Jost szerint a szubjektív látásmód teszi egyáltalán lehetővé, hogy a természetet tájként tetelezzük, illetve észleljük.¹³⁷

Koschorke értelmezésében az újfajta tájszemlélet „a kései 18. században a feltörekvő polgárság egyik meghatározó kollektív észlelésmintája” lesz, mert a tér új tapasztalata már előrejelíti, sőt mintegy előre „begyakorolja” azt az új polgári önértéket, amelyet oly gyakran szoktak „az áttekintés, a felfedezés, a mindenféle korlátok és akadályok lebontásának metaforáival”¹³⁸ jellemezni.

E tekintetben az útirajzok más országokról szóló információi, vagy ahogyan akkoriban mondták: „statisztikái” (ezen azonban nem aritmetikai számításokat, hanem inkább az adott ország állami működésének és társadalmi viszonyainak ismertetését értették)¹³⁹ csupán a felszín, mely felszín mögött egy

¹³⁵ „Mennél inkább az ember látóterébe kerül a végtelen, annál erőteljesebben változik (illetve idomulása) az észlelés és ezzel a ’kép’ jellege is”, vö. Jost 2005: 75.

¹³⁶ Jost 2005: 75.

¹³⁷ Jost 2005: 73–84.

¹³⁸ „Mindazt, ami a korszak hatalmas társadalmi és kulturális átalakulását – az áttekintés, a felfedezés, a korlátok és az akadályok lebontásának metaforáival – képileg jellemezte, azt kognitív értelemben az egyéni tértapasztalat elővételzte. A tájra vetett tekintet ezeknek a megismerés-metaforáknak egyfajta realizálódása.” Koschorke 1990: 156.

¹³⁹ „Az útirajzok adták a statisztikák legfőbb információforrásait. Statisztika alatt a 18. században olyan magánszemélyek által gyűjtött híreket értettek, melyek állami berendezkedésekről és

meghatározott térpoétika, a táj meghatározott észlelésmódja és az észlelő szubjektum, azaz a néző meghatározott konstrukciója rejlik. A műfaj iránti érdeklődés – Klaus Laermann szerint¹⁴⁰ – elsősorban ennek a rejtett tartalomnak volt köszönhető.¹⁴¹

Az utazási irodalom sikerét a 18. század végén feltehetőleg [...] nem a nyilvánosság információigénye garantálta, hanem valami ennél sokkal kevésbé szembeötlő. Az olvasók számára a döntő érv minden jel szerint az az újfajta tértapasztalat lehetett, melyet ez az irodalom közvetített.¹⁴²

Ez abban különbözött a feudális, illetve az arisztokratikus társadalom terétől,¹⁴³ hogy azt a benyomást keltette, „mintha egyetlen, mindenhol azonos tér létezne csak”,¹⁴⁴ „amelyet az utazás során egységként lehetett megtapasztalni”,¹⁴⁵ s ez a tapasztalat határozottan „egalitárius jelleggel”¹⁴⁶ bírt. Az utazás semlegesíteni tudta

a feudális abszolutizmus egyik legfontosabb hatalomgyakorlási eszközét, a térbeli távolságtartást mint az uralmi viszony szimbolikus kifejeződését,¹⁴⁷

és ezáltal mintegy megtörte „a terek emberek felett gyakorolt hatalmát”.¹⁴⁸

Az útirajz e tekintetben – elsősorban Erdmut Jost értelmezésében – nemcsak műhelyként és az új észlelési módok és térképzetek multiplikátorként szolgált, de egyúttal olyan kísérleti terep is volt, ahol a kép- és a szövegmédiumok kölcsönhatásba léphettek egymással. Az utazási irodalom 19. századi története a különféle médiumok közötti koalícióik és törések története. Mennél meghatározóbb lett az útirajz számára az élmény „közvetlensége”, annál inkább támaszkodott az illuziókeltés és a médiumok közötti határátlépések technikáira.

’érdekességek’-ről számoltak be, más esetekben egy vagy több állam rendszeres leírásával szolgáltak az alkotmány, az igazgatás, a népesség és a gazdasági viszonyok tekintetében. A statisztika eredeti formájában tehát egyfajta összehasonlító államtan volt.” Laermann 1976: 79.

¹⁴⁰ Laermann 1976: 57–97.

¹⁴¹ Laermann 1976: 85.

¹⁴² Laermann 1976: 82.

¹⁴³ Az udvari társadalom „a társas teret közvetlen uralmi eszközként alkalmazta”. Laermann: *Raumerfahrung*, 86. Ezt a teret „jól pontosan kitűzött küszöbök tagolták”. Laermann 1976: 87.

¹⁴⁴ Laermann 1976: 88.

¹⁴⁵ Laermann 1976: 85.

¹⁴⁶ Laermann 1976: 89.

¹⁴⁷ Laermann 1976: 90.

¹⁴⁸ Laermann 1976: 90.

A Duna esetében nem a topográfiai irodalom játszott döntő szerepet az „új képi világok megteremtésé”-ben,¹⁴⁹ hanem inkább a kép- és szövegmediumok kombinációja, ezek együttes hatása, valamint a vizuális effektusok irodalmi átvétele. A „festői Duna” képzete az 1820 és 1840 közötti évtizedekben olyan kiadói stratégiák terméke volt, melyek új vizuális sokszorosítási eljárásokkal éltek.¹⁵⁰ A látványos műfaji megjelölések, mint „Panorama” (Körkép), „Wundermappe” (Csodamappa), „Die schönsten Ansichten” (A legszebb látképek) vagy „Malerische Reise” (Festői utazás) jól jellemzik annak a képgyárnak a termékpalettáját, amelyben a festői folyó motívumai készültek. A műfajcímek mögött hol mappák rejtőztek, melyeket utólag láttak el kísérőszöveggel, hol útikönyvek, melyeket gazdagon illusztráltak acélmetszetekkel, hol „térképek”, melyek a tájat mintegy madártávlatból láttatták, s arra rajzolták fel az emlékműveket és látnivalókat. Hogy miképpen kombinálták a képet és a szöveget, az esetről esetre különbözött, de a tájat mind úgy határozták meg, mint látnivaló s egyúttal a látásnak teret nyitó topográfiai pontok és emlékművek (lehetőleg mennél teljesebb) gyűjteményét; az ábrázolás középpontjába mind a környék „festői”, „pittoreszk” avagy „romantikus” vonásait helyezték, a képeket pedig az utazás mininarratívája révén kapcsolták össze.¹⁵¹ Nemcsak az ábrázolásmód terméke, vagyis a „festői Duna” képzete volt meglepően újszerű, hanem az illusztrált könyvek kultúrtechnikája is, mely ezt a képzetet kitermelte.

A képsorozatok kanonizálása a tudás archívumaiban a 19. század egyik legsajátosabb „vívmánya”. Egészen addig elsősorban szövegek kiváltsága volt, hogy a Dunát egybefüggő egészként archiválják, jóllehet ilyen szövegek (már csak a téma terjedelme miatt is) igencsak ritkán jelentek meg. Korábbi századok átfogó Duna-ábrázolásai még alig tartalmaztak dunai illusztrációkat.¹⁵²

A 19. században ezzel szemben az illusztrációk mindinkább az utazási és a népszerű országismereti irodalom részévé váltak. Még azok a szövegek is, melyek nem, vagy csak alig tartalmaztak képeket, egyre inkább arra törekedtek, hogy az albumok vizuális hatásait saját irodalmi eszközeikkel ériék el.

¹⁴⁹ Jost 2005.

¹⁵⁰ Ezekben az évtizedekben a Habsburg Monarchia más tájairól is készültek illusztrált kötetek. Vö. Kunike (szerk.) [1830 körül]; *Panorama der Oesterreichischen Monarchie oder malerisch-romantisches Denkbuch*. 1839–1840; Fischbach 1852.

¹⁵¹ Közös volt bennük az előállítás ökonómiája is, amin az előfizetésen alapuló terjesztés, valamint a litográfiai és acélmetszetek újrahasznosítása értendő.

¹⁵² Birken 1664. és a könyv későbbi kiadásai, valamint Dielhelm 1785.

Az első valóban befejezett, a folyót teljes hosszában bemutató Duna-mű ebben az évszázadban az 1826-ban a Kunike Kiadó gondozásában kiadott album volt, amely 264 dunai tájképet tartalmazott. Joseph August Schultes szinte egyidejű terve, hogy a kor elvárásainak megfelelő, azaz saját tapasztalaton nyugvó és a folyami közlekedés kérdését is taglaló, illusztrációkat nem tartalmazó Duna-kézikönyvet adjon ki,¹⁵³ noha négyrészesre tervezték,¹⁵⁴ végül sose jutott túl az első két kötetten.¹⁵⁵ A Dunáról megjelent reprezentatív enciklopédiákra a későbbiekben is jellemző maradt a kép- és szöveg alapú médiumok együttese.

Tapasztalat és látvány kettős kíváncsiságának a mappák (majd később albumok) egy sor litográfiával – más esetekben acélmetszetekkel – igyekeztek megfelelni, melyek vedutákat és tájképeket rögzítettek a Duna teljes hosszában (vagy valamely szakaszán). Noha feltételezték a művészek utazását és többnyire azzal a céllal készültek, hogy utazásra sarkallják az olvasót,¹⁵⁶ de valószínűleg nemigen lehetett őket gyakorlati útmutatóként használni, már csak azért sem, mert ahhoz túlságosan nagyok, nehezek és szinte minden esetben túl drágák is voltak. Ha példát adtak az utazásra, akkor az legfeljebb egy képzeletbeli utazás lehetett, vagy ahogyan Dr. Romy a *264 Donauansichten* elején afféle jámbor óhajként megfogalmazta, szerepük csupán abban állt, hogy „hozzájáruljanak” és „bátorítsanak”.¹⁵⁷ A képek révén a könyvolvasás az utazás pótléka, vagy ahogy akkor mondták: szobai utazás lett. A kötet egésze tehát az utazás mintájára épült föl, de az utazás nehézségei nélkül.

A Kunike Kiadó a maga nemében úttörő vállalkozását – lévén az első olyan kötet, mely a folyót annak forrásától a torkolatáig képekbe foglalta¹⁵⁸ – az 1826 és 1844 közötti években hamarosan egy sor hasonló követte. Közülük elsősorban Ludwig Bechstein *Die Donau-Reise und ihre schönsten Ansichten*

¹⁵³ Joseph August Schultes (1773–1831) botanikus, orvos és útikönyvíró.

¹⁵⁴ Schultes 1819; Österreich's Donau-Strom von Engelhardtszell bis Wien 1827.

¹⁵⁵ Tervbe voltak véve még a következő szakaszok: a magyar Duna Bécstől Belgrádig és a török Duna Belgrádtól a Fekete-tengerig. Vö. Schultes 1819: XVII.

¹⁵⁶ Romy 1826.

¹⁵⁷ Hadd járuljanak, hozzá ahhoz, „hogyan kedvet kapjunk a szépséges hazai tájra, és hadd bátorítsanak mennél többeket a dunai utazásra.” Romy 1826.

¹⁵⁸ Nyomatott dunai tájképek már a 15. században is készültek. Többnyire világkrónikákban jelentek meg (Rober Wagner első leőhelyként Hartmann Schedel 1493-ban Nürnbergben Anton Koberger-nél megjelent világkrónikáját említi), továbbá városkönyvekben (Civitas Orbis Terrarum 1572–1617), országleírásokban és egyes városok és környékük topográfiáiban. Az első képgyűjtemény, mely egy Duna menti utazást ábrázolt, Augsburgban jelent meg 1780-ban *Hundert malerische[n] Ansichten an der Donau von Anton Christoph Gignoux. Gezeichnet auf seiner Reise von Augsburg nach Wien* címen, a rézkarcokat Anton Christoph Gignoux rajzaiból Johann Michael Frey készítette. Vö. Wagner 2001: 125–133, 125.

című munkája említendő, mely Hildburghausenben a Bibliographisches Institut kiadásában jelent meg 1838–39-ben.¹⁵⁹ 1844-ben a skót orvos, William Beattie jelentkezett hasonlóan szép, William Henry Bartlett által illusztrált, a teljes folyót bemutató és útikönyvként is használható kötettel, melyet Londonban adtak ki *The Danube illustrated in a series of views taken expressly for this work* címen. Ezek a kötetek mind a maguk módján határozták meg, milyen is az a dunai táj.

A korszak további híres albumai és gazdagon illusztrált kiadványai közé tartozik a Hartleben Kiadó gondozásában 1838-ban megjelent *Malerische Ansichten der Donau in ihrem Verlaufe von Engelhardzell bis Wien*, majd ennek a *Wundermappe* formájában kiadott „sűrítőmánya”, továbbá az Eduard Duller-féle 1840-ben a lipcsei Wigand Kiadó sorozatában megjelent *Die malerischen und romantischen Donauländer* című kötet, mely utóbbi csupán a Duna egy (németországi–ausztriai) szakaszára fókuszált. Az említetteken kívül számos illusztrált útikönyv mutatta be a folyó Linz és Bécs közötti részét.¹⁶⁰

Üzempgazdasági szempontból Kunike és Hartleben, valamint a Bibliografiai Intézet tájképsorozatai úgy épültek fel, hogy a metszeteket előbb füzetek formájában küldték szét a megrendelőknek, majd azokat utólag összefűzve és kísérőszöveggel ellátva könyvként is kiadták. Noha a különféle kiadások más és más módon kapcsolták össze az illusztrációt és a szöveget – volt közöttük igazi album és illusztrált úti(kézi)könyv is – az mindenképp közös volt bennük, hogy a képeket a könyv részévé tették. Ez pedig előfeltételezte az új nyomdai eljárásokat és a tudás újonnan formálódó „terepét”.

E médiumegyüttes és (tömeges) elterjedése a 19. század elején a litográfia, illetve az acélmetszet új sokszorosítási eljárásain alapult,¹⁶¹ ezek ugyanis olcsóbbá tették a képek nyomtatását és utat nyitottak a kisebb, kézhezállók, a könyvnyomtatáshoz illeszkedő formátumoknak. Ezek az új formátumok és az általuk lehetővé tett kép-szöveg kombinációk pedig éppúgy megváltoztatták a képek szerepét, mint a szövegek jellegét. A könyv- és képnyomtatás összekapcsolása a képek számára új kontextusokat és egy új kulturális pozíciót biztosított. Az új technikák így hozzájárultak egy olyan modernizált képi kultúrához, amely egyszerre volt populáris és komoly.¹⁶² Az új albumok ugyan

¹⁵⁹ Később: Meyer.

¹⁶⁰ Ender (Ill.) 1841.

¹⁶¹ „A litográfiai munkák kereskedelme újabban igen fellendült. [...] Ezen a litográfiára nézve kedvező fordulatot a könyvnyomtatásnak a rézkarcokhoz képest alacsony ára hozta magával”, írja egy áttekintés a bécsi iparügyről 1824-ben. Vö. Keeß (szerk.) 1824: 24.

¹⁶² „modernised culture of the image” „that could be popular as well as savante”. Leca 2011: 31–54, 33.

képeket prezentáltak, de a könyvek autoritásával léptek fel, és a bennük foglaltakat a tudás tárgyaként határozták meg.¹⁶³ A korban mindenképp szokatlan módon kanonizálták a Duna-témát, amennyiben nem valamely szerző nimbuszára, hanem a vizuális hozzáférés illúziójára hagyatkoztak.

A portrégalériák és „a jó eredetiek alapján készült nyomatok” mellett a tájképsorozatok voltak az újonnan meghonosodó litográfia kedvelt tárgyai.¹⁶⁴ A képek afféle hordozható múzeumként működtek, és egy totalitást alkottak, mint minden gyűjtemény, továbbá olyasmit reprezentáltak, ami kánonképesnek tekinthető. Ez a „képi diszkurzus” a későbbiekben oly erőteljesen hatott az útirajz irodalomra, hogy 1842-ben Johann Georg Kohl egy különösen szép folyószakaszt képtárként emlegetett, az egyes part menti településekről pedig úgy ír, mintha képek volnának, melyeket az ember egy gyűjteményben a falra akaszthat.¹⁶⁵

MAPPÁK ÉS ILLUSZTRÁLT ÚTI BESZÁMOLÓK

Ha meg akarjuk érteni, miben állt az 1820 és 1844 között megjelent mappák, albumok és illusztrált úti beszámolók különleges újdonsága, akkor elsősorban kép és szöveg viszonyát kell megvizsgálnunk. Mi volt ezekben a kiadványokban a képek helyi értéke és milyen volt a karakterük? Mit ábrázoltak ezek a képek egyáltalán? És viszont: miként változtatja meg a szöveg a képek jelentését és olvashatóságát? A két médium összekapcsolásából milyen narratíva keletkezett? – Azok a mappák és illusztrált útikönyvek, melyek ezekben az évtizedekben a Dunáról jelentek meg, a festői dunai utazás történetét mesélik el, de mind más és más hangsúllyal.

Elsőként említendő Adolph Kunike mappája, melyet 1819 és 1826 között füzeteként adtak ki Bécsben *Donau-Ansichten vom Ursprung bis zum Ausflusse ins Meer* címen, majd 1826-ban *Zweyhundertvier und sechzig Donau-Ansichten nach dem Laufe des Donau-Stromes von seinem Ursprunge bis zu seinem Ausflusse in das Schwarze Meer* címen összefűzve egy kötetben, és amely megfelelt a Duna képi megjelenítésével kapcsolatos korabeli igényeknek. Kunike egyike volt az első bécsi kiadóknak, akik Alois Senefeldertől elsajátították a litográfiát,¹⁶⁶ és akik hatá-

¹⁶³ „Albumlike compendiums of engravings benefited from the authority of the bound book as luxury objects, while they codified the print’s latent status as objects of knowledge.” Leca 2011: 35.

¹⁶⁴ Keeß (szerk.) 1824: 24.

¹⁶⁵ Vö. Kohl 1842. 2.: 147f.

¹⁶⁶ Vö. Seifert [ca. 1981]

rozottan továbbvitték az új grafikai nyomdai eljárást. Kunike oly sokra vitte ebben a mesterségben, hogy Senefelder állítólag a litográfia harmadik feltalálójának nevezte.¹⁶⁷ A kiadó szemében a Duna jelentett azt a „nagy és általános érdeklődésre számot tartó tárgyat”, mely nemcsak a művészi elismerést, de az „óhajtott függetlenséget” is meghozta számára.¹⁶⁸ Tervének sikerült megnyernie Jakob Alt festőt, akinek az volt a feladata, hogy rajzokat készítsen „a Duna leglátványosabb részeiről a folyó forrásától egészen annak fekete-tengeri torkolatáig”.¹⁶⁹ Ezeket a rajzokat aztán Kunike litográfiai műhelyében sokszorosították, végül a képekhez a tudós Dr. Georg Carl Borromäus Rummyt írt magyarázó szöveget.

A kötet népszerűségének még a terjedelme sem tudott ártani.¹⁷⁰ Noha csekély példányszámban jelent meg, és viszonylag magas ára miatt a mappát csak kevés „művészet- és irodalombarát” engedhette meg magának,¹⁷¹ a következő évtizedekben számos hasonló vállalkozás követte.¹⁷² A képek sorozatát a könyvalak formálta egészévé, s ez jelölte ki a közös témát is, mely adott esetben a dunai víziút volt.

De az út egysége, melyet az album szimbolikusan megteremtett, a húszas években ténylegesen még nem létezett. Jakob Alt 1820-ban Donaueschingentől Bécsig, majd 1820 és 1821 között Bécsből Belgrádig valóban bejárta a folyót, de arra már nem volt hajlandó, hogy „útját a kétséget kizáróan veszélyes Törökországban is folytassa.”¹⁷³ A kiadó, Anton Kunike minden jel szerint igencsak a szívében viselte az ábrázolás teljességét, ezért hogy nagyratörő elképzeléséről ne kelljen lemondania, sógorát, Ludwig Erminit bízta meg a veszélyes művészi vállalkozást véghezvitelével.

Ermininek újabb két évre volt szüksége (1823–1824), hogy a megbízásnak eleget tegyen, s mint Dr. Rummy a díszkötet előszavában megállapítja, „sokféleképpen tette kockára az életét”, hogy a rajzok elkészüljenek. Hiszen „Galac városában akkoriban pestisjárvány tombolt”, és „minden egyes erőd megrajzolásával a fejét kockáztatta”. A visszaúton pedig „a vesztegzárállomáson ütött ki tűz”.¹⁷⁴ Az album átfogó jellegét így végül sikerült megőrizni, de

¹⁶⁷ Seifert [ca. 1981]

¹⁶⁸ [h]: Lithographik 1821: 374–376, 375.

¹⁶⁹ Rummy 1826.

¹⁷⁰ Nagyméretű fóliás volt.

¹⁷¹ Ezért a látképek „külföldön csekély ismertségre tettek szert [...] és tetemes áruk miatt (264 fl) alig néhány mű- és irodalomkedvelő tudta megvenni őket”. [Ism. szerző]: Hering 1838: 1212.

¹⁷² Így 1838-ban a Hartleben-féle *Malerische Ansichten*, 1838/39-ben pedig a Meyer-féle *Malerische Donau-Reise*.

¹⁷³ Rummy 1826.

¹⁷⁴ Rummy 1826.

egységesen magas művészi színvonalát már nem, még akkor sem, ha Ermini maga is úgymond ügyes rajzoló volt.

Ami már alapjaiban is – Jakob Alt képsorozatának hála – „a hazafias művészetértés nemzeti emlékművé”-nek ígérkezett, az Ermini beugrásának köszönhetően a „hazaszeretet” műve lett.¹⁷⁵ Azon túl, hogy a Dunát egyértelműen Ausztriához rendeli, a kötet különösen a folyó sokszínűségét, valamint romantikus és festői jellegét emeli ki.¹⁷⁶ A *Morgenblatt für gebildete Leser* szerint a díszkötet számára 300-400 „a Monarchia minden vidékéről és minden társadalmi rétegéből származó előfizető” sikerült megnyerni, „akik között első helyen szerepeltek Ausztria, Oroszország és Poroszország uralkodói.”¹⁷⁷

„A hazafias művészetértés nemzeti emlékműve”¹⁷⁸ először csupán rendezetlen lapok összességét jelentette. A litográfiák 1819 és 1826 között havi rendszerességgel jelentek meg, füzetenként 4 tábla, de a füzetek megjelenésének sorrendje nem követte a Duna folyását.¹⁷⁹ Az album rendszerezésének feladata a szövegíró Dr. Romyra hárult, aki nem is álhatta meg, hogy erről említést ne tegyen, tekintve hogy e rendezés számára, mint fogalmaz, „nem csekély munkát” jelentett, összességében „több hetet elrabolt az életé”-ből.¹⁸⁰ Úgy tűnik, Dr. Romy legfőbb feladatának amúgy is a kompilálást, rendszerezést és válogatást tekintette, mert mint a kötet előszavában beismeri, „a felhasznált források szavait gyakran” átvette, és „ezt nem is mindig” jelezte.¹⁸¹ A szöveg ebben az esetben egyértelműen másodlagos volt a képekhez mérten, és alapvetően arra szolgált, hogy megnevezze és országismereti kontextusba helyezze mindazt, ami a képen látható.

Magának a szövegnek nem az volt a szerepe, hogy festői utazás illúzióját keltse, hanem az, hogy a képekhez fűzött kommentárként lehessen olvasni. A tárgyilagosság és a személyesség itt világosan elkülönült egymástól, s ha a kettő itt-ott mégis összeért, akkor csakis azért, mert Romy igen lelkesedett tudós témája iránt.¹⁸² Személyes megjegyzései mindazonáltal sohasem próbálják azt

¹⁷⁵ Romy 1826.

¹⁷⁶ Romy 1826.

¹⁷⁷ [h] 1821: 375.

¹⁷⁸ Romy 1826.

¹⁷⁹ Vö. Romy 1826.

¹⁸⁰ Romy 1826. A rendezés nem is járt mindig sikerrel, Kelheimnál például összekeveredett a képek sorrendje.

¹⁸¹ Romy 1826.

¹⁸² „Végül elhatároztam, hogy a munkát elvállalom és erőmhöz mérten bátran véghez viszem, minthogy az számomra igen vonzó vala, ismertem ugyanis a *Dunát Regensburgtól Belgrádig* (melynek jártam falai közt is) és több vidékét *saját szememmel láttam*, így a tájképek leírásánál kellemes emlékek jutottak eszembe, továbbá mert a leírandó képek topográfiáját és történelmét illetően már számos segédlettel bírtam (részben a megtett utakról készített feljegyzések, részben törté-

a látszatot kelteni, mintha mindenki élményei lennének. Az előtérben mindvégig a tudnivaló áll.

Már a szövegíró kiválasztása is a tudós kommentár, és nem az irodalmi útirajz irányába mutat. Georg Carl Borromäus Romy (1780–1847) ugyan csak akkor került a kiadó látóterébe, amikor az alsó-ausztriai kormányhivatalnok, Dr. Franz Sartori nemet mondott a felkérésre, ennek ellenére alig akadt ember, aki e tárgyban nála alkalmasabb lett volna a kommentárok megírására. A tanárember és polihisztor, aki a Duna-kötet megírását megelőzően 1816 és 1821 között a karlócai görög gimnázium, majd 1821 és 1824 között a pozsonyi líceum másodrektora volt, tudott németül, magyarul, latinul, szlovákul, szerbül és horvátul, és enciklopédikus műveltséggel büszkélkedhetett. Bizonyítja ezt az a körülmény is, hogy igen aktív publicisztikai tevékenységet fejtett ki a magyar és a német filológia, a topográfia, a botanika, a zoológia, a földrajz és a gazdaságtan területén.¹⁸³ Dunai kommentárjai is megfelelően sokrétűek, foglalkozik földrajzi, történelmi és még néprajzi összefüggésekkel is.

A korszak technikai lehetőségeiből adódóan a kötet felépítése azt ugyan nem tette lehetővé, hogy szöveg és kép egymás mellé kerüljön, de azt igen, hogy a könyv két része között kereszthivatkozások legyenek. Az utólagosan írt szöveget számokkal, valamint helynevek segítségével rendelték a kész képekhez. Magukat a képeken ábrázolt helyeket is egy utazás állomásaiként lehetett értelmezni. Ami pedig nem feküdt közvetlenül a folyó partján, az kiruccanásként illeszkedett a sorba.¹⁸⁴ Szöveg és kép az általuk közvetített üzenetek jellegében és közlendőjében mégis teljes mértékben eltért egymástól.

Jakob Alt képein a Duna maga is fontos motívum volt, a táj része, amely általa lett dunai táj. Míg az erdő, a mező és a hegy statikus motívumok voltak, addig a Duna dinamizmust csempészt a képekre. A folyó szinte minden rajzon felbukkant.¹⁸⁵ Rajta hajók, amelyek kikötése és indulása a mozgalmasság érzetét keltette, s az utazás folyamatára utalt.

Ezzel szemben a szöveg, bár újból és újból kitért rá, miként lehet egy adott helyre eljutni, és alkalmanként még a szerző saját utazásaira is hivatkozott,¹⁸⁶

nelmi dolgozatok és olvasmányok is), és minthogy könyvtáram a földrajzi-statisztikai-történelmi tárgyban a leggazdagabb, rögtön elhatároztam, hogy a még hiányzó geográfiai, topográfiai, történelmi és egyéb műveket (főként egyes települések topográfiáit) beszerzem, és *a továbbiakban valóban erre adtam ki honoráriumom legnagyobb részét.*” Romy 1826. [Kiemelés tőlem, K. E.]

¹⁸³ Österreichisches Biographisches Lexikon 1815–1950.

¹⁸⁴ Például a Mödling melletti Brühl.

¹⁸⁵ Csak a „kiruccanásoknál” hiányzott.

¹⁸⁶ Néhány példa: Pétervárad és Újvidék [170–173]: „Szíves-örömet ecsetelném aprólékosan mindkét várost, amelyeket – az egy órányira fekvő Karlovácból – a négy év alatt gyakran meglá-

nem érzékeltette az utazás mozgalmasságát. Ez annál is szembeszökőbb, mert Dr. Rummy ténylegesen fontolóra vette, hogy a szöveget később kisebb formátumban, esetleg útikönyvként hasznosítsa.¹⁸⁷ Csakhogy az album nem attól lett „utazás”, hogy egy valóban megtett vagy egy lehetséges utat írt volna le, hanem a képsorozat által, mely a tájat a képeken ábrázolt helyek topográfiai pontos sorrendjében olyasvalamiként jelenítette meg, ami látnivaló.

Látnivalóvá a tájkép elsősorban a különböző motívumok kiegyensúlyozott kompozíciója révén lett. A vedutákon és tájképeken az épületegyüttesek és a tájformációk mellett „jellegzetes” alakok is felbukkantak, zárándokok [81], pásztorok [4], halászok [15], szántó sváb parasztok [2], pipázó törökök, vízfordó cselédek, népviseletbe öltözött szerbek [176], határőrök [180, 181, 210, 211]. Egy-egy régiónak ezek az alakok és épületek adták meg a karaktert, így a kommentárok is kiemelték őket, például „a bajorországi Donauwörth városának” leírásában ezt olvashatjuk: „A vidék állattartására utal a képünkön szereplő legelésző tehén is [17].”¹⁸⁸

Noha Dr. Rummy, mint a bevezetőben beismeri, nem mindig tudta az egyes helységek pontos helyét meghatározni, a kommentárok rendezőelve mégis a topográfia. Az egyes kommentárok először általános topográfiai, néprajzi tudnivalókat közölnek, majd áttérnek a történelmi tényekre, végül pedig összefoglalják, mi látható a képen. A kép leírása egyúttal arra is utalt, hogy az, amit a kép ábrázolt, mennyire volt jellemző. A néprajzi tudnivalókkal a szöveg mindig ott szolgált, ahol az adott nemzetiség először tűnt föl a folyó mentén. Azaz az ismereteket nem az országok, hanem az utazás logikája szerint rendezte. A kommentár más könyvek javított, kiegészített és egymással egybevetett leírásaira támaszkodott, a képet különféle kontextusokba helyezte, lehetséges jelentését egyértelműsítette és tudós summázatot biggyesztett hozzá. A képek is inkább a jellegzeteset, mintsem a pillanatnyit igyekeztek megragadni:

togettam, ha a szűken mért hely engedné”; Zimony [175–176]: „Mennyi társaságban, életörömben és idegenek iránti vendégszeretben volt itt részem”; Karlovác [174] „A karlováci térségben a legszebb és valóban romantikus időtöltés helyszíne a Strazsilo erdő [...] E sorok írója elragadtatással gondol vissza erre a csodás vidékre.” „Tájképünk ugyan helyesen mutatja Karlovác látképét, de a helységből csak egy kicsiny rész látszódik. A Duna parti fák festőiek és e sorok írója még élénken emlékszik arra a facsoportra, amelyet a kép ábrázol”; Óorsova [218–219]: „Griselini állítása téves (talán annak idején más tapasztalatokat szerzett, mint én utazásaim során az oláhok között [...]” Rummy 1826.

¹⁸⁷ „Amennyiben e szöveg kedvező fogadtatásra találna és felkeltené az érdeklődést egy kézre esőbb formátum iránt, úgy Kunike úr kész volna azt kvartban és oktávban újranyomni, s ebben az esetben én sem kéretném magam, hogy itt-ott kiegészítsem és helyesbítsem. Oktáv méretben akár arra is alkalmas volna, hogy aki dunai útra kell, a könyvet magával vigye.” Rummy 1826.

¹⁸⁸ Rummy 1826.

A dolgok természetes rendjének tartom, hogy a magyarázó szövegben először magáról a dunai utazásról számoljak be, egyik helységtől a másikig, majd az adott hely topográfiai leírását adjam, és közben elidőzzek annak pittoreszk szépségeinél; ezek után az adott hely történelmi sajátosságairól beszélek, és felhívjam a figyelmet múltbéli örökségére; végül pedig néhány szóban utaljak a látkép egyes részleteire is. Egész vidékek néprajzáról szóló jegyzeteimet a megfelelő helyeken illesztettem a szövegbe.¹⁸⁹

– írja Dr. Romy az előszóban. Az album alapvetően a képek (és kommentárok) elrendezésével követi az útleírás *ordo naturalis*-át, belső szerkezetét tekintve viszont mindegyik kommentár az útirajzírás hagyományos toposzai szerint építkezik.¹⁹⁰

Összességében elmondható, hogy a szöveg sokkal kevésbé felel meg a festői utazás eszményének, mint a képek. De a képek is csupán az utazás logikáját követő elrendezésükkel felelnek meg neki, valamint a hajózás motívuma révén.



7. kép: Alt, Jakob: *Ulm*.

(Forrás: Kunike, Adolph: *Zweyhundertvier und sechzig Donau-Ansichten*. Wien: Kunike 1826.)

¹⁸⁹ Romy 1826.

¹⁹⁰ Stagl 1989: 140–177.



8. kép: Alt, Jakob: *Pfoerring*.

(Forrás: Kunike, Adolph: Zweyhundertvier und sechzig Donau-Ansichten. Wien: Kunike 1826.)



9. kép: Alt, Jakob: *Weltenburg*.

(Forrás: Kunike, Adolph: Zweyhundertvier und sechzig Donau-Ansichten. Wien: Kunike 1826.)



10. kép: Alt, Jakob: *Stein*.

(Forrás: Kunike, Adolph: Zweyhundertvier und sechzig Donau-Ansichten. Wien: Kunike 1826.)



11. kép: Ludwig Ermini: *Belgrad*.

(Forrás: Kunike, Adolph: Zweyhundertvier und sechzig Donau-Ansichten. Wien: Kunike 1826.)

A kiadó ezzel a kötettel több szempontból is új vizekre evezett. Újszerűnek számított a képek sokasága éppúgy, mint a célkitűzés, hogy a Duna egészét mutassák be. Alt a Felső-Duna vidékén éveken át végzett munkája során a már ismerteken túl egy sor új motívumot is felfedezett. Nem volt olyan vár vagy várrom, melyet e célból ne rajzolt volna le. Ha a Wachauról korábban tán három motívum forgott közkezen, úgy az új albumban huszonhat található.¹⁹¹ Az új technika új formátumot tett lehetővé, ugyanakkor nem tette szükségesszerűvé az újszerű tartalmat is. Ez az első dunai album mind szerkesztési elvét, mind litográfiáit tekintve követőkre és másolókra talált; a képeket a következő évtizedekben újrafelhasználták és továbbgondolták.¹⁹²

Az új sokszorosítási technikák ugyanis nemcsak a könyvek illusztrálására teremtettek lehetőségét, hanem a képi anyagok újrahasznosítására is. Ebben az összefüggésben Kunike első és messze leggazdagabb képsorozata egyszerre számított mércének és prédának is, melyet többször megdézsmáltak, mindenekelőtt Meyer kiadványai.¹⁹³ 1840 után ezek az átvételek annyira összekeveredtek és összefonódtak egymással, hogy az eredeti „archívum”-okat alig lehet már szétszálazni. Ugyanígy a Hartleben Kiadó is újra és újra felhasználta a Thomas Ender akvarelljei alapján készített metszeteket, az eredeti témát valamelyest konfigurálva. Így a kötetek bár idővel kézhezállóbbak lettek, ám a kiadók egyre kevésbé foglalkoztak a képanyag eredetiségével.

A másik osztrák kiadótulajdonos, akit – ha a Dunáról készült albumokról van szó – feltétlenül meg kell említenünk, Conrad Adolph Hartleben volt. Pályája kezdetén Hartleben eredeti és „tulajdonképpen, művészeti elképzelése” éppen a „különösen gazdagon és művészien illusztrált művek” kiadására irányult; 1801-ben (Ausztriában) elsőként adott ki egy kötetet *Malerische Darstellungen aus Österreich* címen.¹⁹⁴ Hartleben „műveinek mívessége és kivitelezésük szépsége révén olyan jelentős szerepre tett szert”, „mely a legfontosabb és legmeghatározóbb német könyvkereskedők közé emelte”, és ennek köszönhetően Ausztriában

azon a két kézen megszámlálható csekély számú kiadók sorába tartozott, akik a császárságban a német könyvkereskedés becsületének megőrzéséhez hozzájárultak.¹⁹⁵

¹⁹¹ Krug: Die Wachau, 21.

¹⁹² Bechstein: Die Donau-Reise und ihre schönsten Ansichten.

¹⁹³ Kunike Alt-litográfiái előbb a Meyer-féle *Donau-Reise*-ban, később Meyer *Universum*-ában jelentek meg.

¹⁹⁴ Koschatzky 1982: 82.

¹⁹⁵ Wurzbach 1861. VII.: 406.

Egy olyan kiadó számára, melynek Bécs mellett Pesten is volt kiadóvállalata, egy Duna-mappa bizonyára igen csábító elképzelés lehetett. Ráadásul a kiadó nemcsak becses művészeti kiadványairól volt ismert, hanem az összmonarchiát érintő témák és a tájak iránti érdeklődéséről is. Erre a feladatra az ismert akvarellfestőt, Thomas Endert szemelték ki, akire nemcsak tájfestőként szerzett érdemei okán eshetett a kiadó választása, hanem azon szokásából adódóan is, hogy mindig „képsorozatokban gondolkodott.”¹⁹⁶ A Hartleben Kiadó 1838-ban jelentette meg a *Malerische Ansichten der Donau in ihrem Verlaufe von Engelhartszell bis Wien*¹⁹⁷ című kötetet. Az első albumot még ugyanebben az évben gyorsan követte egy második: *Malerische Ansichten der Donau in Ungarn von Theben bis Golumbac*.¹⁹⁸ Ezzel a két kötettel a Duna teljes, Habsburg Monarchián belüli szakaszát sikerült lefedni. Ender akkor kerített sort a magyarországi Duna-táj megfestésére, amikor János főherceg, kinek udvari festője volt,

elrendelte, hogy haladéktalanul induljon Odesszába. Ender a tervek szerint nem a főherceg kíséretével tartott, hanem a gőzhajóval utazott lefelé a Dunán.

Ezt az alkalmat használta fel Ender arra, hogy „Hartleben művéhez további tanulmányokat készítsen az Al-Dunán.”¹⁹⁹

A korszak következő igen sikeres, átfogó Duna-albuma, „e műfaj főműve”²⁰⁰ ugyancsak a Harleben Kiadó gondozásában jelent meg 1841-ben *Die Wundermappe* címen, és Thomas Ender rajzait ezúttal részletes kísérőszöveggel látták el. Ebben a kötetben nemcsak az volt különleges, hogy a Duna ausztriai és magyarországi szakaszát egy kötetben mutatta be, hanem az is, ahogyan felépült. Mert a helységek és a Duna menti tájak,²⁰¹ melyeknek képei a „csodamappába” bekerültek, nem a folyó folyásiránya szerint voltak sorba rendezve és még csak nem is az egyes folyószakaszok szerint, hanem összevissza, úgy hogy még egyazon régió képei és leírásai is különböző helyekre kerültek. Így történt például Buda és Pest, vagy a greini forgatag és örvény esetében. A folyó mint kompozíciós elv helyére az egyes tájak festőisége lépett – minek következtében a kötet azokat nem egy utazás állomásaiként, hanem *mirábilákként* jelenítette meg. Az utazás természetes egymásutánja helyett itt a gyűjtemény elve segítette a tájékozódást, azaz hogy mi „a legszebb és a leginkább figyelemre méltó”.

¹⁹⁶ Koschatzky 1982: 83.

¹⁹⁷ Ender (Ill.) 1838. Nem keverendő össze ezzel a kötettel: Alt (Ill.) 1850.

¹⁹⁸ Alt–Ender–Klette (Ill.) 1838.

¹⁹⁹ Koschatzky 1982: 83.

²⁰⁰ Koschatzky 1982: 83.

²⁰¹ Thomas Ender is sok új motívumot fedezett, illetve dolgozott fel, pl. Aggsteint.

Ez a szerkezet nem csupán azt a tényt fedte el, hogy a kötet jóval több illusztrációt (23) tartalmaz a Duna ausztriai szakaszáról, mint az ennél valójában hosszabb magyarországi folyószakasról (13) – ez egyébként a korszak valamennyi Duna-ábrázolásában megfigyelhető –, hanem azzal is együtt járt, hogy az (ausztriai) Felső-Duna képei keretezték a gyűjteményt, s ezzel a festőiség mércéjét is ezek határozták meg.²⁰² Földrajzi tekintetben a festői keret a Duna ausztriai szakaszával indult és az Al-Duna zuhatagos szakaszának képeivel ért véget, minthogy utóbbiak „a Duna által vájt szorosoknak, továbbá a zuhatagoknak és a római- és középkori romoknak köszönhetően” a Felső-Dunával vetekedtek.²⁰³ E pazar tájak közt a Duna középső szakasza egy-két festői várromon kívül (Dévény, Visegrád, Újlak) legföljebb a gyors iramban fejlődő városokkal (Pozsony, Buda és Pest) tudott versenybe szállni.

Jakob Alt képeivel összevetve itt a táj határozott „romantizálódása” figyelhető meg. S ez még akkor is igaz, amikor a képeken – a korszak kézjegyeként mintegy – feltűnnek a gőzhajók. Fantasztikus füstcsóváikkal ők is a festői táj elemeivé stilizálódnak. A képeken az emberek kisebbek lettek, a táj körülöttük pedig lenyűgözőbb.

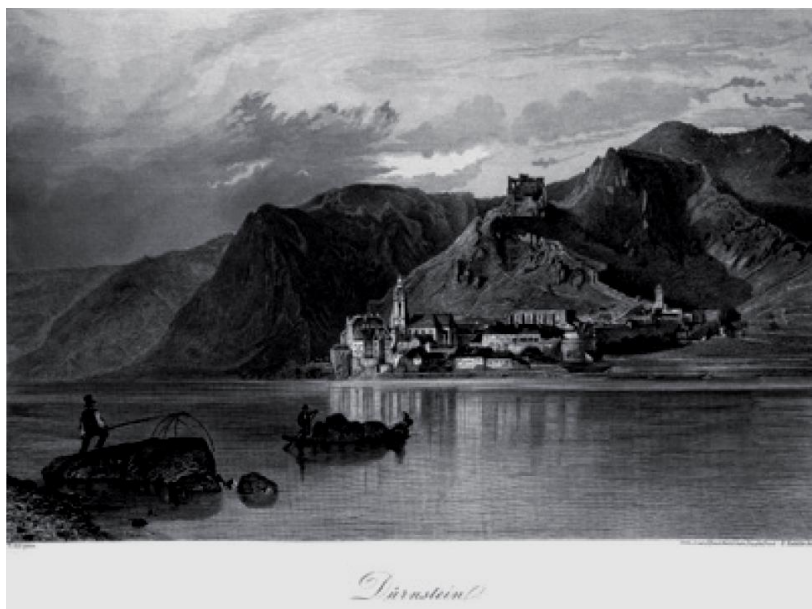


12. kép: Alt, Jakob: *Dürrenstein*.

(Forrás: Kunike, Adolph: *Zweyhundertvier und sechzig Donau-Ansichten*. Wien: Kunike 1826.)

²⁰² Dürrenstein, illetve Säusenstein.

²⁰³ Ender (Ill.) 1841: IV.



13. kép: Alt, Rudolf: *Dürnmstein*.
(Forrás: Kohl, Johann Georg: Die Donau von ihrem Ursprung bis Pesth. Triest: Österr. Lloyd 1854.)

Jellemző módon már a kötet első szava is: „festői”. Folyó, hegy és rom kombinációja, illetve e festői „szentháromság” különféle variációi uralják a Duna ausztriai szakaszának reprezentációit. A viharvert, szabálytalan tájformációkat a művész lendületes vonalakkal rajzolta meg, minek következtében a táj úgy hat, minthacsak valamiféle nagy belső megindultság tükörképe lenne. Hegy és folyó tematikus egymás mellé rendelése dinamikus egyensúlyt sugall a táj e két alkotóeleme között, míg a kiegészítő romok, várak, kastélyok és egyéb építmények a táj történelmi dimenzióját domborítják ki. Ezt a romantikus tájelképzelést, melyet a *Csodamappa* a Duna ausztriai szakaszának festői szépségű pontjain bont ki, másutt nagyszabású veduták, a Kazán-szorosban pedig szikla és víz harca ellentételezik, mely utóbbi kép a történelmi küzdelem témáját közvetlenül az elemek harca motívumába ülteti át. A kiadvány képanyagát három részre osztják a részletes kommentárok, melyeket a középső szakaszt illetően részben Majláth gróf,²⁰⁴ Zimonytól javarészt Josef von

²⁰⁴ Majláthtól származnak a „Pesth”-ről (XV. und XVI.) és „Vissegrád”-ról szóló szövegek (XXI.).

Dorner²⁰⁵ írta, míg a felső szakaszhoz fűzött szövegek egyáltalán nincsenek névvel ellátva. A kommentárokból is a tájleírás és a történelmi tartalom dominál.²⁰⁶

E mappával ellentétben a hildburghauseni Bibliographisches Institut által 1838-ban kiadott, Ludwig Bechstein által jegyzett *Die Donau-Reise und ihre schönsten Ansichten*²⁰⁷ című kötet nagyrészt olyan rajzokon alapul, melyek nem kifejezetten ehhez az albumhoz készültek.

A Meyer-féle Bibliographisches Institut nagy példányszámokban és többször hasznosított acélmetszetekben gondolkodó kiadó volt.²⁰⁸ A *Donau-Reise* kötet látképei minden további nélkül megjelentek az *Universum* évkönyveiben, sőt a Meyer-féle *Conversationslexikon*ban is. Igen ám, csakhogy már az „eredeti” metszetek is másolatok voltak. „Amikor a kiadót 1839-ben az akkoriban legtekintélyesebb német lap, a Cotta-féle *Allgemeine Zeitung* hasábjain megvádolták, hogy dunai látképeiből hiányzik az eredetiség, Meyer ugyan ellenvéleményének adott hangot²⁰⁹, ám beismerte, hogy Alt litográfiáit használta, amikor »az eredeti vázlatok önmagukban elégtelennek tűntek«”.²¹⁰ A valóságban a kötetben szereplő szinte valamennyi acélmetszet a Kunike-féle kötet rajzaira hajazott, és nem csupán Alt, de Ermini rajzaira is.²¹¹

²⁰⁵ Dorner írta „A Traján-tábla a Kliszura kijáratánál” (XX.), a „Pétervárad” (XXIII.), „Zimony” (XXVII.), „Illók” (XXX.) és a „Az új út a Kliszurán át” című fejezeteket (XXXII.).

²⁰⁶ Fontos kivétel ez alól Joseph von Dorner „Az új út a Kliszurán át” című írása (XXXII.).

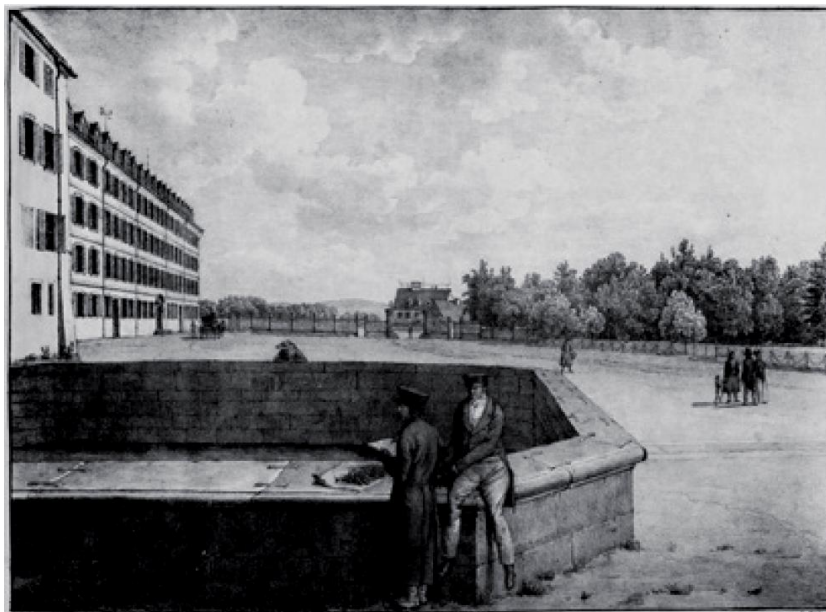
²⁰⁷ Némi túlzással azt lehetne mondani, hogy a Bibliographisches Institut „lerabolta” Kunike híres mappájának anyagát.

²⁰⁸ Joseph Meyer 1826-ban alapította kiadóját, amely később Bibliographisches Institut néven lett ismert és hamarosan az egyik legnagyobb német kiadóvállalattá nőtte ki magát. Klasszikusok és acélmetszetsorozatok, az *Universum* 1833–1856 között évente 32–80 ezer példányban megjelenő évkönyve mellett elsősorban a Meyer’s *Großes Conversationslexikon für die gebildeten Stände* 1839–1856 alapozták meg a hírnevét. Sikerét rámenős terjesztési hadjáratainak és technikáinak köszönhetette, melyek segítségével sok előfizetőt tudott megnyerni, továbbá a kor legmodernebb grafikái sokszorosítóeljárásának, az acélmetszetnek, mely kitűnt „az ábrázolás pontosságával” és „korlátlan példányszámokat tett lehetővé minőségvesztés nélkül” – lekörözve ily módon a konkurrenciát. Vö. Sarkowski 1976: 44, 36.

²⁰⁹ „A Felső és a Középső-Dunát illetően a brüsszeli Palmer úr portfólióját használjuk, valamint báró Boyneburg-Lengsfeld őrnagyét, aki az Eisenach melletti Weilarból származik, mindketten 136-ot kapnak a helyben készített tájképekért. H. L. Schütze schwedti festő, aki 1737 nyarán festett és utazott megbízásunkban, Bécs környékéről, Badenről készített számunkra tájképeket.” *Allgemeine Zeitung* 1839. Id. Sarkowski 1976: 40.

²¹⁰ Sarkowski 1976: 39f.

²¹¹ Vö. Mindkét kötet Veterani-barlangról készült metszete.



14. kép: Alt, Jakob: *Quelle der Donau*.
(Forrás: Kunike, Adolph: *Zweyhundertvier und sechzig Donau-Ansichten*.
Wien: Kunike 1826.)



15. kép: *Quelle der Donau*. (Forrás: Bechstein, Ludwig: *Die Donau-Reise und Ihre schönsten Ansichten*. 1–2. kötet. Amsterdam, Paris: Bibliographisches Institut 1838.)

Noha az acélmetszetek egyértelműen „festőibbek” voltak, erősebb fényhatásokkal dolgoztak, és az acélmetszet sajátosságának köszönhetően összességében sötétebb benyomást keltettek, mégis szinte kivétel nélkül ugyanazokat a motívumokat és perspektívákat alkalmazták, és ugyanaz a hármastagolás is jellemezte őket elő-, közép- és háttérrel, mint a Kunike-mappa könyvmatait. Csupán a kiegészítők változtak, mások voltak a képeken szereplő alakok, vagy a folyón úszott egy-két hajóval több.²¹²



16. kép: Alt, Jakob: *Melk*.

(Forrás: Kunike, Adolph: *Zweyhundertvier und sechzig Donau-Ansichten*. Wien: Kunike 1826.)

Talán ez volt az oka, hogy kép és szöveg két különböző történetet mesélt. Miközben ugyanis az útirajz gyakran számolt be gőzhajóval tett utazásról, addig a dunai tájat ábrázoló metszeteken (mondhatni: még) nyoma sem volt a gőzhajónak.²¹³

De a régi minták újrahasznosításának dacára a Meyer-féle *Donau-Reisen* sok tekintetben irányadónak bizonyult. Részben azért, hogy az acélmetszeteket messzemenőig beépítette a szövegbe, és a képeket a kötet tagolására használta, részben pedig, mert az illusztrációk minél olcsóbb előállítását tűzte

²¹² Vö. Melk, ill. Belgrad, Buda, Pest és Aggstein.

²¹³ Vö. Regensburg, Bécs.

ki célul. Méretre is kisebb volt, mint a Kunike-féle *Ansichten*, és állítólag kiencezer előfizetővel büszkélkedhetett.²¹⁴



17. kép: *Melk*. (Forrás: Bechstein, Ludwig: *Die Donau-Reise und Ihre schönsten Ansichten*. 1–2. kötet Amsterdam, Paris: Bibliographisches Institut 1838.)

A kötet szövege nemcsak útmutatót (és információkat) nyújtott az utazáshoz, hanem mintegy modellálta is az utazást, pontosabban az utazás észlelési folyamatait. Bár a *Donau-Reise*-t jegyző Ludwig Bechsteinről,²¹⁵ akit mindenekelőtt népmese- és mondagyűjtőként, továbbá a Német mesekönyv²¹⁶ szerzőjeként tartanak számon, feltételezik, hogy „valóban útra kelt”,²¹⁷ ám ez bizonyítást még nem nyert. Noha az útleírás az utazás körülményeit és vizuális élményeit pontosan felrajzolja, mégis vázlatos és személytelen marad.

Mindent egybevetve úgy tűnik, hogy a Bechstein-féle *Malerische Donau-Reise* a gazdaságosság elvét tartja szem előtt. Összeállításában bizonyára döntő szerepet játszott, hogy rendelkezésre álltak a megfelelő illusztrációk. A dunai utazás valójában a kétkötetes mű csupán egyik – igaz terjedelmesebb – részében játszik szerepet,²¹⁸ kompozíciós szempontból pedig a két címlapon sze-

²¹⁴ Vö. Wagner [1838] 1990: 9–22, 13.

²¹⁵ Ludwig Bechstein 1801–1860.

²¹⁶ Bechstein meséi címen a gyűjtemény magyarul is számos kiadást megélt.

²¹⁷ Bechstein [1838] 1990: 11.

²¹⁸ Az első kötetben a kitérők a Traunseehez, Badenbe és Brünnbe visznek, míg a második kötet Görögország és Olaszország érintésével vezet vissza Münchenbe.

replő két kép biztosítja a tematikus kapcsolatot: az első kötet elején a bécsi Prater, a másodikon pedig a Boszporusz. Bécs és Konstantinápoly így módon a dunai utazás eszmei kereteként jelenik meg még akkor is, ha nem ezek a városok jelzik a két kötetben leírt utazás végpontjait.

Összességében elmondható: miközben az illusztrált kötetek egyre kézhez állóbbak, s az illusztrációk egyre inkább a szöveg részévé lettek, továbbá a szöveg is mind erőteljesebben törekedett a vizuális hatások közvetítésére, addig ezzel párhuzamosan növekedett a kiadók hajlandósága, hogy a képi mintákat egy második, harmadik vagy éppen sokadik kiadványban újrafelhasználják.

Ez alól a kiadói gyakorlat alól csupán az 1844-ben Londonban kiadott, a skót származású William Beattie²¹⁹ által írt és William Henry Bartlett²²⁰ által acél- és fametszetekkel illusztrált *The Danube illustrated in a series of views taken expressly for this work* című kötet képezett dicséretes kivételt. Bartlett ugyanis, ki korának egyik legkiválóbb illusztrátora volt, ellentétben legtöbb pályatársával nem minta alapján dolgozott, hanem saját maga is felkereste azokat a helyeket, melyeket lerajzolt. Beattie-vel számos olyan illusztrált útikönyvön dolgoztak együtt,²²¹ amelyek koruk legnevesebbjei közé tartoztak. Az együttműködésre ez alkalommal is egy kiadó teremtett lehetőséget, a gyönyörűen illusztrált könyveiről ismert londoni George C. Virtue. A kooperáció ténye azonban nem csak a végterméken mutatkozott meg, de meghatározta az előkészületeket is, annál is inkább, mert Beattie és Bartlett mindketten szenvedélyes utazók voltak. Ha nem is feltétlenül együtt, de többnyire mindketten felkeresték azokat a vidékeket, amelyeket aztán az egyikük leírt, a másikuk pedig lerajzolt, és az ezzel kapcsolatos élményeiket is megosztották egymással. A felkapott, illusztrált útikönyvek sorában a *Danube Illustrated* című az utolsó volt, és a többiől főleg abban különbözött, hogy Beattie ez alkalommal útra se kelt,²²² hanem a szöveget részben saját korábbi dél-németországi látogatásai, részben más nyomtatott források,²²³ részben pedig Bartlett 1842-ben készült úti feljegyzései alapján írta meg.²²⁴

Ez a körülmény adhat magyarázatot arra is, hogy Beattie, aki nagy hangsúlyt fektetett a látható és megtapasztalható dolgok kidomborítására, jófor-

²¹⁹ William Beattie (1793–1875) skót orvos többek között egy sor országismereti munka kiadását kezdeményezte, melyek mind kitűntek különlegesen szép illusztrációikkal.

²²⁰ William Henry Bartlett (1809–1854) – korának egyik legjobb útikönyv-illusztrátora. A 19. század negyvenes éveinek közepén, illetve végén beutazta a Balkánt és a Közel-Keletet.

²²¹ *Switzerland Illustrated* (1836), *Caledonia Illustrated* (1838), *The Waldenses* (1838).

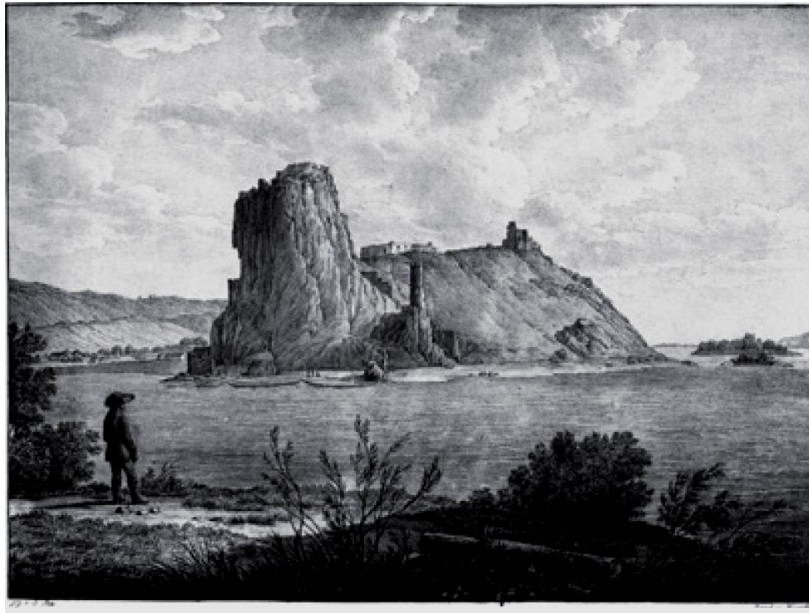
²²² Vö. Szállási 1975: 103f.

²²³ Akiket mind hosszasan idéz, köztük Miss Julie Pardoet.

²²⁴ „whilst my own manuscripts have, in several instances, been enriched by the graphic notes of Mr. Bartlett, taken during his recent voyage down the Danube.” Beattie 1844: III.

mán miért nem tett említést magáról az utazásról és az azt lehetővé tevő közlekedési eszközről a vaskos kötetben.

Szöveg és illusztráció közös témája ez esetben is a festőiség volt,²²⁵ Bartlett rajzai²²⁶ leheletszerű finomságukkal és romantikus karakterükkel még a kortársak között is egyedülállóak voltak, a felhők és a sziklák lendületesen megrajzolt vonalai gyakran egészültek ki a napnyugta drámai hatást keltő fényviszonyaival, ismert hegy- és vármotívumokhoz pedig a magaslatról nyíló fenséges panoráma társult. Képein a dunai tájak gyakran ruházódnak föl olyan álomszerű és egyben lenyűgöző vonásokkal, hogy az ember jóformán alig ismeri fel őket. Illusztrációinak romantikus varázsát még az olyan technikai eszköz sem töri meg, mint például a gőzhajó.



18. kép: Alt, Jakob: *Theben*.

(Forrás: Kunike, Adolph: *Zweyhundertvier und sechzig Donau-Ansichten*. Wien: Kunike 1826.)

²²⁵ „Keeping in view the picturesque character of the task, I have aimed at conciseness [...]. The subject of politics I have purposely avoided: he who travels in search of the 'picturesque', admiring the scenery, and sharing the hospitality of the different states through which he passes, will find his time and taste more agreeably occupied, than in criticising the forms and peculiarities of governments, on which no stranger can judge correctly [...].” Beattie 1844: III.

²²⁶ Az acélmetszetek többsége azonban Franz Abreschtól származott.



19. kép: Ender, Thomas: *Theben*.
(Forrás: Die Wundermappeder Donau. Pesth: Hartleben 1839.)



20. kép: Alt, Rudolf: *Theben*.
(Forrás: Kohl, Johann Georg: Die Donau von ihrem Ursprung bis Pesth. Triest: Österr. Lloyd 1854.)

Egészen más kontextusba helyezte a Dunát Georg Wigand lipcsei kiadója, mely 1836 és 1841 között „Karl Baedeker vándor- és útikönyveivel versenyezve” „A festői és romantikus Németország” címmel tízkötetes sorozatot adott ki, mely „a német nyelvterület tíz romantikus tájának [...] tíz kötetet szentelt”²²⁷ Az Eduard Duller által írt 1840-ben kiadott *Die Donau* közülük a nyolcadik volt.²²⁸ Wolfram Siemann szerint a válogatás egyben azt is dokumentálja, hogy „az akkori Németország-felfogásnak milyen magától értetődő módon része volt a szomszédos német nyelvű Ausztria.”²²⁹

Noha a sorozat nem albumokból állt, a Conrad Wiessner és mások által készített acélmetszetek ennek ellenére jelentős mértékben hozzájárultak a könyv festői jellegéhez.

Ezek a kötetek és albumok szinte egyidőben láttak napvilágot az 1835-ben (vagy 1836-ban)²³⁰ megjelent első „igazi” Baedekerrel, mely a par excellence festőinek számító rajnai táj „felfedezését” és turisztikai kiaknázását hozta magával, de a mögöttük álló kiadói elképzelés egészen más volt. A Baedeker-féle útikönyv a modern tömegturizmus előkészítője, és ennek megfelelően nemzetközi irányultságú volt. Az első német kiadást hamarosan angol és francia nyelvű követte. Útikönyvként a Rajna-bédeker maga is az utazás egységesítésének és szabványosításának egyik eszköze volt.²³¹ Ezért Walter Benjamin szemében „kínosan bornírt könyv”, mely az utazást épp az „eredetiség”-től fosztotta meg.²³²

Ezzel szemben Wigand sorozata nem a turizmust kívánta kiszolgálni, hanem a vándormozgalmat erősíteni. Duller kötete már a bevezetőben elhatárolja magát a tömegturizmus modernebb formáitól. Az új közlekedési eszköz,

²²⁷ Idetartozott a Szász Svájc, Svábföld, Frankföld, Thüringia, a Harz hegység, az Óriás-hegység, Stájerország Tirollal, a Duna és a Rajna, végül pedig a Keleti- és az Északi-tenger.

²²⁸ Duller 1840.

²²⁹ Siemann 1995: 109.

²³⁰ Ebben persze az is közrejátszott, hogy Karl Baedekernek a Rajna menti Koblenzben volt a kiadója.

²³¹ Az utazás módszertanának kidolgozása persze jóval előbb kezdődött, mint az útikalauzok sorozatgyártása. Az első apodémikák, azaz „úti metodikák”, melyek az igazolt haszonnal járó utazást („peregrinári”) megkülönböztették „a céltalan és haszontalan csavargástól” („vagari”) a 16. században jelentek meg. Ellentétben az útikalauzokkal az utazási metodikák a tudós irodalomhoz sorolódnak, s csak jóval később követték őket a népszerű útikalauzok. Vö. Stagl 1989: 140–177. Noha „a valóság enciklopédikus felmérésének sémája” már régóta adott volt, a romantika utáni korszak fontos fejleménye, hogy a festői tájakra is alkalmazni kezdték. Nem véletlenül lett a Rajna az utazási irodalom e korszakának kedvenc tárgya. Baedeker is a Rajnának szentelte első kötetét, mely lényegében az 1828-ban Johann August Klein gimnáziumi professzor által írott, a Röbling Kiadónál megjelent *Rheinreise von Mainz bis Cöln. Handbuch für Schnellreisende* című útikalauz egy Rajna-térképpel kibővített utánnyomása. Vö. Baumgarten–Baumgarten 1998: 93f.

²³² Benjamin [1926] 1972: 450.

a gőzhajó helyett annak az utazónak a nézőpontjával azonosul, aki hagyományos eszközökkel utazik, és akit nem hajt semmiféle időkényszer.²³³ Noha a szöveg a szabadkereskedelem fejlődését jelöli meg aktuális referenciapontként, mégis a történelemre helyezi a hangsúlyt, és a képek is kerülnek a gépek, gőzhajók vagy az ipar ábrázolását. A táj bemutatása nem követi szorosan a Duna folyását, de tekintettel arra, hogy Bécs a „német” Duna menti város, az utazás Bécsben kezdődik, és ott is ér véget.

ÚJ SOKSZOROSÍTÁSI ELJÁRÁSOK – LITOGRAFIA, ACÉLMETSZET ÉS FOTOGRAFIA

A tájábrázolás szabványosítása az új sokszorosítási eljárások szinte magától értetődő kísérő jelensége volt. A tájképfestészetben ugyanazok a „látképek” vagy „motívumok” ismétlődnek, mert felismerhetőségük, ismertségük, nagymértékben hozzájárult eladhatóságukhoz.²³⁴ Mint Wolfgang Krug írja a Wachau vidékének korabeli ábrázolásairól:

Számos képsorozat jelent meg, melyek bár különböző formátumban, kivitelezésben és különböző technikával készültek, mégis mind ugyanazokat a művészi mintákat követték.²³⁵

S ugyanígy az útirajzírók is mindig ugyanazokat a helyszíneket mutatták be.²³⁶ A többszörös újrahasznosítás hozzájárult mind a tájak és a látnivalók kanonizálásához, mind a motívumok merev ismétlődéséhez.²³⁷

E sztereotíp ismétlődés jelének tekinthető az is, hogy a tájat a festőisége alapján definiálták. A technikai újdonságok, melyek a szövegekben nagyon is hangot kaptak, az illusztrációkon jóformán egyáltalán nem jelentek meg. Amikor Adolph Friedrich Kunike 264 *Ansichten* című mappája elkészült, még nem jártak gőzhajók a Dunán, de tíz évvel később már másképp festett a helyzet. Ezt a tényt azonban a *Donau-Reise* vagy a *Malerische Donauländer* illusztrációi alig vették figyelembe.

²³³ Duller 1840: 9.

²³⁴ Krug 2003: 21: „A melki apátság látképe a Duna fölötti magas sziklán, Dürnstein a Duna jobb partjáról, a steini Duna-part vagy Göttweig – ezek számítottak bevett témáknak. [...] A motívumok kiválasztásánál a ráismerési effektus volt a döntő, hiszen a képkre vásárlókat kellett találni.”

²³⁵ Krug 2003: 25.

²³⁶ Krug 2003: 42.

²³⁷ Vö. Telesko 2008: 211.

Erre az ellentmondásra mutat rá többek között a Duna modernizálásának szenvedélyes szószólójaként ismert német útikönyvszerző, Johann Georg Kohl, aki 1854-ben megjelent könyvében új észlelés- és ábrázolásmódot sürget: „Igencsak ideje volna már véget vetni az úgynevezett ’romantikus’ és ’festői’ dunai tájképek özönének.” Kohl szerint ugyanis a festők feladata, hogy „ennek a folyónak a fogatkozásait, hibáit, kínjait és betegségeit is érzékletesen és szívhez szóló módon illusztrálják.”²³⁸ Ehhez elég volna a mérnökök, geológusok és hajózási szakemberek iránymutatását és idevágó kísérszövegeit követniük.²³⁹

Ha a 19. század második felében a Dunát illetően létezett valamiféle munkamegosztás festők és fényképészek között, akkor épp az átalakítás kérdése mentén. Az átalakítási munkálatokkal megbízott építési vállalkozók a munkálatok és a műszaki berendezések megörökítésére fényképészeket szereződtettek.²⁴⁰ A kamera előtt markolóhajók, kotrógépek, fúró- és robbantómasinák pózolnak, és a fényképszlencse fókuszába egy addig ismeretlen, geometriai formákra és a maga materiális mivoltára redukált táj került. A bécsi Duna-szabályozás elvégzésével megbízott francia vállalat (A. Castor, A. Couvreur & H. Hersent) például fényképészeket fogad fel, hogy azok a folyószabályozás munkálatait dokumentálják. Ezeken a képeken nem emberek, hanem gépek és szerkezetek állnak a középpontban.

Az individualizált tájportrék helyett, melyek egy-egy közeli részletet kötöttek össze a nagy összképpel, a fényképfelvételeken a mértani formák, a sorozatszerű elrendezés és az ipari „design” domináltak. A munkagödör mint fényképeszeti téma nyersanyagokkal van megrakva, kövekkel, földdel és fahasábokkal. A természeti tájból ezeken a képeken nyersanyagokból összerótt táj lett, mely az ember rendező beavatkozására vár.

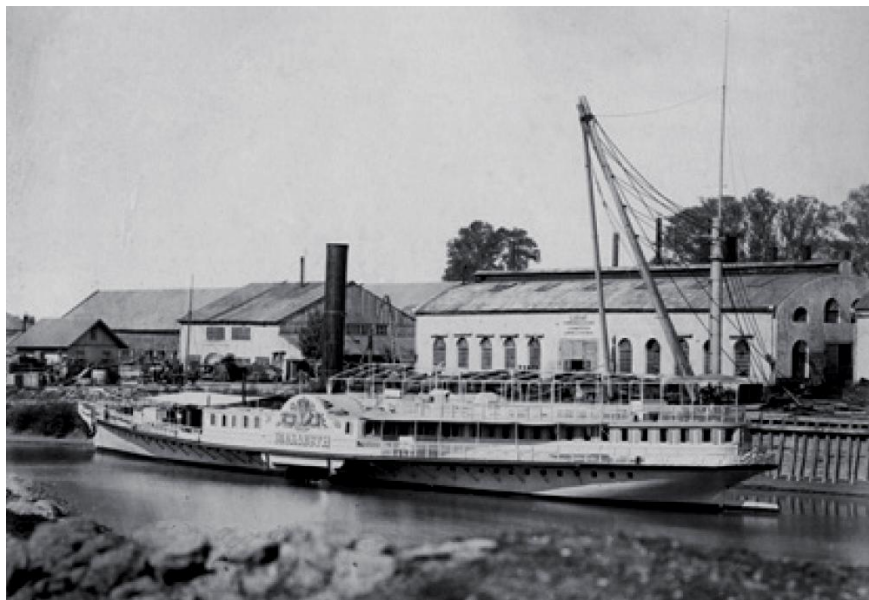
²³⁸ Kohl 1854: 237.

²³⁹ Kohl 1854: 237.

²⁴⁰ Vö. Holzer–Limbeck–Lilienau 2005: 15.



21. kép: Kramer, Oscar: *A Duna-csatorna zsilípterendezésének építése* 1874.



22. kép: Indriko János: *Az Elisabeth gőzhajó a DDSG óbudai hajógyárában* 1866/67.



23. kép: Klösz György: *Az óbudai hajógyár, téli állás 1884/85.*

A nagy bécsi Duna-szabályozás idején azonban a fényképek sokszorosítása még nem tartott ott, hogy azokat az újságok sokszorosítani tudták volna. Húsz évvel később a Vaskapu szabályozásáról készült fényképfelvételek már bejárták a világsajtót.

Nem arról volt szó, hogy a Dunát műszakilag fejlesztendő és fejleszthető tájként megjelenítő képek egyszerűen felváltották volna a folyót érintetlen „természeti tájként” ünneplő ábrázolásokat vagy épp a „szép” Duna mítoszt, hanem inkább arról, hogy előbbieket az utóbbiakkal különféle konfigurációkba léptek. A Dunáról 1881-ben és 1896-ban kiadott díszkötetek²⁴¹ borítóképei jól érzékeltetik a két megközelítés közötti ide-odamozgást. A szabályozás kívánalmával nem került sülyesztőbe a háborítatlan természetként elgondolt Duna képzelete, illetve képe, csupán kiegészült egy újabb nézőponttal.

²⁴¹ Heksch: *Die Donau von ihrem Ursprung bis an die Mündung* – Hartleben 1881; Schweiger-Lerchenfeld: *Die Donau als Völkerweg, Schifffahrtsstrasse und Reiseroute* – Hartleben 1896.



24. kép: *Címlapkép.*

(Forrás: Heksch, Alexander: Die Donau von ihrem Ursprung bis an die Mündung. Wien: Hartleben 1881.)



25. kép: *Címlepkép.*

(Forrás: Schweiger-Lerchenfeld, Armand von: Die Donau als Völkerweg, Schiffsstrasse und Reiseroute. Wien: Hartleben 1896.)

Az új utazási irodalom láthatóságigénye azokban a díszkötetekben érte el csúcspontját, melyek a Duna népszerű tudományos bemutatására törekedtek – a kor egyik kedvelt könyvcimkéjével szólva – „írásban és képben”.²⁴² E kötetekben a kép- és szövegmedium egyre inkább egymásba ágyazódott. Ennek az utazás modelljét követő, a Dunát teljes hosszában bemutató, illusztrált ismeretterjesztő irodalmi műfajnak a keletkezése a 19. század közepére tehető, és olyan könyves kezdeményezésekhez vagy egyszerűen csak olyan kiadókhoz kötődött, melyek céljai között szerepelt a Monarchia tudományos leírása.²⁴³ Az első ilyen kötet *Die Donau von ihrem Ursprung bis Pest* (1854), melyet a neves német útirajzíró Johann Georg Kohl jegyzett, csupán a folyó felét fedi le, noha Kohl megközelítéséből kiolvasható, hogy a teljes folyó ismertetése lebegett szeme előtt és korábbi utazásairól rendelkezett is az ehhez szükséges tapasztalattal.²⁴⁴ Kohl a földrajzi teljesség és a saját tapasztalat kívánalmát kapcsolta össze a „teljes összefüggés” feltárásának igényével.²⁴⁵ Az egyes szakaszok bemutatása helyett terve szerint „az egész folyóval” ismertette volna meg egy utazás formájában az olvasót, „a forrástól a torkolatig”,²⁴⁶ és ezzel az elképzelésével és becsvágyával iskolát is teremtett. Az ezt követő évtizedekben hasonló dunai áttekintő művek láttak napvilágot Alexander Heksch (1881), valamint a neves osztrák útkönyvszerző Armand von Schweiger-Lerchenfeld (1896) tollából a Hartleben Kiadó gondozásában.²⁴⁷

²⁴² A legismertebb Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képben 1886–1902, további példákhoz vö. *Die Bürger Wiens in Wort und Bild* 1882; *Die Gegenwart in Wort und Bild* 1856; *Deutsches Alpenbuch. Die deutschen Hochlande in Wort und Bild* 1888.

²⁴³ A törekvés országok és tájak egy utazás formájában történő átfogó bemutatására nem szorítkozott a Dunára. A sok ilyen jellegű országismereti munka közül minden bizonnyal *Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képben* a legismertebb, amely ugyancsak „utazáspótlék”-ot nyújtott, ez esetben a monarchia osztrágaiba. (Vö. Bendix 2003: 149–161, 154). A földrajzi áttekintést Rudolf főherceg bevezetőjében barangolásként értelmezi, mely országokon és tájakon vezet keresztül: „körütra híva fel az olvasó világot kiterjedt országokon keresztül, sok nyelvű népfajok között, folyvást váltakozó képek által fogadtatva.” Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képben. I. (2.). köt. 8.) *Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képben* is többféle ábrázolásmódot ötvözött, a „földleírás és népisme” irodalmi stílusát elegyítette a statisztikai adatokkal. („The KPW’s goal was to emulate the belletristic style of the „land and peoples” model, but the KPW was also heavily informed by the paternalistic and controlling impetus of statistical inquiry.” Bendix 2003: 154.)

²⁴⁴ Vö. Elsmann 2010. („Theoretische Geografie”, 122ff.).

²⁴⁵ Kohl 1854: IV–V.

²⁴⁶ Kohl 1854: V.

²⁴⁷ Heksch 1881; Schweiger-Lerchenfeld 1896.

E Duna-művek mindegyike összekapcsolja a tájleírás és az úti beszámoló modelljét az enciklopédikus igénnyel, és arra törekszik, hogy a különféle tudományágak szemszögéből mennél átfogóbb képet adjon a folyóról. Ezért különféle műfaji hagyományok szintézisének tekinthetők. Az útirajz műfajától kölcsönzik az utazást mint narratív sémát, jóllehet ezekben a szövegekben az többnyire már csak a tapasztalatátadás modelljeként szolgál; a mappáktól veszik át a tudástartalmak lehető legsokszínűbb képi megjelenítésének igényét, az átfogó Duna-leírás régi hagyományától pedig az enciklopédikus szemléletet. Ez utóbbi nemcsak azt jelenti, hogy a folyót teljes hosszában igyekeztek feltárni és bemutatni, hanem azt is, hogy tárgyukat a lehető legkülönbözőbb nézőpontok szerint írták le. A földtan és a vízrajz mellett az állat- és növénytan, és különösen a történelem és a földrajz kapott kitüntetett szerepet. E kiadványok arra vállalkoztak, hogy az Össz-Duna összefüggését a különböző tudományos nézőpontok mentén is kidolgozzák. Tükrözik ezt a kötetcímek is, rámutatva a különböző kapcsolatokra, amelyek a Dunát mint egészet összefogják: *Die Donau von ihrem Ursprung bis an die Mündung* (A Duna a forrástól a torkolatig) vagy *Die Donau als Völkerweg und Schiffahrtsstrasse* (A Duna mint a népek útja és mint hajózási útvonal).

UTAZÁS A FORRÁSANYAG KÖRÜL

A díszes új Duna-kötetek így nem csupán az utazás formájában és az utazás által kínáltak áttekintést, de tematikus szempontból is a teljesség igényével léptek fel. Ez az enciklopédikus jelleg világosan megkülönböztette őket a korábbi dunai kézikönyvektől,²⁴⁸ melyek gyakran egy bizonyos folyószakasz vagy egy-két tematikus aspektus bemutatására korlátozódtak. Még az olyan esetekben is, amikor a nagy földrajzi áttekintés zátonyra futott, és az átfogóra tervezett művet, mint például Johann Georg Kohlnek, nem sikerült befejezni, a szándék, hogy a folyót összefüggő egészként láttassák, a kötet témáit, stílusát és felépítését alapjaiban határozta meg.

A díszkötetek taglalták a Duna folyásának földrajzi sajátosságát, a folyó menti országok és népek történelmi hasonlóságait és néprajzi különbségeit, a dunai gőzhajózás kialakulását, valamint a folyó jövőbeli szabályozásának hatalmas feladatát. De a folyó egész elképzelése, azaz a kézikönyvek voltaképen-

²⁴⁸ Vö. Schultes 1819; Schultes 1827; Müller 1839–41.

peni célja tekintetében nem az egyes témák, hanem inkább azok kombinációja és összefűzésének módja volt mérvadó.²⁴⁹

Az egyes kötetekben más és más módon kapcsolódott egymáshoz az ismeretközlés mint cél és az útleírás mint forma, következésképp a rendszerező és a leíró részek is más és másképp fonódtak össze egymással. A legfontosabb Duna-témák taglalása, ami Kohl munkájában még teljes egészében belesimult az utazás leírásába, a későbbi vaskos Duna-kötetekben egy vagy több szisztematikus bevezető fejezet feladata lesz.

Alexander Heksch 1881-ben kiadott terjedelmes Duna-kötetében a „dunai utazást” megelőzi két értekezés a folyó „természet- és kultúrtörténeti viszonyai”-ról és a Duna menti népekről. A terjedelmében körülbelül tízszer olyan hosszú fő szakaszt, amely egy utazás leírását imitálja, a mellékletben szereplő, gőzhajózásról szóló tanulmányok egészítik ki.

Schweiger-Lerchenfeld 1896-os vastag Duna-kötete ezzel szemben az összes ilyen kérdést külön fejezetben tárgyalja, míg a „dunai utazás”-t, vagy „leíró rész”-t a negyedik nagyobb fejezetbe pakolja, amely így nem terjedelmével, hanem csupán a formájával tűnik ki a Schweiger-Lerchenfeld által alkalmazott vizsgálati szempontok közül. A kézikönyvek így megőrzik az utazást mint az ábrázolás népszerű módját, miközben másfelől a bemutatott témák és szempontok egyre nagyobb differenciálása jellemzi őket. Elsősorban abban különböznek egymástól, hogy a 19. század második felében az egyes bemutatási szempontokat mindinkább különválasztják az utazás leírásától, és külön tematikus fejezetekben mutatják be őket. Az ismeretterjesztő igénnyel készült Duna-kötetekben kötelező témának számít a természettörténet, a kultúrtörténet, a néprajz és a folyószabályozás, és amilyen mértékben elkülönülnek egymástól az egyes témakörök és szempontok, úgy veszíti el áttekintő jellegét maga az utazás.

Ahogy a „szak”-kérdések fokozatosan kikerülnek az útleírás „folyamá”-ból, úgy követi az mindinkább az útikönyvek szokványos megfogalmazásait. A személyes tapasztalatok és gondolatok bemutatása helyett a kötetek már csak az általános tapasztalat felhígított kép- és ismeretadagját nyújtják. Az útirajzírók a Dunához kapcsolódó nagy témákat immár nem a szemléletből bontják ki, hanem külön-külön „történetek”-et mesélnek el, a hajózás, a folyószabályozás, az államszerveződés és a nemzetiségek sajátos történeteit. Az

²⁴⁹ Mert „azon típusú művek, melyek a folyónak nem kizárólag katonai vagy vízrajzi vagy történelmi vagy régiségügyi vagy épp festői számbavételét, hanem annak általános áttekintését és felmérését nyújtják, s így mindezen célokat együttesen szolgálják, a különféle témák, tudósok és a folyó adott pontjainak, illetve szakaszainak összetettségén alapulnak.” Kohl 1854: IV.

olvasó tájékozódását immár nem a folyó, pontosabban nem a folyó menti utazás narratívája segíti „Ariadné fonalként”,²⁵⁰ hanem a tárgyszómutató. A kötet végén megsokasodnak a különféleképpen rendezett böngészhető jegyzékek²⁵¹ és mutatók,²⁵² melyek segítségével a szöveg immár nem csak lineárisan olvasható.

Ahogy nő a rendszerezés és az ismeretátadás jelentősége, úgy halványul el a ténylegesen megtett utazás illúziója. Az utazás mindinkább a felhasznált forrásanyag, illetve „teljes könyvtárak”²⁵³ vonatkozó szakirodalmának áttekintését jelenti, illetve egyre inkább így is van elrendezve. Heksch egy kilencvennyolc tételből álló irodalomjegyzékkel indítja a kötetét, míg Schweiger-Lerchenfeld könyvének előszavában a szerkesztőéhez hasonlítja saját feladatát, amely abból áll, hogy „egy tucat enciklopédistára mért anyagmennyiségből”²⁵⁴ kiemelve „a markánsat és jellegzeteset”, miközben a „mellékeset” elég „futólag felvázolnia”.²⁵⁵ A tapasztalás és megragadás helyett tehát a kiválasztás, a rendszerezés és az osztályozás lesz „a szerző” fő feladata. Következésképp a könyv értéke nem abban rejlik, hogy valami újat ír le, hanem abban, hogy „a leírás helyesen alapozza meg”, s ezáltal „egészen új perspektívákból láttassa az út során érintett tájakat és városokat”.²⁵⁶ Az átfogó ábrázolás igényének csupán a gyakorlati „használhatóság” követelménye szab határt:

Az a mű, amely az itt felsorolt valamennyi igénynek eleget tenne, feltehetőleg terjedelmes, többkötetes összefoglalás alakját ölténé, a gyakorlati eredménye pedig olyan forráskiadás volna, amelyet évek alatt tiszteletreméltó porréteg vonna be a könyvtárak polcaira.²⁵⁷

A könyv és a tapasztalás közötti sokrétegű kapcsolat eredője végsősoron a tapasztalat illúziójának ígérete. Ezzel szemben a por, amely idővel a tapasztalatok mégoly gazdag tárházát nyújtó útirajzokat belepí, nagyon is reális veszély marad.

²⁵⁰ Kohl 1854: 8.

²⁵¹ A könyv elkészítéséhez forrásként felhasznált művek és kéziratok jegyzéke. (Heksch 1881: v–vi); Mérföld- és kilometer-mutató. (Heksch 1881: 778–784.) A képek és térképek jegyzéke. (Schweiger-Lerchenfeld 1896: 930–937.)

²⁵² Heksch 1881: 785–791; Schweiger-Lerchenfeld 1896: 938–949.

²⁵³ Schweiger-Lerchenfeld 1896: VIII.

²⁵⁴ Schweiger-Lerchenfeld 1896: VI. Más helyen a szerző arra panaszkodik, hogy „egész könyvtárnyi átláthatatlanul gazdag anyagból kellett dolgoznia”. Schweiger-Lerchenfeld 1896: VIII.

²⁵⁵ Schweiger-Lerchenfeld 1896.

²⁵⁶ Schweiger-Lerchenfeld 1896: VII.

²⁵⁷ Schweiger-Lerchenfeld 1896: V.

Milyen célt szolgáltak az olyan útirajzok, melyek nem tényleges utazásokról szóltak, és még csak nem is kívántak kedvet csinálni az utazáshoz? Tekintve a drága díszköteteket, melyek a 19. században a Dunát egy utazás „formájában” mutatták be, az a kérdés is felmerül, hogy vajon milyen olvasóközönség számára készültek.

A Triester Lloyd, majd később a Hartleben Kiadó gondozásában megjelent díszkötetek már csak méretük és súlyuk miatt sem voltak alkalmasok arra, hogy praktikus útikalauzként vagy netán úti olvasmányként szolgáljanak. Inkább a polgári szalonok könyvespolcaira szánták őket, ahol más díszkiadásokhoz hasonlóan a társalgás elindítására és ösztönzésére szolgáltak, így nem mesbítván tárgyukat.²⁵⁸ A díszkötetek ugyanis „nem hasznos könyvek, hanem egy irodalmilag művelt, nemzeti érzelmű elit kultikus tárgyai voltak.”²⁵⁹ Ira Mazzoni tipográfiai emlékműveknek nevezi őket, melyeken keresztül a Duna hazafias ügyként kanonizálódott.²⁶⁰

Sokatmondó, hogy már Johann Georg Kohl is „a nagyérdemű művelt olvasó- és utazóközönséget”²⁶¹ szólítja meg nagy Duna-művének előszavában.²⁶² Az utazás a díszkötetekben olyan közvetítésmodellként működött, mely annak az illúzióknak a révén, hogy a szerző valóban ott járt, mintegy megélhetővé tette a régmúlt korszakokat és a bonyolult műszaki és stratégiai összefüggéseket. Leírásaik nem útmutatót adtak az utazáshoz, hanem helyzettesítették azt: szórakoztató és tanulságos olvasmányt nyújtottak igényes illusztrációkkal.

Összhangban ezzel a szándékkal a Dunát nem csupán esztétikai tárgyként jelenítették meg, hanem egy műszaki-gazdasági misszó terepeként is, ezért a folyószabályozás aktuális témája mindhárom kötetben kiemelt szerepet kapott. Kohl számára ez még pusztán kíváncsiság volt, melyet könyve végén a dunai gőzhajózásról, illetve az óbudai hajógyárról írott értekezéseiben a Duna-szabályozás nagy és átfogó tervévé dolgozott ki. Ami nála jámbor óhaj, az pár évtizeddel később elérhető közelségbe került. A Heksch-féle dunai ké-

²⁵⁸ Mazzoni 1991: 53–58.

²⁵⁹ Bruny 1995: 179.

²⁶⁰ Mazzoni 1991: 5.

²⁶¹ Kohl 1854: V.

²⁶² Kohl nagy Duna-könyvére az Alfred Opitz által „transzparens én”-nek nevezett személyes forma jellemző, amelynek az a sajátja, hogy a megélő szubjektum mintegy helyettesként mindenki más helyett élte meg azt, amit megélt és élményét egyúttal mindenki élményévé tette. Opitz „az ábrázolás középpontjába került én-elbeszélő transzparens körvonalai”-ról beszél. Vö. Opitz 1997: 96.

zikönyv mintha egyesén emlékművet állítana a Duna Egyesület (*Donauverein*) Vaskapu-zuhatagokhoz tett kirándulásának 1880-ban, valamint az egyesület által propagált szabályozási elképzelésnek, míg Schweiger-Lerchenfeld munkája egy időben készült el a Duna-szabályozás két legnagyobb műszaki eredményével.²⁶³ A három díszmű egymásutánja így a folyószabályozás folyamatának három bibliofil mérföldkövéként értelmezhető.

ÍRÁS ÉS KÉP

A díszkötetek összekapcsolták a (tudományos) ismeretterjesztést az esztétikum iránti igénnyel, s ez éppúgy megmutatkozott külső megjelenésükben, mint a belső milyenségükben. Díszessé a mives borító és főként a pompás illusztrációk tették őket. Ettől lettek reprezentatív berendezési tárggyá, amelyek képeit a könyvtől függetlenül fel lehetett lapozni és meg lehetett csodálni.

A technikai lehetőségek fejlődésével megváltozott kép és szöveg viszonya. Míg a Kohl által jegyzett, 1854-ben megjelent Duna-kötetben a szöveglapok közé illesztett 29 acélmetszet inkább hangulati illusztrációként szolgált, addig a későbbi kézikönyvekbe bevonul egy sor más látványos képes betét, így fotók, térképek és diagramok, melyek egyre inkább beépülnek a szövegbe.²⁶⁴ Schweiger-Lerchenfeld könyvében pedig jóformán alig találni olyan oldalt, amelyen az információkat és tudnivalókat ne illusztrálnák és hitelesítenék vázlatok, fényképek, metszetek vagy akár térképek. A kötet összesen 467 ábrával büszkélkedhetik.²⁶⁵

Tartalmi szempontból is jelentős változás figyelhető meg, mert míg a Kohl-féle kötetben kizárólag látképeket és tájképeket találunk, addig Hekschnél, és méginkább Schweiger-Lerchenfeldnél már olyan acélmetszeteiket és illusztrációkat illesztettek a szövegbe, melyek tematikus íve a népviselektől, érméktől és pecsétektől egészen az épületekig, utcákig vagy akár a technikai művekig terjed, magába foglalva hidakat, vasútállomásokat, hajókat. Kohl művét az acélmetszetek jellemzik, Schweiger-Lerchenfeld könyvében a fényképek és a szövegbe ágyazott térképek veszik át a főszerepet.

²⁶³ Schweiger-Lerchenfeld nem az egyedüli ebben a sorban, aki a szabályozást nem pusztán osztrák ügynek tekinti, hanem olyan munkálatnak, amelyből a magyar állam különösképp kivette a részét.

²⁶⁴ A különféle médiumok alternatív kiadások formájában váltak csak szét. Heksch Duna-könyvének volt egy pazarul illusztrált változata, de kiadták albumként is, szöveg nélkül.

²⁶⁵ Összehasonlításképpen: Alexander Hekschnél 50 kép és 5 folyótérkép volt.

Kohl Duna-díszkötetében a szöveg és kép közötti kapcsolat gyakran esetleges, az illusztrációk sorrendje nem követi szorosan a dunai hajóút állomásait,²⁶⁶ a későbbi kiadványokban ezzel szemben az illusztrációk egyre szorosabban illeszkednek a szöveg tartalmához. Ezáltal részben kisebbek lesznek, és gyakran csak egy-egy részletet mutatnak, a festőiségre se helyeznek már akkora hangsúlyt, inkább a tartalmilag fontos elemekre koncentrálnak. Már nem csupán hangulati aláfestésül szolgálnak, hanem összevetés- és magyarázatképpen is. Különösen igaz ez Schweiger-Lerchenfeld művére, amely nagyon sok fényképet közöl a geológiai, topográfiai tényekről, valamint a technikai vívmányokról. Ebben az esetben bátran elmondható, hogy a képek már önmagukban is kijelentésekké válnak. Ugyanakkor továbbra is megmarad bizonyos hangulateltő, ritmizáló szerepük, hiszen minden egység képpel kezdődik és képpel fejeződik be. Azáltal viszont, hogy a képek a szöveg részévé lesznek, a két médium közötti viszony egyre összetettebbé válik.

FESTŐI (UTAZÁSI) IRODALOM?

Festői az, ami megfestésre méltó. William Gilpin angol tájképfestő és anglikán pap szerint: „az a fajta szépség, amely egy festményen kellemes.”²⁶⁷ Ez pedig konkrétan azt jelenti, hogy ami „az érdekesség, a sokféleség és a változatosság jegyeit” hordozza magán.²⁶⁸

De mégis, mi méltó arra, hogy megfessék? A festői csupán a 18. század utolsó harmadában, a tájképfestészettel összefüggésben foglalta el helyét a szép és a fenséges mellett mint esztétikai kategória.²⁶⁹

Noha a festőiség jelentését a természet vonatkozásában bontották ki, a természet sok szempontból elmaradt a festőiség vele szemben támasztott elvárásaitól. Gilpin, aki az útikönyveiben²⁷⁰ arra tanította olvasóit, hogy a tájakat úgy ítélik meg, mintha azok festmények volnának,²⁷¹ és gyakorlati tanácsokkal is ellátta őket arra nézvést, miként válasszák ki a festői látképeket újuk során, a természetet gyakran nem találta elég festőinek:

²⁶⁶ A Pozsonyról készült acélmetszet például Esztergom után jön, Stein és Krems pedig Visegrád után, míg Grein Pest után következik. Kohl 1854.

²⁶⁷ „that kind of beauty which is agreeable in a picture.” Gilpin 1802: 17. Id. Thompson 2008: 49. A fordításhoz vö. Fogarasi 2018: [14].

²⁶⁸ Jost 2005: 105f. „views that were rough, varied, broken, and intricate”. Thompson 2008: 51.

²⁶⁹ Jost 2005: 105ff.

²⁷⁰ Gilpin 1800; *Observations chiefly relative to Picturesque Beauty made in the summer of the year 1772*. 1800; *Remarks on Forest Scenery and other Woodland Views*. 1791.

²⁷¹ Thompson 2008: 50f.

[A természet] képes textúrákat és színeket alkotni, de [...] csak ritkán teremt jó kompozíciókat. [Gilpin] felhatalmazta a művészeket, hogy elmozdítsák a részleteket és kijavítsák a természetet.²⁷²

Ahhoz, hogy festői legyen, a természet festőiségét előbb meg kellett tehát teremteni. Nem csoda, ha még a későbbi vitákban is tisztázatlan maradt, hogy a festőiség vajon a lefestett tárgyak²⁷³ vagy éppen az észlelés sajátja.²⁷⁴

Mindenesetre az új esztétikai kategória jól szemlélteti, miként általánosították a korban a tájképfestészet fogalmait és miként vitték át azokat a természet észlelésének és ábrázolásának más területeire, továbbá azt is, hogy milyen mértékben előlegezte meg a festészet (majd később az optikai tömegmédiu-mok) a 18. és 19. századi (utazási) irodalom látásmódját.

A továbbiakban ezért megpróbálom szaván fogni a *festőiség* fogalmát. Mindenekelőtt az érdekel: Vajon miként hatott a képi ábrázolás mércéinek, a pillantás dramaturgiájának stb. „lefordítása” az irodalom ábrázolásmódjára? Valamint: Milyen eszközökkel ültette át az irodalom a tér- és tájábrázolást – mint igazi vizuális témákat a – saját közegébe?

A TERMÉSZET FESTMÉNYE

A táj nemcsak fogalma szerint jelentette a természet egy darabját, melyet pont úgy kellett befogadni, mint egy jól megkomponált festményt, de a 19. századi útirajzok is hol képhez, festményhez vagy „nagyszerű vázlat”-hoz,²⁷⁵ hol képsorozathoz, képtárhoz vagy épp festményraktárhoz hasonlították.²⁷⁶ Ilyenkor nem csupán általánosságban utaltak a táj képi jellegére, hanem többnyire olyan festőket, műfajokat vagy eljárásokat is megneveznek, akikhez, illetve amelyekhez egy bizonyos vizuális hatás köthető.

Felix Kanitz Balkán-kutató Szerbia-könyvében például gyakran hivatkozik festőkre, amikor egy adott táj vagy jelenet karakterét szeretné érzékeltetni. Amikor belgrádi látogatását ecseteli, úgy véli, az egyik utcai jelenet „egy

²⁷² „[Nature] was able to produce textures and colours, but [...] it rarely produced good composition. He [Gilpin] gave artists licence to move things around to improve on nature.” Thompson 2008: 51.

²⁷³ Uvedale 1796; Thompson 2008: 52.

²⁷⁴ Utóbbi Richard Payne Knight nézete volt. Vö. Knight 1805. Vö. Thompson 2008: 54.

²⁷⁵ Kohl 1842. 2.: 110.

²⁷⁶ Vö. Jost 2005: 275.

Horace Vernet ecsetjére” kívánczozna,²⁷⁷ egy „odalehelt szürkés-kék árnyalatokba vesző hegylánc” látványa pedig Alexandre Calame-éra.²⁷⁸

Adott esetben akár egy teljes utazást képek láncolataként lehetett értelmezni. Johann Georg Kohl az *Utazás Ausztria országain keresztül* című útirajzának második kötetében a wachau-i tájat olyan képtárhoz hasonlítja, amelyben különböző festők stílusában megfestett tájfestmények vannak a falra „függeszt[ve]”.²⁷⁹

Ez a kép egy gazdag, dús növényzettel benőtt tájat ábrázol Claude Lorrain stílusában. Barátságos és megnyerő, így bizonyára szándékosan függesztette ide a képtár-igazgató, hogy Dürrenstein szirtjének vad és felkavaró látványa után megnyugtassa és elcsitítsa a kedélyeket.²⁸⁰

Amikor a szöveg „a képtárigazgató”-ra tesz utalást, azt sejteti, hogy a képek sorrendje egy terv vagy „szándék” szerint lett kialakítva. Oly módon, hogy lehetőleg mennél változatosabb hatású legyen. A greini örvényhez ezzel szemben Kohl más festők neveit rendeli:

A vulkáni erők [...] itt Grein vidékén ezer ágon törtek maguknak utat Észak felől, és emeltek gátat Salvator Rosa és Rembrandt stílusában, mely keresztirányban a Cseh-erdőtől az Alpokig nyúlik, s mely a Nyugatról ide hömpölygő haboknak útját állta. E gátat sokáig kószoltatták a habok, míg egy napon sikerült nekik, ismét csak Rosa stílusában, áttörni azt.²⁸¹

A festők neve mindkét „képleírás” esetében helyettesíthető egy-egy jelzővel vagy akár jelzők sorával. Ha Kohl mégis festőneveket említ, akkor nemcsak azért, mert a kor művelt olvasója számára a nevekhez kapcsolódó asszociációk könnyen felidézhetőek voltak, hanem azért is, mert azok kifejtik a képtár metaforáját. Amit az utazó lát, az nem egyszerűen a természet egy

²⁷⁷ Vö. Belgrád leírása: „A török cigány- és a frank zsidónegyed tarka forgataga láttán könnyű szívvel feledkeztünk meg azokról az undok hegyes kövekről, melyek felsebezték a lábunkat, – a török kávéházak festői csoportozata, valamint a pompás albán legények láttán, akik egy Horace Vernet ecsetjére is méltóak lettek volna, még azon kifőzdek orrfacsaró illatairól is, melyek körül a legények többnyire összegyűltek.” Kanitz 1868b: 437. Horace Vernet – történelmi festményeiről ismert francia festő.

²⁷⁸ Kanitz 1868b: 210. Alexandre Calame – svájci tájképfestő, elsődleges témája az Alpok voltak.

²⁷⁹ „Dürrenstein után, amikor a kanyar után Mauternhez érünk, megpillantjuk az utolsó szép képet ebben a csodálatos képtárban, amelyen végighaladtunk [...]. Hadd vázoljuk fel sebtében a mauterni utolsó képet, s vele a túlsáton fekvő Stein városkáját.” Kohl 1842. 2.: 147.

²⁸⁰ Kohl 1842. 2.: 148.

²⁸¹ Kohl 1842. 2.: 109f. Rosa stílusa itt annyit tesz, mint „titáni”, heroikus, akárcsak az ifjú Rosa képei. De Rosa stílusa nemcsak a táj jellegére utalhat, hanem annak geológiai keletkezéstörténetére, valamint a hajózás veszélyességére is.

részlete, hanem egyúttal a látnivalók kánonja is. A műfajok és iskolák említése ugyancsak a látottak művészi jellegét emeli ki. Így amikor ugyanebben a fejezetben azt olvashatjuk, hogy továbbhaladva a Dunán a tájképek meglehetősen „értéktelenek és jelentéktelenek” lettek, noha „némi fáradsággal és kellő igyekezettel” (értsd: gátak építésével) ezekből a képekből is „németalföldieket” lehetett volna varázsolni, akkor itt nem a stílus, hanem a motívumok alapján válik a táj „németalföldi”-vé: „dús mocsárvidékek gátakkal körbekerítve, középen néhány kedves ház, körbe pedig jól táplált jószágok.”²⁸² A festők és a műfajok megnevezésével Kohl nemcsak a látottak esztétikai minőségét, hanem sajátos karakterét is jelzi. Azok „a tájtípusok metaforáiként”²⁸³ működnek. A Lorrain-stílusú táj barátságos és idilli, a Rosa- és Rembrandt-féle vad, míg a Horace Vernet ecsetjére méltó jelenet orientális jellegű.

A festészet technikái és anyagai ugyancsak a táj egy adott hangulatát érzékelte: az elénk táruló panorámát „pazar éjszínű tintával festették”²⁸⁴, esetleg „a természet komponálta meg oly igen szépen”,²⁸⁵ míg ezzel szemben a kevésbé festői tájak, például az „egyhangú kukoricaföldek” „nélkülözik” „a megtört vonalakat”.²⁸⁶ Gyakran a kép maga is mintegy a leírás során keletkezik. „A csodás táj tarka, nyugvó és mozgó részleteivel elragadó zsánerképpé állt össze.”²⁸⁷ Ez pedig a figyelmet az „útirajzíró”²⁸⁸ szubjektív látásmódjára tereli, illetve annak azon képességére, hogy a látottakat művészi módon adja vissza. A festőre és a festés tevékenységére tett utalásokkal az útirajzíró a látottakat kiemeli az úti tapasztalatok közvetlenségéből, és képpé alakítja.²⁸⁹ Ám a kép médiuma azokat nem csupán leírja, hanem egyúttal strukturálja és rendszerezi is.

KÉPZELETBEN FESTENI

Míg a festők nevei kanonizáló hatással bírnak és a különböző képzőművészeti szakkifejezésekkel együtt egyes tájak kiemelésére és keretezésére szolgálnak, addig a képzeletbeli festés azt jelzi, hogy a látottakat a nyelv eszközeivel egyáltalán nem lehet megragadni; ez tehát nem a látottak értékét igazolja,

²⁸² Kohl 1842. 2.: 149.

²⁸³ Jost 2005: 291.

²⁸⁴ Kanitz 1868b: 177.

²⁸⁵ Kanitz 1868b: 193.

²⁸⁶ Kanitz 1868b: 193.

²⁸⁷ Kanitz 1868b: 119.

²⁸⁸ Opitz 1997.

²⁸⁹ Jost 2005: 294.

hanem a tapasztalat autentikusságát. Az elmondhatatlanság toposza, vagyis amikor a táj fensége láttán azt mondjuk, hogy „nincsenek rá szavaink”, a szubjektív tapasztalat esztétikai kategóriákba rendezésének fontos gesztusa.²⁹⁰ Nem csupán a természeti táj megértésének lehetséges módozatait kínálja fel, hanem reflektál arra az ellentmondásra is, mely az élmény egyszeri, megismételhetetlen volta és ugyanennek az élménynek a társadalmi, illetve mediális beágyazottsága között feszül.²⁹¹ Egyúttal pedig azt a benyomást kelti, mintha létezne tapasztalat a nyelven kívül.²⁹²

A képzeletbeli festés az utazás és az azt rögzítő szöveg közötti különbséget jelöli, és bizonyos élmények nyelvileg nem kifejezhető intenzitására, illetve jelenlétük túlságára utal:

Meghaladja tollam erejét, hogy akárcsak megközelítőleg is képet adjak a hegyektől körbezárt karanowaci sík lenyűgöző szépségéről.²⁹³

– írja Kanitz egy kilátásról.

A Vaskapu-szoros kapcsán Kohl jegyzi meg, hogy a benyomás lenyűgöző ereje a képi kifejezés iránti vágyat ébresztette fel benne:

Szerettem volna ezt az egész látványt megfesteni. De ecset híján inkább emlékezőtehetségem minden erejével magamba szívtam.²⁹⁴

Még a kevesebb nyelvi leleményt felmutató Quin is képzeletben rajzolni kezd, ha igazán erős élményeit akarja megörökíteni:

A legszívesebben vázlatot készítettem volna arról a néhány parasztról, akik a folyó partján várták a hajót [...].²⁹⁵

Annak bizonyosságául, hogy a másik médium még az irodalmi stílusra is inspirálólólag hat, Quin itt elszakad a tőle megszokott nehézkes fogalmazásmódtól, hogy a legemlékezetesebbet emelje ki.²⁹⁶

²⁹⁰ Opitz 1997: 59.

²⁹¹ Opitz 1997: 65.

²⁹² Opitz 1997: 64f.

²⁹³ Kanitz 1868b: 165.

²⁹⁴ Kohl 2014: 253.

²⁹⁵ „I should have liked to sketch some peasants, who were waiting by the river-side for a boat” Quin 1836a: 62.

²⁹⁶ „The morning being rather cold, they were rapped up in their great cloaks, their large hats pressed low over their brows”. Quin 1836a: 62.

A NÉZÉS DRAMATURGIÁJA

A festészeti terminus technikusok, illetve minták mellett az útirajz a nézés dramaturgiájának különféle eszközeivel is élt. Az utazás leírásában többféle irányított nézői tekintet is megfér egymás mellett, illetve betöltheti a maga szerepét. A különféle irodalmilag is produktív látásmódok közül a keretező nézést a racionalizmus és a korai felvilágosodás kifejeződésének szokás tekinteni.²⁹⁷ Mert „elsősorban a tárgy valóságghű, objektív leképezését és visszaadását követeli meg.”²⁹⁸ A rögzített látvány élességét azonban egy képrészlet kimetszése és befoglalása révén érték el egy „kis bekeretezett kép formájában”.²⁹⁹

Az utazási irodalom számára hasonlóan fontos távolbanézést ezzel szemben az jellemzi, hogy „áthatol a tér határain” és „kinyitja a kép terét.”³⁰⁰ Azáltal, hogy az érdeklődés középpontjába a szubjektív látásmód kerül, a keretező nézés helyett immár a keretmentes látásmód lesz „a kíváncsú eszköz.”³⁰¹ A távolba kalandozó tekintet pedig dinamizálja a látást.³⁰²

Noha a fent említett észlelésmódokat korábban egymással szögesen elmentésnek tekintették,³⁰³ történeti távlatból nézve mégis mindkettő csupán a tájat néző tekintet fokozatos kitágulásának és szubjektívizálódásának állomáisait jelentik.³⁰⁴ Erdmut Jost ezzel kapcsolatban így fogalmaz:

Az optikai distinkció helyett mennél inkább az egyéni látásmód felé fordult az útirajz érdeklődése, annál kevésbé tűnt a keretező nézés kíváncsú ábrázolási eszköznek.³⁰⁵

A 19. századi Duna-irodalomban találunk példát mind a keretező, mind a panorámapillantásra. Elsősorban a portrékat vagy társadalmi tablókat keretezik. Például amikor Quin bemutatja az utazóközönséget a hajón, ezt egy tükörhöz hasonlítja:

²⁹⁷ Langen 1934.

²⁹⁸ Langen 1934: 12.

²⁹⁹ Langen 1934: 7f., Id. Koschorke 1990: 96.

³⁰⁰ Koschorke 1990: 204.

³⁰¹ Jost 2005: 282.

³⁰² Jost 2005: 281f.

³⁰³ Jost 2005: 272ff.

³⁰⁴ Koschorke 1990: 76–83.

³⁰⁵ Jost 2005: 282. Jost itt Koschorkéval vitatkozik, aki az utazási irodalmat általában a keretező nézéshez utalja és a dinamikus és keretezetlen pillantást pedig a magas irodalomhoz sorolja. Vö. Koschorke 1990: 206.

Tartsunk magunk elé tükröt: Jőmagam egy hokkedlin ülök (idő, reggel fél tizenkettő) nem messze a kormánykeréknél álló férfitől. Kicsivel előttem és jobbra tőlem, két tiroli alszik. Egyikük fején zöld kalap, rajta körbe széles zöld szalag, amelybe egy kakas fehér és fekete farktollait tűzték, egy vadkan sörtéivel vegyesen. [...] ³⁰⁶

A fedélzeten található minden egyes tiroli kalap aprólékos bemutatása után, mely a kalapok birtokosainak bemutatását helyettesíti, Quin egy keret felrajzolásával zárja pillanatfelvételét:

E festői tárgyak egyike [az előzőek alapján Quin itt egy tiroli kalapra gondolhatott, a későbbiekből ítélve azonban inkább magára egy tirolira] egy gyékényen hever; míg a másiknak a feje egy kötélcsomón pihen, és a lábának sincs külön módon megágyazva, hacsak nem nézzük a közbülső testrészeket, melyek derékalja a csupasz fedélzet. ³⁰⁷

Szemben a keretező nézés e részletező észlelésmódjával, illetve tárgyainak additív felmutatásával az áttekintés a tágasság érzetét kelti. Ez utóbbi alapvetően határozta meg a terek képi megszerkesztését és megszervezését, mivel a néző pozícióját tekintetének határtalannak tűnő távlata által definiálja. Amit felülről látunk, „élő dombornyomott térképként” ³⁰⁸ jelenik meg a néző szeme előtt, aki így egy adott helyet el tud helyezni a tágabb környezetében, és voltaképp a felülnézet révén képes egyáltalán megteremteni a teret.

A körpillantás mint látásmód csak későn alakult ki, és különösen a panoráma tömegmédiának elterjedésével vált népszerűvé. Ezek a körképek 360 fokos körpillantást kínáltak, mintha az ember a táj egy magaslati pontjáról tekintett volna körbe a környező csúcsokra. Az előtér ilyenkor többnyire kidolgozatlan maradt, a közép- és a háttér viszont a tágasság érzetét keltette. Amikor tekintetük a mozgó járműről a távolságba fürkészte, a gőzhajó és a vonat utasainak szeme előtt is panorámaként tárult fel a táj. ³⁰⁹

A körpillantás egészen sajátos viszonyt teremt a szemlélő és az általa szemlélte tárgy, vagyis a szemlélődés alanya és tárgya között. A néző különleges pozícióját a magaslati pont és a keretmentes tekintet biztosítja. Mint Koschorke írja *Die Geschichte des Horizonts* című monográfiájában, az „optikai birtokbavétel” aktusának értelme, hogy a szemlélő általa „heroikus módon isteníti önmagát”. ³¹⁰ A fenséges tekintet egyfajta alá-fölérendeltségi viszonyt

³⁰⁶ Quin 1836a: 15.

³⁰⁷ Quin 1836a: 15.

³⁰⁸ Kanitz 1868b: 219.

³⁰⁹ Schivelbusch [1979] 2008: 63–79.

³¹⁰ Koschorke 1990: 139.

tesz láthatóvá, és önmaga is a tér vizuális meghódításának gesztusává válik.³¹¹ Azaz nemcsak egy nagyszerű, hatalmas és jelentőségteljes táj benyomását kelti, de egyúttal a tárgyakat is miniatürizálja a térben,³¹² és lehetővé teszi a történelmi, földrajzi vagy éppen műszaki viszonyok áttekintését. Továbbá újra és újra egyfajta cezúrát is képez, egy adott szekvencia kezdetét vagy végét jelöli, és ezzel hozzájárul (nem az utazás, hanaem) az útirajz erőteljes idő- és térbeli tagolásához.

A két érzékelésmód váltakozása ritmizálta az útirajzokat, és hozzájárult szemléletességükhöz. A kis, képmetszetszerűen megformált jelenetek és a panoráma látképek együttes jelenléte különösen jellemző volt Felix Kanitz úti beszámolóira.³¹³

A RAJZOLÓ-ÍRÓ UTAZÓ: FELIX PHILIPP KANITZ

Alig akadt még egy utazó, aki az általa kutatott tájat olyan sokféle médiumban jegyezte volna fel, mint Felix Philipp Kanitz Balkán-kutató, és olyan is alig akadt, aki ennyire reflektáltan bánt volna ezekkel a médiumokkal, mint a császár szolgálatában utazó tudós. Útirajzainak különlegessége – a korszellem követelményeinek pontos megfogalmazása mellett – minden bizonnyal a rajz-tehetségéből adódott. Kanitz, aki litográfusként indult, majd idővel elsőrangú Balkán-kutató lett, első útjait a *Leipziger Illustrierte Zeitung* „illusztrátor-tudósítójaként”³¹⁴ tette meg. De az utazása során megismert helyek és tájak lerajzolása még későbbi, terjedelmesebb úti beszámolóiban is strukturáló szerepet tölt be. A rendelkezésére álló (vizuális) feljegyzési technikák közül, úgy tűnik, különösen a rajzkészsége, valamint „rajzoló” látásmódja teszi alakját érdekessé.

Kanitz balkáni útjai egybeestek azzal a 19. század közepén hirtelen megnövekedett érdeklődéssel, amely Törökország európai részét és annak jövőjét övezte; ezeket az expedíciókat Ferenc József császár anyagilag is támogatta.³¹⁵

³¹¹ Már Jules Verne két repülési regényének címe is utal rá, hogy ebben a műfajban az omnipotencia érzése nem elhanyagolható szerepet játszik: *Hódító Robur* és *A Világ Ura*.

³¹² A *Hódító Robur*-ban a táj részleteit játékszerekhez hasonlítják: „Ezután elrepültek a Vizek Atyja, a Mississippi felett, s a tükrén úszó kétemeletes gőzhajók a magasságból csak apró csónakoknak látszottak.” Verne 1982: 45.

³¹³ Vö. „Ami nem fér rá a térképre” és „A nézés dramaturgiája” című fejezetekkel.

³¹⁴ Fehér 1932: 18.

³¹⁵ Vö. „Ez abban a bőkezűségben is kifejezést nyert, amellyel I. Ferenc József 1864-ben az ő balkáni kutatóútját támogatta.” Illetve „1870-ben is „in hohem Auftrag” kutat Kanitz.” Fehér 1932: 74 [az eredetiben is németül]. Továbbá vö. Kanitz 1868: 1f.

Az Észak-Balkánról szóló munkáiban³¹⁶ temérdek információt gyűjtött össze, és régi tévedéseket is helyretett. Ezzel nagyban hozzájárult az egyes helyek pontos megnevezéséhez, valamint a térség történelmének, földrajzának és néprajzának aprólékos és módszeres leírásához.

Kanitz egész tudományos munkásságát a tudományos adatgyűjtés bővölete határozta meg, ez a személyes megfigyelésein túl más kutatók adatainak kritikus áttekintését,³¹⁷ továbbá saját szóbeli forrásainak ellenőrzését is magába foglalta. Tanulmányútjai során arra törekedett, hogy a bejárt tájakat a lehető legnagyobb pontossággal felmérje, és az összegyűjtött információkat elhelyezze a térképen. Az eredményes kutatásról alkotott ideálja végső soron mindig a térképhez igazodott, még akkor is, amikor a tudás más területeiről volt szó. Lett légyen szó nyelvészetről vagy néprajzról, Kanitz a tudást úgy képzelte el, mint valamely üres felület ismeretekkel való feltöltését, egy hézag megszüntetését. Minthogy a kutatói munkát egy terep bejárásával, illetve átfésülésével azonosította, értelemszerűen a terep maga lett számára a megismerés rendezőelve.³¹⁸

Pedáns adatgyűjtésének lelke a térképészet volt, amely különféle diszkurzusokat fordít le egy vizuális kódra. Kanitz kutatásainak elvitathatatlan érdeme, hogy jónéhány térképészeti tévedést helyreigazított, utazásai révén valóban hozzájárult az Észak-Balkán pontos feltérképezéséhez, és nemcsak a folyók folyását, a helyek és hegységek pontos elhelyzkedését számította ki, de elsőként határozta meg a Balkán-hegység magasságát 2330 méterben – ami jó 600 méterrel több, mint ami addig a térképeken szerepelt.

A BEJÁRT TÉR

A 19. század számos utazó tudósához hasonlóan útirajzaiban Kanitz is viszonylag részletesen kitér az utazás állomásainak bemutatására, személyes benyomásainak és élményeinek leírására. Ez az elbeszélésmód alkalmas a tájformációk aprólékos bemutatására, a panoramatikus kitekintés révén pedig ezeknek egészként való megragadására is. A tér végső soron az utazó pers-

³¹⁶ Kanitz 1861: 195–203; Kanitz 1862; Kanitz 1868b; Kanitz 1875–1879.

Kanitz Bulgáriáról szóló könyve nemcsak az 1875-ös bolgár felkelés által szükségessé tett átdolgozott második kiadását élte meg 1880-ban, hanem annak változatlan utánnyomását is 1882-ben, és rövid időn belül lefordították oroszra, franciára és angolra is. A törökök viszont elégeték.

³¹⁷ Boué 1771; Schweigger 1608; Herder 1835; Ranke 1829, Továbbá a bécsi Kriegsarchiv anyagai.

³¹⁸ Kanitz 1868b: 3.

pektíváján keresztül válik megtapasztalhatóvá. A tapasztalásnak és az átélésnek ebbe a közvetlenségébe nem tolaakodtak „gépi együttesek”,³¹⁹ mint a vasút, de e közvetlenséget nem zavarta meg az utazó kísérete sem. Kanitzot csupán egy-egy helyi ember kalauzolta útjain, s így ők is, akár csak a táj, az egyéni tapasztalás körébe voltak sorolhatók. Kísérőinek és adatközlőinek egyébként az a formai szerep is jutott, amennyiben cserélődésük szakaszokra tagolta az utazást.

Az utazás folyamatát rövidebb-hosszabb megállók és felkavaró élmények szakították meg. A dolgok színes kavalkádját a szemlélő tájképekké fűzte össze, és az „empirikus részletek” az ő nézőpontjából álltak össze „egyfajta optikai totalitássá”.³²⁰ Ez a perspektíva hol a hajó utasának látószöge volt, aki letről gyönyörködik a Duna partjaiban,³²¹ hol pedig azé a hegyászóé, aki az alatta feltáruló táj egészét igyekszik értelmezni.³²² Olykor az is előfordult, hogy fokozatosan közeledett egy tárgyhoz, melyet rajzolóként is igyekezett megörökíteni. De függetlenül attól, hogy a néző a táj felett helyezkedett-e el vagy egyedül benne, a fenséges pillanatok mindig a szubjektum klasszikus pozícióit rögzítik, mint amikor Petrarca a Mont Ventoux csúcsáról olvassa a tájat,³²³ vagy mint amilyeneket Herder északi-tengeri naplóból³²⁴ ismerhetünk.

De Kanitz utazásait nem maga a mozgás, hanem az (idő-)határok átlépése strukturálja. A megérkezések, a határátlépések, a hegyek megmászása, vagy egyszerűen csak a felszállás egy járműre – a világ térbeli tapasztalatában ezek az „események” kezdő-, vég- és csúcspontokat képeznek. A tapasztalati tények hatalmas tömegét ezek formálják egyetlen térbeli kontinuummá, melyen az utazó átvág és áthalad. Mert csak „a személyes tapasztalatok teszik a tájat, mely egyébként pusztán külső tényként létezik, étellel teli térré.”³²⁵

Kanitz útirajzai e tekintetben is olyan modelleket követtek, melyeket Peter J. Brenner a német utazási irodalomról szóló nagy áttekintésében a „német különút”³²⁶ példáiként emleget, minthogy írásmódjuk angol és francia

³¹⁹ Schivelbusch [1979] 2008: 31.

³²⁰ Koschorke 1990: 150.

³²¹ Kanitz 1868b: 2, 368, 381, 385f.

³²² Kanitz 1868b: 219, 276, 310.

³²³ Petrarca 1962.

³²⁴ Herder 2013.

³²⁵ Koschorke 1990: 146.

³²⁶ P. J. Brenner ezt a „különút”-at Nicolai útirajzaiból vezeti le, aki nem vesz tudomást az „újkori tudománydiszkurzus” azon „alapvonas”-áról, miszerint az empirikus tudományok elvesztik individualitásukat, így Brenner „a tudományos úti beszámoló 19. századi fejlődését”-t úgy írja le, mint „folyamatos eltolódást egy széleskörűen érdeklődő polgári nyilvánosság recepciói terétől az egyes tudományos diszciplínák publikuma felé”, mely diszciplínák „legfontosabbika termé-

mércével mérve már a 19. század elején úgymond „meghaladott” volt. A német nyelvterületen ugyanis az utazás tudományos igényű kiértékelése sokkal lassabban vált el a nagyobb olvasóközönség számára készült irodalmi útirajz műfajától. Az „utazás menetének vagy a személyes benyomásoknak, reflexióknak és érzéseknek a közlése” itt egészen a 19. század végéig gyakran képezte a tudományos munka részét még az olyan utazók esetében is, akik „elismert tudósoknak számítottak”, és „a tudományos és a személyes tökéletes kettéválasztása nem mindig sikerül, de nem is mindig törekedtek rá.”³²⁷ A Kanitz által két évtizeden át bonyolított egyszemélyes balkáni expedíciók enciklopédikus igényükkel egy régebbi hagyomány letéteményesei voltak.³²⁸

A Szerző ezekben a munkákban olyan szerepet visz, amelyet egyébként a 17. századtól a tudományos szövegekben egyre inkább elveszített, nevezetesen mint egyén hitelesíti művét, és biztosítja annak „egységét, a koherenciáját, ő illeszti be a valóságba”.³²⁹ Mi több, ezt a szerző-elbeszélőt mint személyiséget maga a szöveg teremti meg.

UTAZÁS – PAPÍRON

Kanitz szerbiai utazásáról szóló feljegyzése Belgrádban kezdődik az indulással, és a visszatéréssel ér véget ugyanitt. Az utazás kezdő- és végpontjának a táj kitáruló panorámája ad hangsúlyt: az elején Belgrád látképe a Duna felől, amely kép magába foglalja az Avalát is,³³⁰ a végén a körpillantás az Avala csúcsáról.³³¹ A távolba nézés különféle tájékozódási pontokat nyújt, és mindenekelőtt kiteríti a tájat a néző tekintete előtt, majd ismét egyetlen egész-

szetszerűleg a geográfia”. Kanitz munkáinak ilyen jellegű eldöntetlensége hozzájárulhatott ahhoz, hogy a szakemberek körén kívül kevésbé vált ismertté. Vö. Brenner 1990: 444.

³²⁷ Brenner 1990: 490.

³²⁸ Kanitz művének gyakran hangoztatott „komoly irodalmi értéke” is ebben az összefüggésben értelmezendő. Todorova 1999: 108.

³²⁹ Foucault 1991: 868–889, 874.

³³⁰ „Szébbnél szebb helyek vonultak el mellettünk, mintha az egész csak egy mozgó kulissza volna, s a kép lezárásaképpen Belgrád ismertetőjele, az Avala magaslata lépett elénk, melynek várromja a távolban mintegy megkoronázta az egészet. Kanitz 1868b: 2.

³³¹ „Az Avalát különösen szerencsés fekvése Szerbország egyik legkitűnőbb kilátópontjává teszi. Csúcsáról nem csak a Duna és Száva völgye látszik messze elnyúlva teljes kiterjedésében, de felülről rálátunk a szerb erdőségek, a Šumadija nagy részére is, valamint a Morava és a Kolubara folyók között fekvő dombság lankáira. Itt az Avala csúcsán, szerbiai utazásunk utolsó állomásán nehéz szívvel válunk el ettől a gyönyörű földtől, mely előttünk terül el. A szellős magaslatról jókívánságainkat és legforróbb üdvözlötünket küldjük Szerbiának és a szerb népnek!” Kanitz 1868b: 454.

szé fogja össze azt. Amikor pedig kapcsolatot teremt a néző parányi volta és a látvány nagysága, illetve távlata között, akkor a jelenetet a fenségesség momentumával tölti meg.

A szerző ebbe a kompozíciós keretbe illeszti az utazást, mely változatos közlekedési eszközökkel, hajóval, kocsival vagy épp lóháton halad előre. Noha látszólag a leírás *egy* utazás lefolyását követi, valójában több utazásnak és főként a szövegben többször hivatkozott, fontos országismereti és történelmi források alapos tanulmányozásának az eredménye. Az út pont olyan rossz, ahogyan azt mások már megírták, az elbeszélések is már előre felkeltik az ember érdeklődését a később várhatóan elé táruló látvány iránt. Az utazó pedig azt keresi, amit a barátja, Ami Boué a lelkére kötött. Mint oly sok más utazás, részben Kanitzé is csak a papíron történik meg. Nem utolsósorban azért, mert ez sem egy, hanem mindjárt több utazás feljegyzése. Az utazás folyamata és lezártsága néhol csupán retorikailag fenntartható fikció. A dunai út „végén” például olyan tájra érkezünk, amelyet az útirajzíró már korábban ecsetelt:

*Az olvasó már megtette velem Požarevac-Dubravica falujától a folyón lefelé haladva ezt az utat. Az első szakasz első fejezeteiben igyekeztem bemutatni mind a tájat, mind pedig a Duna ezen szakaszának fontosabb pontjait. Ezért a Morva folyó torlójánál [...], Semendria vidékénél [...], Grocka, Ritopek, Vinča történelmileg érdekes tájainál [...] majd végül Višnjica vidékén [...] megállás nélkül haladhatunk tovább, és hamarosan a szerb metropolisz falai alatt találjuk magunkat.*³³²

A szerző és az olvasó *közösen* megtett útja ez esetben sem más, mint maga az olvasás.

A TÉRKÉPEK, KÉPEK ÉS PANORÁMAKÉPEK SZEREPE

Kanitz sokrétű tapasztalatait, melyeket előbb szerbiai utazásai során szerzett 1859 és 1864 között, amikor is ötször tette meg a Dunán a Belgrád és a Vaskapu közötti szakaszt, majd 1860 és 1878 között, amikor tizennyolcszor kelt át a Balkán-hegységen, sokrétű, kartográfusi, litográfusi, publicisztikai tehetségének megfelelően különböző médiumok segítségével rögzítette: térképek (térképészeti felvételek), könyvet illusztráló rajzok és írásos tájleírások formájában. Munkái joggal számítanak a Balkánnal kapcsolatos legkülönbözőbb ismeretek valóságos tárházának, de egyúttal az útirajzírás szolgálatába ál-

³³² Kanitz 1868b: 421. [Kiemelés tőlem, K.E.]

lított különböző médiumok töredékességéről és diszkontinuusságáról is tanúskodnak.³³³

Kanitz gyakran indítja könyve útleíró fejezeteit valamely térképre tett utalással – ebben az értelemben azok szó szerint papíron (azaz a térképen) tett utazást mutatnak be. Kiindulásképpen gyakran elég egy pillantás „Törökország európai részének Lejean-féle néprajzi térképére”³³⁴ vagy „a požarevac körzet gyönyörű részletes térképére, melyet Dr. A. Medovic készített”, vagy akár a megállapítás, hogy valamely utat „Kiepert egyáltalán nem tüntetett fel”,³³⁵ s az utazó mintegy erre az alapra rajzolja fel saját benyomásait a vidékről, amelyen átutazik. De előfordul az is, hogy a tekintet épp ellenkezőleg „a pazar természeti képről [vándorol] a kiterített térképre, hogy megkeresse a különös alakú hegy fekvését”.³³⁶ Különösen a felülnézet alkalmas arra, hogy a tájat „eleven domborműves térképpé”³³⁷ alakítsa, amelyet a tapasztalt utazó nemcsak megsejteni, de szinte olvasni is tud. A tekintet ide-oda jár a kartográfiai kép és a látható valóság között, s mintegy megbizonyosodik arról az alapvető összefüggésről, mely a látvány és reprezentációja között fennáll. Mi több, az útirajzíró a látottakat mindig egy képpé, azaz valamiféle egésszé illeszti össze. A Kanitz által bemutatott tájat mintha mindig csak egy lépés választaná el attól, hogy kiadjon egy tablót, vagyis egy kerek egészet, melynek láttán az utazó a kép szemlélőjévé és értelmezőjévé lesz.

A pusztán retorikailag megalkotott³³⁸ képek sorát kiegészítik azok, melyeket Kanitz utazása során valóban megrajzolt. Például annak a kastélynak a képe, melyet a manassiai klostromiskola tanárának kérésére készít:

Az egyszerű, szívből jövő kéréstől megindultan, az egyik kivágott fatörzsre telepedtem le. A hatalmas kastélyt és a napfényben fürdőző klostromtemplomot e gazdag

³³³ A vizualizálás tudományos programja később a fotográfiában találta meg igazi szövetségét. De Kanitz utazásai idején az útirajzokat még többnyire rajzokkal illusztrálták. Mint képzett litográfus és rajzoló Kanitz többnyire maga illusztrálta munkáit, s egyébként épp ennek a művészi tehetségének köszönhető első Balkán-tudósítói küldetését is. Miután 1857. január 3. és március 28. között 8 mellékletben és 42 képben sikeresen tudósított a császári pár észak-olaszországi utazásáról, a *Leipziger Illustrierte Zeitung* 1858-ban a balkáni felkelések hírére Boszniába és Montenegróba küldi. Minden népszerűségük ellenére ezek az illusztrációk jóval kevesbé járultak hozzá Kanitz tudományos sikereihez, mint a térképfelvételei. Ugyanakkor mások könyveit is díszítették, így Auguste Viquesnel *Voyage dans la Turquie de l'Europe* című művét, és egyben hozzájárultak Kanitz saját könyveinek sikeréhez is. Nemcsak mert képet adtak a Balkánról, hanem azért is, mert elkészítésük Kanitz útirajzait strukturálta.

³³⁴ Kanitz 1868b: 18.

³³⁵ Kanitz 1868b: 23.

³³⁶ Kanitz 1868b: 48.

³³⁷ Kanitz 1868b: 219.

³³⁸ Vö. „Festői (utazási) irodalom?” című fejezettel.

tehetségű nemzet múltja és jelene körül forgó gondolataim közepette rajzoltam le, mely nemzet csodás természeti kincsei közben mind ragyogóbban tárultak fel előtttem.³³⁹

A kép által olyan összefüggések tárulnak fel, melyek *per definitionem* nem részei a képnek. Ehhez szükségeltetik a néző, aki elmélázva ül a kép előtt, és közben valóban megfedkezik a környezetéről.³⁴⁰

AMI NEM FÉR RÁ A TÉRKÉPRE

A kartográfia, amely a természet formáit egy síkba rendezi, nem csupán a Kanitz-féle tájleírások összegzése, kezdete vagy vége, de gyakran ez jelenti azt az alapot is, melytől a tájleírásnak el kell rugaszkodnia. Amikor nem segít az iránytű vagy a szintező, olyankor kerül elő a rajzmappa. Mert a részleteket csak az élmény alakítja képpé. A kartográfiai ismeret és az utazói élmény közötti különbséget viszont a tájleírás hozza ki.

A különböző elbeszélői eljárások és a képek irodalmi kompozíciós formái egyaránt közrejátszanak abban, hogy Kanitz *Reise in Süd-Serbien und Nord-Bulgarien* című munkája olyan különösen érzékletesen írja le a piramis alakú Rtanj hegy megmászását.³⁴¹ A jelenet mintegy az utazás megkoronázása, s ezt a szerző különféle keretezésekkel is kiemeli. Így a nap az orvos társaságában indul és ugyancsak az orvos családjának körében ér végét. Amikor a hegymászás reggelén Kanitz először lépi át egy bolgár ház küszöbét, ezzel az egész nap beavatásjelleget kap.

Sarbanovce városában először léptem be egy bolgár házba és ezt az akaratlan időtöltést arra használtam, hogy alaposabban szemügyre vegyem.³⁴²

Ez az alapos szemügyre vétel, melyet azonban a szöveg alaposabban nem fejt ki, kompozíciós szempontból annak a panorámának az ellentéte, mely később szó szerint a nap csúcspontján a Rtanjról tárul fel az utazó szeme előtt. A pillantás a csúcsról, amikor is az utazó felülnézetből ragadja meg a tájat mint egészet, épp ezzel az alaposabb ki-nem-fejtettséggel szemben határozza meg magát. A házbelső és a tájpanoráma egyetlen napon belül az utazás leírásának

³³⁹ Kanitz 1868b: 27.

³⁴⁰ Kanitz 1868b.

³⁴¹ Kanitz 1868b: 274–277. Vö. Kanitz 1868a: 30–32.

³⁴² Kanitz 1868b: 274.

két szituatív ellenpontját képezi, és a kettő között feltárul a perspektivikus lehetőségek teljes spektruma.

Összegzésként olvashatjuk, hogy a nap egyike azoknak, melyek Kanitz szerbiai utazása során a „leginkább élvezettel teliek és eredményben gazdagok” voltak.³⁴³ Az út és a hegy csúcsáról nyíló panoráma leírása valóban „teli” és „gazdag”, de hogy a hegymászás eredménye pontosan miben is áll, azt már nehezebb volna meghatározni. Vajon a felfelé vezető fárasztó út megtétele, a fentről kínálkozó látvány vagy az erről készített rajz, esetleg a térképészeti felvétel, amelyet Kanitz ezt követően készít, nevezhető gazdag teljesítménynek? Vagy netán a nagylélegzetű leírás arról, mit nem lehet a kartográfia eszközeivel megragadni?

Ami ugyanis az utazóra a hegytetőn vár, nem más, mint az általa használt ábrázolási technikák elégtelenségének tapasztalata. Elsősorban az „elvakított tekintet”³⁴⁴ akadályozza a szemlélőt „a tér vizuális meghódítása”-ban,³⁴⁵ és ítéli megfigyelői szerepre annak ellenére, hogy kiemelt megfigyelői pozícióból tekinthet körbe a tájon: a lelkét „lenyűgöző élvezet” tölti el, minek következtében még a feladatáról is megfeledkezik.³⁴⁶ Ebből a „félíg éber”, „félíg szenderegő” állapotból a szemlélőt szinte fel kell ébreszteni:

Egy hatalmas mészkőtömbnek támaszkodva [...] hosszan néztem némán és melázva a tágas, éterrel elegy messzeséget, és feladatomról teljesen megfeledkezve, elmém még sokáig félig éberen, félig szenderegve merült el az egymást váltó népek történelmében, mely a világ e szélesen előttem elterülő részén a klasszikus kortól napjainkig végigvonult, és a nehezen kifürkészhető jövőre gondoltam, mely vár rá – ha itt gondos öreg útitársam nem zökkent ki gondolataimból.³⁴⁷

Az elmélkedés megszünteti az idő múlását, hogy maga az Idő, vagyis a történelem korábbi korszakai válhassanak láthatóvá a térben. A csúcs, ahonnan panoráma nyílik, s ahová a tudós épp ezért előszeretettel képzei magát, átfogó üzeneteket hordoz. A látvány „csodálatosan harmonikus összjátéká”³⁴⁸-ra a merengés állapotában az egyetlen helyénvaló reakciónak az az „elragadtatott felkiáltás” tűnik, mely „ajkait” elhagyja. A leírás a tekintet fűrkésző mozgása helyett itt a lélek nyelvét követi, és felszín helyett a táj megfejtendő rejtvénné, egy „darab világgá” lesz. Ennek leírása nem a térképböngé-

³⁴³ Kanitz 1868b: 277.

³⁴⁴ Kanitz 1868b: 274.

³⁴⁵ Koschorke 1990: 145.

³⁴⁶ Kanitz 1868b: 276.

³⁴⁷ Kanitz 1868b: 275f.

³⁴⁸ Kanitz 1868b: 274f.

szés, hanem az olvasás modelljét követi, hiszen a táj úgy fekszik a néző előtt, mint egy nyitott könyv. Az „egymást váltó népek történelme” és „a nehezen kifürkészhető jövő”³⁴⁹ pedig a rejtvény alakzatában fonódik össze.

Táj és történelem összekapcsolása révén az optikai benyomás mélységet kap. A sokféle szín, valamint ezek „csodálatosan harmonikus összjátéka” itt a balkáni történelem ekvivalense lesz. S azáltal, hogy a szöveg a Dunát – annak római nevén – Isternek nevezi, a folyó „ezüstszalagja” maga is történelmi dimenzióba kerül.³⁵⁰ Épp a ragyogó tájkép és a megidézett történelmi jelenetek sötét tónusai (patakokban ömlő vér, halálhörgés stb.), pontosabban a közöttük feszülő nyugtalanító ellentmondás rejtjelezi a „Balkán” sajátos milyenségét.³⁵¹

De a leírás magasfeszültségét a térképezés megfegyelmezi és megszelídíti, és végezetül egy racionális összefüggésrendszer elemévé teszi. Az, ami már kezdetben egy „kiterített festmény”-ként jelent meg, végül látkép formájában kerül a rajzlapra,³⁵² és pontosan felmérve a térképre. E két ily módon létrehozott kép között Kanitz minden retorikai képességét latba veti, hogy a Balkánt mint nagyszerű történelemmel bíró fenséges tájat mutassa be („Ragyogó alakok vittek egykoron életet bele már-már emberfeletti tetteikkel”),³⁵³ s ezáltal egységként ragadja meg. A kartográfus számára a Balkán kihívás, amely próbára teszi lejegyzőrendszereit.

A LÁTHATÓVÁ TETT RÉGIÓ

Kanitz monográfiáiban épp a merengés, az értelmezés és az ezekhez kötődő optikai totalizálás teremti meg a Balkánt mint önálló és összefüggő régiót. Az iránta formálódó korabeli politikai és tudományos érdeklődésbe Kanitz úti beszámolóit a térképészeti tévedések kiigazításán és a módszeresen gyűjtött tényanyag felhalmozásán túl mindenekelelt új szemléletességet vittek. A valós és a szimbolikus táj összekapcsolása révén és különösen tájpanorámá-

³⁴⁹ Kanitz 1868b: 276.

³⁵⁰ Kanitz 1868b: 275.

³⁵¹ Több hasonló helyet is találni Kanitznál, például amikor a drenkovai váromot csupán körvonalaiiban, fényben, árnyékban és a különféle fényvisszaverődésekben észleli, melyek mind „fenséges nyugalomról” tanúskodnak, Kanitz 1868b: 385f.

³⁵² A rajzolás többnyire a tájleírást vezeti be, avagy zárja le. Vö. Kanitz 1868b: 316.

³⁵³ Kanitz 1868b: 275.

inak köszönhetően Kanitz úti beszámolóiban a Balkán az emlékezés tereként jelenik meg.³⁵⁴

Útirajzainak témái és technikái egyaránt hozzájárultak ahhoz, hogy a *Balkán* fogalma ne csupán földrajzi meghatározásként értelmeződjék, hanem a közös történelmi hagyomány s ennek következtében az itt élő népek hasonló politikai helyzete is hangsúlyt kapjon benne. Azok az országok és etnikumok, melyekről Európa nyugati fele korábban mit sem tudott, vagy amelyek hasonlóságát eddig alig vette figyelembe, most egy régióban egyesültek. Ebben az értelemben is beszél Todorova a Balkán 19. századi „felfedezésé”-ről.³⁵⁵

Korábbi Balkán-utazókhoz hasonlóan ezt a (nagyon is közeli) „Keletet” Kanitz olyan földrajzi, társadalmi és kulturális egységként mutatja be, mely az itt élő népek különbözősége dacára azok közös történelmi sorsában („a több száz éves politikai halálban”) és az Oszmán Birodalom ellen folytatott közös küzdelmükben („egy új életre ösztökélve”) nyilatkozik meg. Éppen ebből fakadt a térség közös „arculata”,³⁵⁶ mely a felszínen ugyan „tarka mozaiknak” tűnt, közelebbről szemügyre véve azonban „keleti kérdés”³⁵⁷ lett. Kérdéssé (vagy akár: problémává) ez a keleti térség azon „kulturális haladás”-nak köszönhetően vált, mely egyre inkább magával ragadta Európa valamennyi országát, köztük a délkelet-európaiakat is, és amely bizonytalanságot idézett elő a térség fennálló politikai viszonyaiban.

A közös múlt azonban megkívánta, hogy a jövőt is közösen oldják meg, és ez Kanitz számára, úgy tűnik, nem az önállóság megőrzésében, hanem a kontinens nyugati feléhez történő közeledésben rejlett.

ÖSSZEGZÉS

Duna-szövegeket a legkülönbözőbb ágendákkal írtak a 19. században. A század harmincas éveiben rendszeressé váló gőzhajó-közlekedés következtében a folyó sokak érdeklődését felkeltette, s ez útirajzok, útikönyvek, valamint illusztrált könyvek és díszkiadványok sorában csapódott le. Az újonnan felfedezett közlekedési kapcsolatot, mely Széchenyi szerint hazáját a tengerrel,³⁵⁸

³⁵⁴ Ha témáikban nem is, de eljárás módjukban erősen emlékeztetnek Ranke leírásaira. Vö. Ranke: 1879: 2. Id. Hebekus 2003: 51f.

³⁵⁵ Vö. Todorova 1999.

³⁵⁶ Todorova 1999: 95.

³⁵⁷ Kanitz 1868b: 247f.

³⁵⁸ Széchenyi levele Wesselényihez, Pest 1830. május 10. (Széchenyi 1889: 164.)

Johann Georg Kohl felfogásában Németországot a Pontosszal³⁵⁹ (vagy más helyütt „az osztrák állam tagjait”³⁶⁰), a korszak legelterjedtebb megfogalmazásával élve pedig a Nyugatot a Kelettel³⁶¹ kötötte össze, ezek az írások szimbolikusan vették birtokba, és azt a szélesebb közönség számára is láthatóvá és megtapasztalhatóvá tették.

A sokféle könyvben egyvalami mégis közös: a Dunát előszeretettel mutatják be egy elképzelt vagy valóban megtett utazás történetébe ágyazva. Az utazás ezekben a leírásokban azonban nem csupán elbeszélői séma, hanem a tapasztalat megszerkesztésének mintája. Az utazás ötvözi a különböző tudásformációkat és egyúttal strukturálja a tapasztalat terét. Általános érvényű tudástartalmak helyett egy az egyéni észlelés számára hozzáférhető világot prezentált, és a 19. században kiemelt szerepe volt a tudásközvetítésben. Az utazási irodalom 18. század végétől elterjedt formája a bejárt tájak tekintetében személyes perspektívát adott, és hozzájárult ahhoz, hogy látható tájként jelenjenek meg. Az útirajz irodalmi és vizuális karakterének kialakulásában a 19. század kezdetén kiemelten fontos szerepet játszottak a vizuális médiumok, valamint a kép- és szövegalapú médiumok együttese. A Duna-ábrázolás médiumai tekintetében egyrészt megfigyelhető a funkciók differenciálódása – elsősorban témák szerint –, másrészt a médiumok kölcsönös egymásra hatása is.

Jóllehet a „szubjektív utazás” modellje éppen az utazás (és az úti beszámoló) előre megtervezettsége ellen jött létre, az egyéni észlelés hangsúlyozásával megint csak olyan minta született, amely mintegy „elő-élte” és „elő-írta” az úti élményeket. Noha az útirajzok ragaszkodtak a közvetlen tapasztalat eszményéhez, a tájak leírása mindinkább az új közlekedési eszközök „apparátus[án] keresztül” és különféle médiumegyettesek révén történt.³⁶²

³⁵⁹ Kohl 1854: 29.

³⁶⁰ Kohl 1854: 308.

³⁶¹ Kohl 1854: 193.

³⁶² Schivelbusch [1979] 2008: 74.

V. A történelemfolyó

A táj történelmi karakterének kimunkálása egyike volt azoknak az eljárásoknak, melyek a 19. században hozzájárultak az adott táj területi egységének megkonstruálásához. Függetlenül attól, hogy a tájat régvolt események színhelyeként mutatták-e be, emlékművekkel rakták-e tele, vagy történelmi narratívába ágyazták, a táj historizálása államok és nemzeti követelések legitimálására szolgált. E folyamatban kiemelt szerepet játszottak a folyók. Tekintve, hogy a folyóvölgyek különösen gazdagok voltak történelmi emlékekben,¹ ideális műemléktájaknak bizonyultak a 19. században, és térképeken, panorámaképeken, valamint útleírásokban a vizuális és az irodalmi tájábrázolás eszközeivel gyakran stilizálták őket történelmi tájjá. A kanyargó folyó „a történelmi utazás fonalának ideálját” jelenítette meg, mintegy „a történelem kertjén” vezetett keresztül.² Mint Uwe Hebekus írja bőségesen adatolt munkájában, a historizmus láthatóságkövetelménye itt összekapcsolódott az „utazás materiális jellegű észlelésmódjával.”³

A táj historizálását a „történelemírás következetes narrativizálása”⁴ formálta, mely ez idő tájt lépett a felvilágosodás „retorikai ábrázoláshagyományá”-nak a helyére. A historizmus értelmezésében a „történelem” „a történeteket összefogó boltozat”.⁵ Mint „egyes számú gyűjtőfogalom”⁶ a 18. század második felében honosodott meg és „a számos elmúlt történetet [...] olyan mindent magába foglaló egységgé szervezte össze, melynek transzcendens jellege van.”⁷ A folyó képe a „történelem” narrativitása tekintetében is sokatmondó modellt jelentett. Ugyanis a folyó mint táj és mint elbeszélői modell hatásosan egyesíti a historizmus két egymásnak gyakran ellentmondó törekvését. Az itt következő fejezet arra keresi a választ, hogy az utazás modellje és a történelemírás történet-szerűsége milyen konfigurációkat alkotott és milyen térképzetekkel párosult a 19. századi Duna-ábrázolások és Duna-inszenírozások esetében.

¹ „Az emlék, hogy mik voltak egykor a németek, és mivé lehetnek még, sehol se oly eleven, mint a Rajnánál.” Schlegel 1803: 15. Id. Hess 1977: 157.

² Vö. Hebekus 2003: 60.

³ Hebekus 2003: 63.

⁴ Hebekus 2003: 12.

⁵ Hebekus 2003: 3 [12].

⁶ Koselleck 2003: 41–74, 60.

⁷ Fulda 1996: 274.

A TÖRTÉNELMI TÁJ MINT LÁTVÁNY

A táj (mindenekelőtt a nemzeti táj) esztétikai és történelmi kimunkálása a 19. században egy új emlékezetkultúra részét képezte, s ez a múlttól való távolságra épült. Mint Pierre Nora fogalmaz az általa kiadott francia emlékezet-helyek hét kötetes gyűjteményének⁸ bevezető esszéjében:⁹ Csak mikor az emlékezet már nem magától értetődő,¹⁰ akkor lesz szüksége közvetítőkre, azaz az emlékezet helyeire, melyek „mind-mind egy letűnt kor határkövei, az örökkévalóság illúziói.”¹¹ Történelem, emlékezet és nemzet Nora értelmezésében „nemcsak természetes körforgást jelentett, hanem egymás kiegészítését is”, s „ez a szimbiózis minden – tudományos és pedagógiai, elméleti és gyakorlati – szinten működőképesnek bizonyult”.¹² *Histoire* és *mémoire* „a nemzet szakralizált fogalmában”¹³ kapcsolódik össze és lesz maga is szentté; a nemzetet pedig „mesterséges és „utólagos“ emlékjelek és emlékezhelyek szövete”-vel vonja be.¹⁴ Az emlékezhelyek koncepciója Uwe Hebekus szerint „a történeti historiográfia narratív, a „történelem“ időbeliségét strukturáló szövegé”-vel ellentétben „a nemzet emlékezetének térré vált szövegére” épül.¹⁵ Az új emlékezetkultúra hordozói elsősorban az emlékművek, melyek kvázi-szakrális jellegéhez optikai megrendezetségük is hozzájárult. Ez az optikai megrendezetség pedig azokon a látásmódokon alapult, melyeket a 19. század elején az utazási irodalom és a vizuális tömegmédiumok közvetítettek. Günter Hess egy tanulmányában aprólékosan levezeti, miként telítődik az „ismert” panorámapillantás „1840 után történelmi tartalmakkal”,¹⁶ a történelmi panorámákban¹⁷ és a mappákban¹⁸ éppúgy, mint a madártávlatból felvett, összehajtható panorámatérképeken.¹⁹

⁸ Nora (szerk.) 1984–1992.

⁹ Vö. Nora [1984] 2010.

¹⁰ „Ha valóban létezne még az emlékezet, nem lenne szükségünk emlékezhelyekre.” Nora 2010: 13–33, 14; „Az emlékezhelyek azért létezhetnek, mert az emlékezetnek nincs már valódi közege.” Nora 2010: 13.

¹¹ Nora 2010: 19.

¹² Nora 2010: 17.

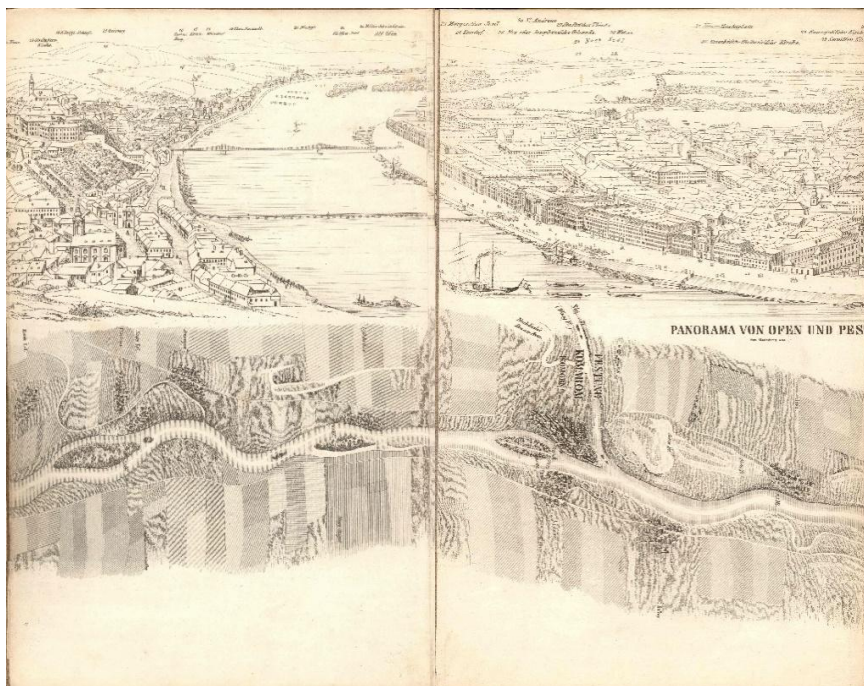
¹³ Hebekus 2003: 29.

¹⁴ Hebekus 2003: 30.

¹⁵ Hebekus 2003: 30.

¹⁶ Hess 1977: 132.

¹⁷ Történelmi panorámának nevezhető minden körkép, amely valamely történelmi eseményt ábrázol, lehet az történelmi események sora (pl. a Wolfgang Kahleis 1853-ben elkészült ciklorámája, *A világtörténelem 3000 éve*, amelyen épületek sora látható egymás mellett a legrégebbi időktől egészen Kahleis koráig), vagy lehet egyetlen történelmi pillanatfelvétel (pl. a Bruno Piglheim által



26–27. kép: Buda és Pest panorámája.

(Forrás: H. Hummitzsch: Panorama der Donau von Regensburg bis Pesth. 1–3. kötet Wien: Rohrmann 1838–1842.)

Az átmenet a „tájpanorámától a történelmi panoráma felé” a „panorámafogalom” általánosításával „és egyre erőteljesebb metaforizálódásával”²⁰ párhuzamosan megy végbe, mely fogalmat utóbb a legkülönbözőbb enciklopédikus jellegű „gyűjtőformákra”²¹ is kiterjesztették. A panoráma szó a 19. század harmincas éveiben mindinkább elvesztette a panorámabemutatókhoz, illetve a panorámapillantáshoz köthető sajátos vizuális jelentését és egyre in-

1882-ben készített *Krisztus keresztrefeszítése és Jeruzsálem* című cikloráma vagy a Feszty Árpád-féle, *A magyarok bejöttelét* ábrázoló Feszty-körkép), de mutathatta akár ugyanazt a történelmi eseményt is többféle nézőpontból, mint az *Atlantai csata*-cikloráma 1885–86-ból, amely az amerikai polgárháború egyik csatájának harctéri jeleneteit örökítette meg.

¹⁸ Weidmann 1832; Weidmann 1839–1849.

¹⁹ Hess 1977: 144. Több dunai panorámatérkép is forgalomban volt: Lilienbrunn–Hans 1839, 1854; Brandmayer [ca. 1850]; Capeller 1840.

²⁰ Hess 1977: 145.

²¹ Hess 1977: 145.

kább mindenféle enciklopédikus összefoglalást jelenthetett, antológiától²² a képtáron keresztül²³ a történeti áttekintésig.²⁴

Erre az általánosításra a panorámapillantás azon különleges vizuális jellegzetessége adott alapot, hogy a „körpillantás totalitásában»²⁵ összekötötte a láthatóság felső fokát a teljesség igényével. Ez a körpillantás jelenti, így Florian Nelle, „a 18. század vége óta a világ meghódításának polgári formáját a kép médiumában»²⁶ és láthatóság és népszerűség tekintetében csak a világkiállítások tudták túlszárnyalni.²⁷ A kiemelt szubjektumpozícióban fedésbe kerültek egymással a tér vizuális meghódítása és a historizmus elterjedt látásmódjai, mint „az áttekintés, a visszatekintés és az emlékezet”.²⁸

A historizmus kedvelt reprezentációs és revüszerű formái, így a jelmezes történelmi felvonulás, az emlékművekkel szegélyezett utcák, az emlékhelyek, az oszlopcsarnokok, vagy maga a múzeum ezért is tekinthető a panoráma-körkép egy-egy válfajának, mert mind-mind az „áttekintés” és „összkép” címkék alá sorolhatóak.²⁹

De az emlékezet helyévé a panoráma mindenekelőtt a 19. század emlékműkultuszával kombinálva lett. Egyrészt megtelt olyan építményekkel, amelyeket a század eleje óta mindinkább műemléknek (azaz emlékezetes történelmi események helyszínének) tekintenek, másrészt épp a panoráma fejleszti ki azokat a látásmódokat, amelyek a történelmi emlékműveket nemzeti emlékművé alakítják, és ekként is kanonizálják. E kanonizációs folyamatban, így Günter Hess, „az üdvtörténeti gondolkodás maradványát szekularizálják.”³⁰ A történelmi emlékmű „egy magasabb szintű emlékezetre” utal, és a „nemzet üdvé”³¹-nek kifejeződése lesz. Az optikai illúziókeltő technikák épp az emlékmű szimbolikus jelentését tudják megjeleníteni. A „nemzeti hősök epifániája” a „diorámákból ismert” „transzendentális világításdramaturgia” dicsfényében megy végbe.³² A panoráma historizálása mintegy a 19. századi emlék-

²² Bauer–Schott um 1845. Id. Hess 1977: 145.

²³ Weidmann 1832.

²⁴ Hess 1977: 145f.

²⁵ Meyer (szerk.) 1877: 534. Id. Hess 1977: 145.

²⁶ Nelle 2005: 202f.

²⁷ Nelle 2005: 203.

²⁸ Hess 1977: 132.

²⁹ Hess 1977: 154.

³⁰ Hess 1977: 152.

³¹ Hess 1977: 152.

³² Hess 1977: 153.

műkultusszal párhuzamos fejlemény. Mindkettő hozzájárult a táj észlelésének sztereotipizálódásához, illetve megmerevedéséhez.

A panoráma, mely a festői tájkép technikájából alakult vizuális tömeg-médiummá, egy egész sor olyan formát hívott életre, mely az optikai illúziókeltő technikák, köztük a világításdramaturgia, a látásdramaturgia vagy a képek mozgatásának tökéletesedésével képes volt a valóság még hibátlanabb képi megjelenítésére. A diorámákban például, melyek a napszakok változását fényeffektusok segítségével tették élményszerűvé, vagy a ciklorámákban és pleorámákban, melyek a mozgás illúzióját keltették. E „mozi előtti mozi”³³ a hajóút, illetve a vasúti utazás modelljére támaszkodott. A benyomás különböző médiumok együtteséből keletkezett: a csónak vagy egy vasúti kupé két oldalán tovaördülő tájpanorámák, hanghatások és zenei effektusok révén, olykor még idegenvezető is került, hogy elmagyarázza a nevezetességeket.³⁴ A pleorámának és ciklorámának a legmesszebbmenő műviség alapján kellett a természetben tett utazás illúzióját kelteni.

Ha már a történelmi panoráma is egymásra vetítette a „világtörténelmi pillantfelvételt” és a „tájpanoráma totális illúzióját”,³⁵ mennyivel inkább igaz volt ez a pleoráma és a cikloráma esetében, melyek „azon médiumok és helyek [voltak], amelyek a megvilágítás illúziókeltő effektusai által” egymásba vetítették „a tér- és az időkontinuumot”, és „a panorámaszerkezetet átmene- tiséggé” alakították.³⁶

A Rajna – derül ki Günter Hess tanulmányából – nem utolsósorban épp a panoráma és a pleoráma³⁷ tömegművi médiumán keresztül lett a 19. században a német emlékezeti táj. Ezt a különleges szerepet többek között bizonyos optikai elrendezések és ezen elrendezések irodalmi adaptációi révén tudta betölteni.

A vizuális illúziókeltő eljárásoknak köszönhetően (ide sorolható a megemelt nézőpont, az oldalirányú fénybeesés és a látótér kiszélesedése), valamint ezek irodalmi adaptációja révén a panoráma eleve kódolta, s egyúttal be is gyakorolta a táj szimbolikus jelentését.

Mindez igaz a Dunára is, ám a nemzethez tartozás megkötése nélkül. A körpillantásokhoz itt is készültek „festői” leírások, melyek a valódi látképet

³³ Lazardzig 2010. http://www.fu-berlin.de/campusleben/campus/2010/100203_kino_vor_dem_kino/index.html (letöltés ideje: 2016. július 12.)

³⁴ Langhans 1833. Elsőként August Kopisch írt ilyen kalauzt, mindkét „utazás”-hoz tartoztak hanghatások és zenei kíséret is.

³⁵ Hess 1977: 140.

³⁶ Hess 1977: 141.

³⁷ Hess 1977: 132.

egy szimbolikus panorámába vezették át, és azt „szorosan az „emlékmű” fogalmához és jelenségéhez kötötték; s ezek az emlékművek is egy „perspektívaváltás” centrumában foglaltak helyet: egyrészt innen nyílt „áttekintés a táj- és történelempanorámára”, másrészt „a tájpanoráma kellős közepén maguk is történelmi panorámaként épültek”.³⁸

A reális és szimbolikus tájnak a biedermeierre, de a század második felére is jellemző Hess által leírt összekapcsolása és az ehhez társított értelmezési eljárások (mint emlékezet, álmok, élmények) azoknak az illúziókeltő technikáknak, illetve azok (utazási) irodalmi recepciójának a termékei, melyeket eredetileg a tömegművek használtak.

Különösen kedvezett a historizáló tekintetnek a megemelt nézőpont, ha emlékművel társult, ahonnan panoráma nyílt a tájra. A német Dunára például az újonnan emelt Walhalla kínált ilyen pillantást a maga „égkupolájá”-val,³⁹ az osztrák–német Dunára pedig a wachau-i utazás és annak történelmi „emlékművei”.

ÉGKUPOLA ÉS ÜDVLELDE: PILLANTÁS A WALHALLÁBÓL

Emlékezni csak a megfelelő eszközök birtokában lehet.⁴⁰ Ezeket az eszközöket hívja Pierre Nora összefoglaló néven *lieux de memoire*-nak vagyis emlékezhelyeknek,⁴¹ melyek a személyesen megélt emlékezet és a történelem metszéspontjában találhatók.

Míg az archaikus társadalmaknak olyan intézményeik voltak, melyek a hagyományos értékek őrzésével és továbbadásával a múltból a jövőbe való szabályozott átjárást biztosították, addig a modern társadalmakban, melyekben „az emberek felismerték, hogy joguk és hatalmuk van a változtatásra, sőt, talán ez egyik feladatuk is”,⁴² az emlékezet egyet jelentett a történelemmel s a nemzettel, és mintegy külön ápolásra szorult. Az emlékezhelyek ezért az emlékezet azon kristályosodási pontjai, melyeket a modern társadalmak a folytonosság felmutatása érdekében „találnak ki”. Az „emlékezhely” fogalma olyan helyeket, eseményeket és kulturális termékeket jelöl, amelyekben egy nemzet emlékezete

³⁸ Hess 1977: 132.

³⁹ Kohl 1854: 84.

⁴⁰ Gyáni 2000: 82.

⁴¹ Nora 2010.

⁴² Nora 2010: 14.

„[össze]sűrűsödik [...], [meg]szilárdul [...] és [ki]fejeződik”.⁴³ Az „általunk többé be nem lakott emlékezetből” már csak ezek „a félhivatalos és intézményesített, érzelgős, de valamelyest az érzelmeinket is megmozgató helyek” maradtak, melyeket, mint egy szertartás tárgyait, szimbolikus aura vesz körül.⁴⁴ A 19. század emlékművei ezért, noha az emlékezésre szólítanak fel, valójában egy problematikussá lett folytonosságot fejeznek ki.

A Walhalla is „egy mély történelmi törésvonal kifejeződése”⁴⁵ volt, amely a „rég birodalom”, a *sacrum imperium* és „az 1830-as év Németországa” között tátongott.⁴⁶ „A ‚Reich‘ és a ‚Reichstag‘ történelmi távlatba kerültek, és a messzi múltba tolódtak: innentől tudományos könyvekbe vagy a színpadra valók.”⁴⁷ Eduard von Schenk bajor belügyminiszter az alapkövetétel alkalmával 1830. október 17-én tartott beszédében néven is nevezte ezt a törést, amikor „a német dicsőségnek német emlékművet” jelszót abból a belátásból vezette le, hogy 1807-ben az ezeréves német birodalom – „inkább a gyógyíthatatlan belső bajok súlya alatt, mintsem külső behatásra” – összeomlott.⁴⁸

Az emlékcarnok maga is egyfajta történelmi panoráma volt, amennyiben a német történelem neves személyiségeinek átfogó képét nyújtotta – I. Lajos bajor király kezdeményezésére „nagy németek mellszobrait”⁴⁹ állították ki itt „kezdve a Germániát felszabadító Arminius-szal”,⁵⁰ hogy egy „megtekinthető emlékezetarchívum” formájában „az egész német történelmet és annak folytonosságát” jelenítsék meg.⁵¹

De nemcsak 1830-ban az alapkövetétel alkalmával tartott „állami liturgiában”,⁵² majd a tizenkét évvel későbbi felavatás során idézték a múltat, hanem azokban a Walhalla-leírásokban is, amelyek az üdvlelde bejárását egy bizonyos dramaturgiába illesztették.

A Walhalla 1840-től a dunai útírajzok elengedhetetlen tartozéka lett, már akkor, amikor még állt az épületet körülvevő „faállványzat”,⁵³ az építkezés pedig legfeljebb ha találgatásokat engedett meg a leendő emlékcarnok külse-

⁴³ Nora 2010: 33.

⁴⁴ Nora 2010: 19.

⁴⁵ Roeck 2009: 138–158, 144.

⁴⁶ Roeck 2009: 144.

⁴⁷ Roeck 2009: 144.

⁴⁸ Schenk 1831: 123–130, 124.

⁴⁹ Müller 1844: 12.

⁵⁰ Duller 1840: 251.

⁵¹ Kaschuba 2004: 147.

⁵² Baumstark 2007: 330–349, 331.

⁵³ Duller 1840: 252.

jét és az onnan nyíló kilátást illetően. Az üdvelde tökéletesen alkalmas hely volt (és maradt később is) arra, hogy tövében az utazó Németország múltjával és jövőjével kapcsolatos gondolataiba merüljön. Mindenekelőtt két sajátosság volt, amely összekapcsolta e Walhalla-leírásokat a panoráma illúziókeltő eljárásaival: a különösen hangulatosnak vélt megvilágítás és a körpillantás.

A Walhalla fekvését Leo von Klenze építész tervezte meg, előre meg is rajzolva festői vonásait.⁵⁴ Az emlécsarnok és az innen nyíló panoráma⁵⁵ legtöbb leírásának (akárcsak a legismerteb Walhalla-festményeknek⁵⁶) közös vonása volt, hogy a fény beesését (az esti és a reggeli fényt), különös színárnyalatait és megvilágítási effektusait az emlékmű és a táj szimbolikus értelmezésére használták.



28. kép: Alt, Rudolf: *Walhalla*.

(Forrás: Kohl, Johann Georg: *Die Donau von ihrem Ursprung bis Pesth*. Triest: Österr. Lloyd 1854.)

⁵⁴ Klenze, Leo von: *Salvatorkirche und Walhalla* 1839. Vö. Trager 1987; Hebekus 2003: 60.

⁵⁵ Itt két leírásból szerepelnek idézetek: Vö. Kohl 1854: 84; Duller 1840: 251ff.

⁵⁶ Klenze, Leo von: *Ansicht der Walhalla bei Regensburg*; Emanuel Labhardt: két ellentétes szög-
ből készített festménye a Walhalláról és Donaulaútról, továbbá számos képeslap is reggeli fény-
ben mutatja a Walhallát. William Turner Walhalla-festménye („The Opening of the Walhalla”) a
fényhatások mellett az emlécsarnokot a ködfoszlányok segítségével emeli ki a valóságból.

Míg a nemzeti emlékezetpolitika igyekezett az emlékezethelyeket a maguk materiális valóságában megteremteni, ezen emlékezethelyek leírásai épp ellenkezőleg e műemlékek anyagtalanítására és átlényegítésére törekedtek. Hiszen csak az emlékezés átszellemítése révén tudták megragadni e helyszínek szimbolikus jelentését. A Walhalla esetében erre a különféle „órámák” illúziókeltő technikáitól kölcsönzött látásdramaturgiai fogások szolgáltak a maguk kvázi-vallásos jelentéstöbbletükkel. 1854-ben Johann Georg Kohl nagy Duna-könyvében az esti fény vizuális varázsa kölcsönöz a tájképnek a szokványostól eltérő karaktert és a kilátásnak (akárcsak a tájképnek) különleges atmoszférikus hatást:

Beesteledett, amikor búcsúzóul e szépséges kilátásban még egyszer utoljára gyönyörködhettem. [...] Regensburg mögött a nap nyugodni tért, s földön és égen száz meg száz aranyló tárgy verte vissza utolsó sugarait.⁵⁷

Eduard Duller 1840-re datálható Walhalla-leírásában viszont épp ellenkezőleg a hajnalpír festi alá a szerző tűnődéseit, vajon milyen is lesz az emléksarnok, amikor majd felavatják:

amikor a hatalmas dór oszlopok szabadon ragyognak majd a napfényben, a dicsőség napjának felkelő sugaraiban.⁵⁸

Kohl magyarázata az esti fény optikai hatására:

Naplementekor az égbetű sokkal tágasabbnak, nagyobbannak és magasabbnak tűnik, mint nappal.⁵⁹

– a pillanat fenségét húzza alá és az égbetű metaforájával a tájat szakrális térré változtatja. Ezzel szemben Duller leírásában a hajnalpír ruházza fel az emléksarnokot szimbolikus és szakrális jelentésekkel, amikor egymásra vetül a reggeli fényben felragyogó épület és a „dicsőség napja”.

Az üdvölede, akárcsak az „égbetű”, szakrális jelentésük révén olyan helyekké lesznek, ahol legalábbis retorikailag („s itt élénkebben gondolunk azokra a kiváló és derék férfiakra, akik a földről szálltak fel a világló menybe”)⁶⁰ a múlt ismét jelenvaló lesz, és ahol a holtak legalábbis jelképes értelemben új

⁵⁷ Kohl 1854: 84.

⁵⁸ Duller 1840: 252.

⁵⁹ Kohl 1854: 84.

⁶⁰ Kohl 1854: 84. Duller ellenben úgy említi a bejárat melletti hatalmas oroszlánokat, mint „a múlt őrzői”-t. Vö. Duller 1840: 253.

életre kelnek. Ezzel a reális hely egy szimbolikus jelentéssel egészül ki, amely nemcsak a múltat, hanem az egész történelmet – a jövőt is magába foglalja.

A Walhalla-látogatáshoz mind Kohl, mind Duller leírásában a merengés és szemlélődés szokásos ráhangolódási rítusa társul.⁶¹ Míg a műemlék helyszíne páratlan kilátást nyit a folyóra és az ősi Duna-vidékre,⁶² addig a merengés a „kiváló és derék férfiak” említésével történelmi utalásokkal egészül ki.

A távolba pillantás, mely a táj (végtelen) messzeségét nem a részletek felsorolásával, hanem a totalizáló gesztus („az egészre egyszerre láttam rá”),⁶³ valamint a panoráma („földön és égen száz meg száz aranyló tárgy”) ⁶⁴ kozmikus keretezése révén „veszi birtokba”, a látott világot a merengő nézés gesztusában egységként teremti meg. Az átfogó nézés Kohl leírásában a látható, sokrétűen tagolt tájból megalkotja a történelmi haza és a német nép egységét („németek minden tartományból”, „egy egész nép”).⁶⁵

A Walhalla mellett a Wachau és a Kahlenbergi kilátás is hozzátartozott az emlékműként kanonizált tájképek archívumához. Noha nem koronázták őket nemzeti emlékművek, ezek leírása is szabványosítottnak, bejárása ritualizáltnak hatott. Ezek a tájak is olyan gondolatokhoz szolgáltatnak ürügyet, amelyek kiindulópontja egy képzeletbeli történelmi áttekintés volt.⁶⁶

⁶¹ Duller: „Hadd időzzünk el egy kicsit e helyütt és adózzunk gondolatban a nagy férfiúknak, – kezdve a felszabadító Arminnal – akiknek e templomot szentelték.” (Duller 1840: 251.) Kohl: „Az idegenek társasága [...] szétszéledt, egyetlen útitársammal magam maradtam [...] a szép épület teraszán.” Kohl 1854: 84.

⁶² Duller alulról néz felfelé és csak a bevezetőben említi meg a folyót a táj részeként: „[...] a Walhalla nagyszerű oszlopcsarnoka, uralva az alatta hömpölygő fejedelmi folyamot és a végeláthatatlan síkot.” (Duller 1840: 251.) [A „fejedelmi” jelző nyilvánvalóan *ehüleg* illeti meg a Dunát, hiszen a folyó itt még inkább kicsinek nevezhető!] Kohl három és fél oldalon keresztül kritizálja a Walhalla elhelyezését és kivitelezését, a hegyet túl kicsinek találja, a Dunától való távolságot túl nagyknak, az épületet túl görögnek, a kiválasztott hősöket túlságosan germánnak, hogy végül a feszültséget feloldva fél oldalon át ecsetelje a naplementét és tájat felülnézetben: És most a kilátás a Walhalla hegyéről, a kanyargós folyam mentén le- és felfelé [...]” (Kohl 1854: 84.) Mindkét leírásban a „fejedelmi”, illetve a „kanyargós” jelzők a táj tágasságát érzékeltetik, és hozzájárulnak a fenséges érzetéhez.

⁶³ Kohl 1854: 84.

⁶⁴ Kohl 1854: 84.

⁶⁵ Duller 1840: 252, 253.

⁶⁶ Amikor a bécsi medencének és a bécsi történelemnek a Kahlenberggről nyíló látványát írja le, Kohl igyekszik indokolni ezt az eljárásmodot: „Be kell ismernünk, [...] hogy a történésznek, aki a népeket mozgásukban és politikai sorsukban követni akarja, *ki- és rálátásaikban* is követnie kell őket.” [Kiemelés Kohltól] Kohl 1854: 182.

TÖRTÉNELMI NARRATÍVÁK

TÖRTÉNELEMFOLYÓ, ELBESZÉLÉSFOLYAM

A 19. század előszeretettel gondolt a történelemre mint folyóra.⁶⁷ Az „áramló folyó” képzetében a folyamatos változás és mozgás egyszerre fejezi ki a történelem alapsajátosságát és a politikai irányítás szerepét az emberi viszonyok jobbá tételében. Leopold von Ranke egy 1835-ös írásában a folyó és mocsár szembeállításával fejezte ki ezt az összefüggést:

Ha az ember nem mer a saját erejére hagyatkozni, és új, eddig még járatlan utakon új és jobb megoldásokra törekedni, akkor az emberi viszonyok bizony inkább fognak egy állóvíz vagy egy rothadó mocsár szomorú látványára emlékeztetni, mintsem egy tovairamló folyó derűs képzetére.⁶⁸

Míg a folyó mint a mozgás és a változás foglalatja itt egy bizonyos típusú történelmi fejlődés modelljéül szolgál, addig kanyargó folyása okán másutt kimondottan a történelem (egyetemes) allegóriájaként értelmeződik.

Ranke Berchtesgadenben II. Miksa király előtt tartott előadássorozátában⁶⁹ a folyóhasonlattal azt szemléltette, miként követik egymást a történelmi korok – egyfajta „belső szükségszerűség”-ből, de nem „egy egyenes vonal mentén”.

A történésznek másodszor tehát az egyes korszakok közötti különbséget is fel kell ismernie, hogy megértse az egymásra következésükben rejlő belső szükségszerűséget. Bizonyos haladást ebben lehetetlen nem észrevenni. De nem állítanám, hogy egy egyenes vonal mentén, inkább egy folyóhoz hasonlítható, mely a maga módján tör magának utat.⁷⁰

A történelemfolyó képzete a történelemtől elválaszthatatlan mozgást fejezi ki; kanyargós folyása viszont állandóan változó irányát. Az allegória továbbá arra is alkalmas volt, hogy a történelem egyetemes jellegét hangsúlyozza, hiszen a „folyó” integrációs sémája valamennyi „mellékág”-at egy egész-

⁶⁷ Vö. A következőkben bemutatott Ranke-idézetek mellett ott van például a Hebbel-mondat: „A történelem az a meder, melyet az élet folyója maga ás magának.” Hebbel 1984: 341.

⁶⁸ Ranke 1872: 200–293, 282.

⁶⁹ *Über die Epochen der menschlichen Geschichte* 1854.

⁷⁰ Ranke 1971: 62.

ben egyesít, ami Ricoeur szerint az elbeszélés (a különbözők egyezésének⁷¹) legfőbb jellemzője.

Hogy milyen sokféleképpen hivatkozott Ranke tájképekre (és azon belül folyókra) úgy is mint a történelem allegóriáira, azt jól mutatja *A római pápák* című művének előszava, melyben a történelmi leírást két folyó összehasonlításával foglalja össze:

Midőn a különböző elemek vegyületét nézem, eszembe jut a természet egy látványa, a mely ezt talán holmi példázó képben élénk tűntetheti.

Terninél a Nerát erdő és mező közt, csendesesen, egyenlő folyással látjuk a távolabb fekvő völgyből felénk jönni. A másik oldalról a Velin tör le a magaslatokról, sziklák közé szorítva, irtózatossá rohanással és végre pompás eséssel, tajtékozva és ezer színt játszva: nyomon éri a Nerát és legott közli vele zajlását. Zúgva habozva, rohanó sebességgel ömlenek tovább az egyesült vizek. Így a katolikus egyház újonnan felébredő szelleme az irodalom és a művészet minden orgánumának, sőt az életnek is új ösztönt adott.⁷²

A Terni környéki táj Uwe Hebekus értelmezésében egyfelől a „reform-pápaság politikai állapotait”⁷³ jelképezi, s áttételesen persze Ranke történelmi elbeszélésfolyamát is, másfelől aktualizálja a 18. századi képhagyományban kanonizált táj jelentését.

Ez a kettős szereposztás ugyanígy megfigyelhető a 19. századi Duna-ábrázolásokban is, melyekben a folyó hol a kanonizált emlékművek archívumaként, hol pedig a történelem allegóriájaként jelenik meg.

HURKOK ÉS EGYENESEK: AZ IDŐ RAJZOLATAI

Noha a folyó a historiográfiai történelemelbeszélés kedvelt alakzata lett, a folyók és időképzetek közötti kapcsolat ennél jóval régebbi hagyományra tekinthet vissza. Hiszen függetlenül attól, hogy nagy vagy kis vízhozammal bírt, hogy jelentéktelen volt-e avagy hatalmas, civilizált-e avagy vad, a folyó mindig is rendelkezett egy eminens módon narratív tulajdonsággal: folyt és változott. Ezért is jeleníthette meg különböző kultúrákban az idő múlását. Simon Schama *Landscape and Memory* című könyvében áttekintést ad a folyókhoz köthető kozmológiákról. A körforgás képe mellett, mely az áldozat, a

⁷¹ „az egyezés modellje”, „a különbözők egyezése”. Vö. Ricoeur 1988. 1.: 65f.

⁷² Ranke 1886. I.: 440f. Id. Hebekus 2003: 53.

⁷³ Hebekus 2003: 53.

megbocsátás, a halál és az élet egymásba akaszzkodó körköröségében fejeződik ki, a folyókat Schama szerint előszeretettel társították az idő lineáris múlásával is.

Könyvében Schama nagy erudícióval tárja fel azokat a képzeteket és kulturális gyakorlatokat, melyek a különböző kultúrákban e kétféle időfelfogáshoz társulnak. Míg „a Közel- és Távolság-Kelet klasszikus kultúráiban [...] a nagy szent folyókra mint tér- és időbeli hurkokra”⁷⁴ tekintettek, addig

a nyugati Római Birodalomban [...] a folyókat már igen korán útként fogták fel: olyan országutakként, melyeket egyenesíteni lehetett; melyek békeidőben közlekedésre, szükség esetén pedig fegyveres ide-odaszállítására szolgáltak; és amelyek bejáratokat és megállókat jelöltek ki. A jólnevelt vízfolyás mintájának a római mérnöktudomány legnagyobb vívmánya, az akvadukt számított. S latin nyelvűek voltak azok a szövegek is, melyek történeteiket egy lineáris fejlődésvonal mentén bontották ki, s így a folyókat – köztük a Tiberist – ugyancsak el lehetett képzelni a hatalom és az idő vonalaiként, melyek egész birodalmakat hordoznak a forrásuktól egészen teljes kifejlésükig.⁷⁵

A „forrástól a torkolatig” lineárisan haladó folyót gyakran értelmezik az emberi életkorok allegóriájaként,⁷⁶ mint „a születéstől a halálig”⁷⁷ tartó életutat, amint az különösen a „Rajna apó” képzetében fejeződött ki. Az elképzelés még a rómaiakra megy vissza, akik emberalakú istenségeként személyesítették meg. Gertrude Cepl-Kaufmann és Antje Johanning *Mythos Rhein* című könyvükben bemutatják, miként kapcsolódott össze az atyaként értelmezett folyó képzete „az életet jelképező folyó”-éval a kései 18. században:

A folyó útjának egyéni alakulása a forrástól, azaz a születésétől egészen ereje teljéig, vagyis az apaságig ugyancsak hozzájárult a mítosz kimunkálódásához.⁷⁸

A „folyó lineáris előrehaladás”-ának képzete – „a kezdettől a végig” – uralta „a népek és birodalmak életének és pusztulásának, kereskedés és katasztrófa

⁷⁴ Schama 1996: 286.

⁷⁵ Schama 1996: 286.

⁷⁶ A Rajnánál – Stolberg [1778] 1827: 201–213; Krummacher 1829: 22. Vö. Cepl-Kaufmann–Johanning 2003: 256.

⁷⁷ Schama 1996: 286

⁷⁸ Cepl-Kaufmann–Johanning 2003: 256. Példaként említett versek: Leopold Graf zu Stolberg: *Hymne an die Erde*. 1778; Hölderlin, Friedrich: *Der Rhein*. 1808; Krummacher, Friedrich: *Der Rhein*. 1829. A német jellem atyjává a Rajnát a következő művek stilizálták: Friedrich Schlegel: *Reise nach Frankreich*; Brentano, Clemens: *Rheinmärchen*.

sorsszerű váltakozásának szimbolikáját.”⁷⁹ Ebben a keretben értelmezhető Friedrich Schlegel Rajnáról szóló példázata is:

E királyi folyó látványa bánattal kell, hogy eltöltsön minden német szívet. Ahogyan óriási erővel, rettentő magaslatokról zúdul alá a sziklák között, majd széles hullámaival a legtermékenyebb síkságot szeli át, hogy végül nyoma vesszék a lapályon, mindez túlságosan is hűen jeleníti meg hazánkat, történelmünket és jellemünket.⁸⁰

Noha a 19. században a Rajnához hasonlóan a Dunát is „idővonal”-ként képelték el, a Duna ellentmondott annak az elgondolásnak, miszerint egy folyó a forrásától a torkolata felé haladva „egyre több lehetőséget kínál az embereknek, önmaga gyümölcsöző hasznosítására.”⁸¹ Az átfogó Duna-leírások épp ezért kénytelenek voltak az időfolyamként elképzelt folyóhoz valamiféle értelmet társítani.

A TÖRTÉNELMI UTAZÁS

„Történelemfolyó”-vá⁸² a Duna az utazás, a történelem és a cselekményfonál sémáinak átfedése, illetve egymásba rendezése által lett. Az utazás a múltba történhetett a folyó mentén található emlékművek meglátogatásával, jelentésük aktualizálásával vagy akár képzeletben, de a folyó és az utazás szimbolikus értelmezésével is.

Azon díszkötetek, amelyek 19. század második felében a Dunát a forrásától egészen a torkolatig „teljes összefüggésében”⁸³ igyekeztek bemutatni, arra törekedtek, hogy a folyót ne csak a jelenben értelmezzék, hanem találjanak egy olyan formulát, amely jelentőségét a múlt és a jövő tekintetében egyaránt képes kifejezni. Az átfogó ábrázolás iránti vágy abban a törekvésben mutatkozott meg, hogy „az egészet” mintegy kivonatként, a folyó „lényegeként” vagy akár „szellemeként”⁸⁴ próbálták megragadni. Az Egész keresése az Egyetlen iránti vágyat feltételezte. A Duna átfogó ábrázolásai a vágyott földrajzi teljességet összekötötték a folyó történelmi értelmének méltatásával, ez pedig azt feltételezte, hogy a Dunának egyáltalán *van* ilyen értelme.

⁷⁹ Schama 1996: 286.

⁸⁰ Schlegel 1803: 15.

⁸¹ Kohl 1854: IVf.

⁸² Esterházy 1991: 66.

⁸³ Kohl 1854; Heksch 1881; Schweiger-Lerchenfeld 1896.

⁸⁴ Kohl 1854: V.

Mi volt az, ami a folyó menti sokféle tájat, a partjain élő népek és törzsek „néprajzi kaleidoszkópját”,⁸⁵ valamint a folyóval összekapcsolódó számtalan törekvést egy közös egésszé fűzte össze?

A gőzhajózás és a vele kapcsolatos teendők minden bizonnyal azon nagy témák közé tartoztak, melyek mintegy előfeltételezték a Duna „egységét”.⁸⁶ Ahhoz azonban, hogy megszülethessen a dunai kézikönyv azon műfaja, melyről Johann Georg Kohl álmodott, s mely a későbbi évtizedekben számos követőre talált,⁸⁷ átfogóbb eszmére volt szükség, mint a gőzhajózás és folyószabályozás pusztán műszaki-gazdasági programja. A folyó enciklopédikus számbavétele, úgy tűnik, egyenesen megkövetelte a Duna-történelem nagy elbeszélését, s ezt a történelmet – noha különböző hangsúlyokkal és megközelítésekkel – a legtöbb 19. századi Dunáról szóló díszes kiadvány annak rendje és módja szerint ki is dolgozta. Ebben nemcsak az a tény játszott szerepet, hogy a történelmet a 19. században a legátfogóbb tudományágnak tartották, hanem a folyó és az elbeszélés közötti (metaforikus) kapcsolat is.

Az utazás, a folyásirány és az elbeszélés összefüggéséről Johann Georg Kohl 1854-ben megjelent terjedelmes Duna-könyvének elején játékos eszmefuttatást olvashatunk, amikor a szerző a Duna svábországi szakaszának leírásakor himnikus hangnemben hirdeti:

Szerencsére aztán mindig hamar visszatértünk a folyó kékes fonalához, melyet szerettem volna megragadni, s melyet félttem – ha csak pillanatokra is – elveszíteni, és melyet újból és újból örömmel üdvözöltem, amikor oldalról és úttalan utakon, az erdőkből és magaslatokról érkezve újra megpillantottuk magunk alatt a maga tekergető kanyarulataival, rétteivel és partját szegélyező fasoraival.

Úgy megörültem neki, ahogy Thészeusz örült Ariadné fonalának, ha a labirintusban néhány pillanatra szem elől tévesztette. Hiszen ennek a folyónak kellett engem kivezetni a svábországi Fekete-erdőből, a zord alpesi labirintusokon és egész Németországon, sőt Törökországon át, Donaueschingentől egészen Konstantinápolyig. – Úgyszólván kalauzom és menedékem volt.⁸⁸

A Duna nemcsak alkalmas helyszínt és egyúttal tájképtárházot kínált, hanem a (lineáris) elbeszélésmód allegóriáját is. Ehelyütt még tekervényes és

⁸⁵ Wallace 1864: 4.

⁸⁶ A gőzhajózás Kohl tekintélyes Duna-kötetében is „a dunai kérdésként”, a „legfontosabb és első sorskérdésként” szerepel. (Kohl 1854: 41.) Egy helyütt Kohl a folyás attribútumát a gőzével azonosítja: „minthogy most [amikor a gőzhajók rendszeresen közlekednek] mindenki tudja, hogy a Duna nem nyolc napot pihen, hanem nyolc napon át folyik, azaz – gőzölög.” Kohl 1854: 37.

⁸⁷ Mindenekelőtt Heksch 1881; Schweiger-Lerchenfeld 1896.

⁸⁸ Kohl 1854: 8.

el-eltűnik, ám a fonálmetafora és a Thészeusz-mondával való összekapcsolódása révén az eltévedés veszélyére figyelmeztet, melyből mint fonál mégis ki-vezet; így lesz belőle a megérkezés, a cél ígérete. Azaz a Duna maga végső-soron nem (csak) útként, hanem útjelzőként, az út jeleként is szolgál.⁸⁹

A végigfutó fonál metaforája az elbeszélés időbeli és az utazás térbeli összefüggését egyetlen képbe sűríti össze. Az utazás és az elbeszélés közötti szoros kapcsolatot már-már axiomatikussá teszi, s lehetőséget ad arra, hogy Kohl történelmi elbeszélésének poétikai alapelveit a tájból vezesse le:

Épp elég csodálatos, [...], hogy egy novellista, aki kompozíciójával előbb felcsigázni, majd mélyen megérinteni és végül gyöngéden megnyugtatni szeretne, írópultja fölé hajolva pompásabb képre nem is függeszthetné a szemét, mint a Duna alaprajzára Ardagertől Sarmingsteinig, és ezt a rajzot bizonyos értelemben kaptafául használhatja elbeszélésének tervéhez és megszerkesztéséhez, mert így egészen biztos lehet benne, hogy mindent igen helyesen és hatásosan porciózott ki.⁹⁰

Nem tudni, hogy Kohl „az elbeszélésének tervéhez és megszerkesztéséhez” vajon a folyó látványát használta-e „kaptafául”, vagy ezt a tervet és szerkezetet csupán ráolvasta a Duna folyására. Tény azonban, hogy 1854-ben megjelent reprezentatív kötete ezt a „tervet” újra és újra a dunai tájon mutatja be.⁹¹ Ez különbözteti meg a tizenhárom évvel korábban megjelent *Utazás Ausztria országain keresztül* című útirajztól, mely a Dunának bár ugyancsak figyelmet szentel, a folyóval szemben mégsem támaszt koherenciaelvárásokat.⁹²

A FÖLDFELSZÍNRE ÍRT TÖRTÉNELEM

Terjedelmes Duna-kötetének „tervéhez és megszerkesztéséhez” Johann Georg Kohl mindenekelőtt földrajzi elképzeléseket használt. Arra törekedett, hogy a Duna-völgy történelmi folyamatait „a földfelszín formációitól való függésükben”⁹³ mutassa be. A hegyvonulatok vagy a folyók találkozása olyan tájformációk voltak, amelyek meghatározott életmódokat, katonai akciókat és

⁸⁹ Armand von Schweiger-Lerchenfeld is úgy ír utazásáról 1896-ban, mint „végigfutó fonál[ról], amelyre minden, amit a mű ábrázol, fel van fűzve, s amely a ténylegesen egymástól időben és térben távol eső dolgok között kapcsolatot teremt”. Vö. Schweiger-Lerchenfeld 1896: VIII.

⁹⁰ Kohl 1854: 136.

⁹¹ Természetesen Kohl *Utazás Ausztria országain keresztül* című útirajza is meg volt komponálva.

⁹² Kohl 1842. Magyarul a Magyar Királyságról szóló része jelent meg *Utazás Ausztria országain keresztül* címen.

⁹³ Vö. Kohl 1841.

történelmi eseményeket lehetővé tettek, míg másokat meggátoltak vagy legalábbis megnehezítettek.

Kohl „elbeszélésében” már a Duna-völgy földrajzi viszonyai is egy bizonyos tervet követnek. Mindenekelőtt a Rajna és a Duna közötti szimmetriában, – ezzel gyúrja a szöveg a két folyó közötti hagyományos rivalizálást, mely gyakorlatilag a teljes Duna-irodalomban kimutatható, míg a Rajna-irodalomban nyoma sincs – a Rajna Németországot az Atlanti-óceánnal köti össze, a Duna pedig a Fekete-tengerrel.

Ez a szimmetria Kohl könyvében sokféleképpen kerül elő. A Duna forrásához igyekezvén Kohl a Fekete-erdő minden kis falujában felteszi a kérdést, vajon „a forrásból, melyet csörgedezni hallottunk, a víz az Atlanti-óceánba, vagy pedig a Fekete-tengerbe igyekszik-e”.⁹⁴ A két folyó „vízrajzi összefonódását” a továbbiakban is figyelemmel követi,⁹⁵ hol „két fivérnek”,⁹⁶ hol pedig „német ikervizeknek”⁹⁷ nevezi őket. A párhuzamnak köszönhetően a jelentésük is egymáshoz viszonyítva bomlik ki.⁹⁸

A két folyó viszonyának szemléltetésére hivatott allegóriák egyike a létra, melynek „a Felső-Rajna és a Duna mintegy a szárait” alkotják, míg „a népek ösvényei”, melyek egyik szártól a másikig vezetnek, „ugyanazon létra fokai”-hoz hasonlatosak.⁹⁹

A másik, átfogó „terv”, amelyet a folyó úgymond követ, nem Kohl saját találmánya, hiszen a 19. század közepén az az elképzelés, miszerint a Duna

⁹⁴ Kohl 1854: 2.

⁹⁵ Kohl 1854: 74, további példák: Kohl 1854: 72f.

⁹⁶ Kohl 1854: 74.

⁹⁷ Kohl 1854: 72.

⁹⁸ A két folyó közötti párhuzamot Kohl paradox módon úgy bontja ki, hogy míg egyfelől elmagyarázza a regensburgi városi könyvtár génuai térképének konstruált voltát, másfelől mutatis mutandis maga is követi az egykori térképrajzoló eljárás módját: „A Dunát és a Rajnát, [...] e két oly gyakran együtt emlegetett folyót [...] a génuai geográfus párhuzamos pályára kényszerítette, jóllehet ilyen parallelizmus a valóságban nem állt fenn. Térképén mindkettőt az Alpesekből eredetű egymás közvetlen közeléből, s kezdetben mindkettőt párhuzamosan vezet északra felé, mikor is az egyik jobbra, a másik balra kanyarodik. Felső szakaszán a Rajna keresztül folyik a 'Lago di Constanze'-n. A kompozíció kedvéért ugyanígy a Duna is átfolyik egy hasonló nagyságú tavon, a forrásától nagyjából ugyanakkora távolságra, egy olyan tavon, amely a valóságban persze nem létezik, ezért a térképrajzoló nem is tudott neki nevet adni. – Mindkét folyó ugyanazon a szélességi körön kezd kétfelé kanyarodni, a Rajna innentől nyugatra tart, 'Cologna' érintésével a tenger felé, a Duna pedig a földrajzi szélesség ugyanazon szélességi fokán, bár útja hosszabb, egyenesen keletnek veszi az irányt.” Kohl 1854: 72f. E párhuzamos szerkesztést megtalálni Esterházy-nál is. Vö. Esterházy 1991. („Ein Wintermärchen” fejezet.)

⁹⁹ Kohl 1854: 76.

„létfontosságú kapocs”¹⁰⁰ „Kelet és Nyugat között”,¹⁰¹ a Duna-irodalom egyik központi toposzának számított.

A figyelemreméltó itt nem az, *hogyan* Kohl ezeket a toposzokat felhasználta, hanem a következetesség, amellyel minden egyes részletben újrafelfedezte őket. Miután a véletlenszerűséget e könyvében messzemenő kizárta még az sem zavarta, hogy gondolatainak kifejtéséhez a Duna fele is elegendő, és noha biztosan nem úgy tervezte, hogy épp a Duna „új”, Pest alatti szakaszára nem fog majd sor kerülni, ez a hiányosság valójában egyáltalán nem gátolta téziseinek kifejtésében.¹⁰²

Mert a terv, amelyet Kohl a folyónak tulajdonít nem egyéb mint a folyó földrajza: a folyásirány és a mellékfolyók rendszere – néhány földrajzi állandó, mely a történelmi események sokaságát képes magyarázni.

Földrajz és történelem rendszerszerű kapcsolata Kohlt földrajzelméleti szempontból érdekelte.¹⁰³ A negyvenes–ötvenes években írott műveiben arra törekedett, hogy a földrajzot alapvető tudásrendként értelmezze, és a földrajzi formációk szemléletéből történelmi, gazdasági és politikai tényeket vezessen le.¹⁰⁴ A negyvenes évek végén kezdődő Németország folyóival és vizeivel

¹⁰⁰ „A Duna mindig is vígan folyt egy sor királyság és császárság érintésével négyszáz mérföldön tova mint közös, természetes és létfontosságú életkapocs.” Kohl 1854: 41.

¹⁰¹ Kohl 1854: 193.

¹⁰² Kohl nagy Duna-könyvének szigorú kompozíciójában már nem kaptak helyet az olyan megállapítások, amelyet a szerző például 1851-ben megjelent Rajna-könyvében tett, nevezetesen, hogy a Duna Ausztria szempontjából rossz irányba folyik, mert ha az Adriába torkolna, a Monarchia „természetes” közlekedési igényeit sokkal inkább kielégítené. Kohl 1851: 69ff.

¹⁰³ A brémai útirajzíró, aki 1836 és 1858 között Európa majd minden országát és Észak-Amerika tekintélyes részét beutazta, s ezekről az utazásairól megdöbbentő gyorsasággal tudósított, nem volt se geográfus, se történész, inkább afféle polihisztor. Mint ő maga írja, az utazás volt a „hivatása”. Kohl 1850. 1.: 203. Id. Elsmann 2010: 296.

Thomas Elsmann Kohl-monográfiájában a „polihisztori megközelítést” emeli ki mint Kohl védjegyét, mely egyúttal a specializáció hiányát is jelentette. Vö. Elsmann 2010: 294. Önálló tudományos felismerései csak az elméleti földrajz területén voltak. Vö. Elsmann 2010: 122ff.

¹⁰⁴ Ezek közé tartozott *Der Verkehr und die Ansiedlungen der Menschen in ihrer Abhängigkeit von der Gestaltung der Erdoberfläche* 1841, a német folyómonográfiák terve, melyek közül *Der Rhein* készült el 1851-ben, majd kevésbé teoretikus hangsúllyal és csak félig *Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth*, és később 1874-ben *Die geographische Lage der Hauptstädte Europas*.

Kohl oroszországi utazásától kezdve kiemelten érdekelték a folyók, de első elméleti művében még alig foglalkozott velük (Vö. *Der Verkehr und die Ansiedlungen der Menschen*). A negyvenes években viszont a folyók iránti érdeklődése módszeres jelleget kapott: „[...] így kezdtem el 1845/1846 és 1847/1848 között téli drezdai tartózkodásaim alatt Közép-Európa folyóinak földrajzával és történelmével foglalkozni, mindenekelőtt a német folyókéval, a Rajnával, a Weserrel, az Elbával, az Oderával, a Dunával, és kezdtem őket hasonló módon leírni és elemezni, mint korábban a orosz folyókat.” Kohl 1853. 1.: 7. Id. Elsmann 2010: 126.

kapcsolatos földrajzelméleti vizsgálódások keretében született Kohl nagy Duna-könyve is, és számos belátása is azoknak köszönhető.¹⁰⁵

Kohl értelmezésében például Regensburg városának különböző történelmi korokban játszott szerepei – „a keresztes hadjáratok forgalmas kikötő”-ként, a német keleti kereskedelem központjaként, továbbá hosszú időn keresztül „a német birodalmi gyűlés székhelye”-ként – „javarészt a földrajzi fekvésének”¹⁰⁶ volt köszönhető. Bécs – bár „túlnőtt a Duna völgyén” – földrajzi fekvésének köszönhetően ugyancsak a folyó „gyümölcse [maradt] annak kiterjedt ága-boga között”.¹⁰⁷ Kohl szilárd meggyőződése az is, hogy a Duna mellékfolyóit a történelem során *mindig* határsáncként használták.¹⁰⁸

E földrajzelmélet és a historizmus között számos hasonlóság van, hiszen utóbbi, miközben a történelem láthatóvá tételére törekedett, ugyancsak előszeretettel indult ki az országleírásból.¹⁰⁹

A TÖRTÉNELEMMEI TELI FOLYÓ

A történelmi jelentőség felsőfokát Kohl értelmezésében a Duna (és a Duna-völgy) mint Közép- és Délkelet-Európa egyik legrégebbi és legfontosabb hadi útja érdemelte ki. Sok olyan csatának volt ugyanis a színhelye, mely egész népek sorsát pecsételte meg. Ahogy Kohl 1842-ben megjelent útirajzában Mohács leírása után sommásan összefoglalta: A Duna „Délkelet-Európa történelmének hatalmas ütőere” volt.¹¹⁰ Az igényes úti beszámolókhöz a 19. században éppúgy hozzátartozott a híres csaták bemutatása vagy megemlékezése, mint a látnivalók ecsetelése.¹¹¹ Láttatni azt, ami (már) nem látható, ami elmúlt – némely úti beszámolóban ez egyenesen a hiteles atmoszféra megteremtésének próbaköve lett. Ráadásul gyakran a vidék jelenével és jövőjével kapcsolatos eszmefuttatások kiindulópontjául is szolgált.¹¹²

¹⁰⁵ Ennek során keletkezett a kétkötetes mű a Rajnáról, valamint a Duna-könyv, amely jóval kevésbé elméleti jellegű. Elsmann 2010: 100.

¹⁰⁶ Kohl 1854: 58.

¹⁰⁷ Kohl 1854: 188.

¹⁰⁸ Kohl 1854: 106.

¹⁰⁹ Hebekus 2003: 59.

¹¹⁰ Kohl 1842. 4.: 430f.

¹¹¹ Slade 1840; Kohl 1842: 1-5. kötet; Kanitz 1868b.

¹¹² Felix Kanitz Balkán-utazónak az egyszerű helyszíni szemle képzeletbeli történelmi kiegészítése ad alkalmat arra, hogy feltegye a Balkán sorskérdéseit, különös tekintettel „a nehezen kifürkészhető jövőre [...], mely vár rá”. Vö. Kanitz 1868a: 31; Kanitz 1868b: 275.

Felix Kanitz Balkán-utazó a vérfolyam képébe sűrítette a Duna harcászati jelentőségét. Szerbiáról szóló könyvében említést tesz „a történelmi jelentőségű Duna menti várak” sokaságáról, „melyek birtoklására oly ádázan törtek görögök, rómaiak, bizánciak, szlávok, magyarok, törökök és németek, hogy az értük ontott vérrel bizony egy hatalmas folyó medrét is meg lehetne tölteni.”¹¹³ A vérfolyam metaforájában a Duna földrajzi valósága olyan jellé alakul át, mely fizikai (földrajzi) tulajdonságai által nem (vagy csak részben) ragadható meg, ám annál inkább megragadható értelmezendő jelentésteli képződményként.

Kohl más gondolati képekben fejezi ki a Duna történelmi szerepét. Hol határárokhoz hasonlítja, az volt a rómaiak szemében az Alpok erődítményének lábainál, hol vezetékhez, hol meg csőhöz.

Már az 1842-ben megjelent úti beszámolóban kereste az emblematisztikus képeket a Duna régebbi és újabb korokban betöltött különleges szerepének és jelentőségének kifejezésére. A Duna alsó-ausztriai szakaszának leírása a folyó kartográfiai alakját a történelmi változások szemléletes modelljeként értelmezi. A térkép keltette gondolat az áramvezeték képében ölt alakot:

Szemem előtt a Duna menti országok térképével belefeledkeztem gondolataimba, amelyek eredményei a következők: A Duna, ez a hatalmas hajózható folyó óriási elektromos vezeték volt mindazon népek számára, melyeket a történelmi forgószele a folyó völgyébe kergetett.¹¹⁴

Tíz évvel később a „vezeték” képét Kohl kiegészíti a „cső”-ével, melyben a népek a mindenkori „éghajlati viszonyoknak” megfelelően mozognak fel-, illetve lefelé, akár a higany szála. A Duna így a népek közötti viszonyok barométere lesz, a kép segítségével pedig a történelmi változások kvázi-fizikai mércéje:

Szinte az egész Dunát és a folyóvölgyet a folyó menti Noricumtól – Ausztriától – kezdődően olyan csőhöz lehetne hasonlítani, melyben a népek egymást fel és alá kergették. Ha kinn keleten vihar támadt, akkor a németek higanyszála a csőben jelentősen esett, és vagy itt, vagy egy még nyugatibb ponton állapotodott meg. Ha pedig az idő is-

¹¹³ Kanitz 1868b: 275.

¹¹⁴ Kohl 1842. 2.: 95. Kohl tizenkét évvel később kiadott nagyon Duna-könyvében a gondolati kép eredeti kiváltó oka, a térkép már egyáltalán nem jelenik meg, a szerző a képet egyenesen a tájból vezeti le. Kohl 1854: 141; Kohl 1854: 76, 106, 231.

mét derűsre fordult, akkor a higanyszál emelkedni kezdett egészen az Ennsig, az Ipsig, túl Melken Bécsig, sőt Pozsonyig, viasszaszorítva a keleti népeket.¹¹⁵

A keleti népek és a németek szembeállítását mintegy magától kínálja a Duna mint Kelet és Nyugat közötti harcshíntér témáját, s egyúttal kijelöli a szöveg perspektíváját is.

A Nyugat keresztény népei ellen e stratégiai jelentőségű hadi út mentén vonultak „azok a Magyarország felől be-betörő vad népek, melyeket történelemszeink mint hunokat, avarokat és magyarokat különböztetnek meg egymástól”,¹¹⁶ s ugyanitt szorították mindegyre vissza is e „keleti népeket”.¹¹⁷ E hadi út mentén történt „a Kelet keresztény hitre térítése és civilizálása”¹¹⁸ is. Noha e szembeállítást különféle hangsúlyokkal látták el, mégis többnyire ez képezte azt az keretet, amelyen belül a folyó történelmi jelentőségét értelmezték.

Fontos, hogy e történelem szubjektuma és célkitűzése minden történelmi korban más és más volt. Ez a mesterelbeszélés ugyanis nem csak a római *limes* kiépülését magyarázta a Duna mentén, és a római birodalom évszázados harcát a népvándorló törzsek ellen, hanem az Ágoston-rendi, bencés és skót apátságok létrejöttét a folyó völgyében, továbbá az osztrák állam lassú kialakulását és növekedését, de akár a gőzhajózás terjedését is, hiszen mindezek a történetek a história harci logikájának megfelelően a Dunát olyan „hadi úttá” stilizálták, „melyen a nyugati civilizáció halad előre hódító útján kelet felé.”¹¹⁹

Amikor e történelmi mintát a dunai gőzhajózásra alkalmazták, sikerült a technikai civilizáció terjedésére olyan paradox jelszót találni, mely ötvözte a gőzhajózás összekötő és hódító szerepét. Ezen ábrázolásmód értelmében a történelem lényege nem a változás, hanem a változatlan látványos színrevitele. A tájból színpad lett, ahol bár változó szereplőkkel, de mindig ugyanazt a darabot mutatták be.¹²⁰

¹¹⁵ „Majdnem 500 évbe telt, míg ez az emelkedés és esés, a nyugati és keleti népek ide-odavonulása megállapodott, és a Duna menti Noricum egészen a magyar síkig teljes mértékben és maradandóan német lett, kezdve az avarok és a bajor hercegek – Agilolfingerek – közötti összecsapásokkal 600 előtt egészen a magyarok keresztény hitre térítéséig 1000-ben.” Kohl 1854: 141.

¹¹⁶ Kohl 1854: 119.

¹¹⁷ Kohl 1854: 141.

¹¹⁸ Kohl 1854: 107.

¹¹⁹ Müller 1839–41. 1.: IX.

¹²⁰ Kohl maga folyamodik a színházhoz: „Itt a nyugati medencében [ezen a magyar Duna nyugati szakaszát érti, K.E.] az osztrák őgrófok és hercegek gyakran tettek hódításokat, amelyeket azonban többnyire hamarosan fel kellett adniuk. Ez itt a Duna menti németek Magyarhonba való betöréseinek voltaképpen színpada, a németek és magyarok harcainak főszínháza.” Kohl 1854: 231.

„AUSZTRIA ALFÁJA ÉS OMEGÁJA”¹²¹

A történelem, ahogy az utazás révén a térbe vetült, mintegy bejárható lett, a táj mint a történelem allegóriája pedig olvasható. Kohl számára a Duna aktuális jelentését és történelmi értelmét a legtalálóbban az Ausztria név foglalta össze, mely Kohl értelmezésében nem *egy* dunai királyság volt a sok közül, hanem *a* Duna-Monarchia.¹²² Mert

Ausztria egész történelmi fejlődése úgymond nem egyéb mint egy dunai hajóút, egy lefelé és felfelé növekedés a folyó mentén az egyik folyószakaszból a másikba lépve, áthaladás az egyik sziklakapun és szoroson keresztül a másikig.¹²³

Kohl számára még azok az osztrák tartományok is a Duna mellékfolyóit biztosító „szükséges hozzávaló”¹²⁴-nak tűntek, amelyek egyébként nem is a folyó partján helyezkedtek el. Történelem és táj emblematikus egymásbailleszkedése révén a Duna „Ausztria alfája és omegája”¹²⁵ lett, és az osztrák történelem olyan allegorikus alakzataként értelmeződött, melyet „úgymond kővé, vízzé és tájjá lényegült”¹²⁶ olvasókönyvként lehetett kibetűzni.

RAJNA ÉS DUNA: IRODALMI PÁRHUZAMOK

Míg a Duna és Ausztria összekötése Kohl Duna-könyvében még egy homályos Közép-Európa-elképzelés jegyében állt, mely a német hegemoniát és más népek bekebelezését-integrációját mintegy magától értetődőnek vette és földrajzilag indokolta, addig a 19. század utolsó harmadában a Duna mindinkább egy német nemzeti identitás önmegerősítését szolgálta Ausztrián belül.

Épp mert a territórium, a kultúra és a nemzet azonossága a Habsburg Monarchiában nem volt adott, a német-ausztriaiak „elképzelt közösségével”¹²⁷ való azonosulás a szimbolikus határok meghúzásának különféle mó-

¹²¹ Kohl 1854: 120f.

¹²² Kohl 1854: 121.

¹²³ Kohl 1854: 121.

¹²⁴ Kohl 1854: 121.

¹²⁵ Kohl 1854: 120f.

¹²⁶ Kohl 1854: 120.

¹²⁷ Anderson 2006.

dozatait kívánta meg. Az úgynevezett „nyelvhatárok”¹²⁸ különböző médiumokban végzett megkonstruálása mellett a 19. század nyolcvanas éveiben beindult egy irodalmi tömegtermelés, melynek előbb német nemzeti, később „völkisch-nép-nemzeti” ideológiája példászerű határkonfliktusok hívószavaival vonult be a versantológiákba, folyóiratokba és a századforduló után mindinkább kiadói programokba is.¹²⁹

A német nemzeti diszkurzusokban e határkonfliktusok mentén mérték ki a Duna mint identitásteremtő táj szimbolikus jelentését. Az 1870 utáni német-ausztriai nemzeti költészetben a folyó a Rajna osztrák megfelelője lett, amelyen végig lehetett próbálni a nacionalista Rajna-költészet valamennyi alakzatát és alakváltozatát,¹³⁰ köztük a veszélyeztetett határvidék valamennyi jelszavát is.¹³¹ Nem volt ez másképp az Adam Müller-Guttenbrunn és Gustav Panikowski által 1888-ban kiadott *Trost- und Trutz-Büchlein der Deutschen in Österreich* című költészeti antológiában sem. Ez, akárcsak a nyolcvanas évek más hasonló versgyűjteményei, a német és az osztrák táj nemzeti szemantikáját bontotta ki. A kötet darabjai a Rajnát és a Dunát a párhuzam retorikai alakzata segítségével kapcsolták össze. Az őrzőknek, miként a Rajnánál, azonképp a Dunánál is védeni kellett a nemzetet.¹³² Az a földrajzi körülmény, hogy a Duna ténylegesen is összeköti egymással Németországot és Ausztriát, ebben a lírában messze nem kapott olyan hangsúlyt, mint a „Wacht am Rhein” (Őrség a Rajnánál) szimbolika adaptálása a dunai tájra, mely igen hatásosan és könnyen érthető módon tudta közvetíteni a nemzet fenyegetettségének gondolatát.¹³³

¹²⁸ Vö. Judson, Pieter M. *Guardians of the Nation. Activists on the Language Frontiers of Imperial Austria*. Cambridge: Harvard University Press 2007.

¹²⁹ Vö. Michler 2004: 87–98, 88.

¹³⁰ Vö. Niklas Becker: *Rheinlied*. 1840; Max Schneckenburger: *Die Wacht am Rhein*. 1840; Georg Herwegh: *Rheinweinlied*. 1840. Vö. Cepl-Kaufmann 2003: 177.

¹³¹ Vö. Michler 2004.

¹³² „Auf, mein Deutsch-Oesterreich,/ Rüste walkürengleich/ Helm, Schild und Speer:/ Wie an des Rheines Strand/ Glorreich die Wache stand, – / So für dein Donauland/ Schwinge die Wehr!” Dahn, Felix: *An Deutsch-Oesterreich*. In Müller-Guttenbrunn–Panikowski (szerk.) 1888: 25.

¹³³ Hogy miféle harcias kliséket közvetített a „dunai őrség” a nyolcvanas években, és mennyire állandó elemévé lett a német nacionalista retorikának, azt jól mutatja Ludwig Anzengrubernek egy 1881 nyarán Ada Christenhez írott levele, melyben a „Deutsche Zeitung” pályázatára beérkezett himnuszokat és nemzeti dalokat így jellemzi: „[...] Az ilyen német dalnoktestvér vagy papírra vet néhány rövidke strófát, melyekben a német-ausztriaiakat tanácsokkal látja el, miszerint legyenek ‘rendíthetetlenek’, ‘megingás nélkül’ ‘egy emberként’ tartsanak ki, és ha kell, áldozzák ‘szóval és tettel’ ‘földjüket és vérüket’, és úgy véli, ezzel már ki is érdemelte a 100 dukátos pályadíjat, vagy belátással bír, felfogja, hogy ezért az összegért már lejsztolnia kell valamit, és akkor aztán legott egy egész erdőnyi német tölgyet kanyarít, hozzá német kardokat, buzogányo-

E költészet szerialitása¹³⁴ többek között a nemzeti éberség toposzának rapid regionális adaptálásában is megnyilvánult – úgy is mint „Őrség a Kulpánál”,¹³⁵ vagy „Őrség a Prutnál”. A hazafias közhelyek tájféldrajzi variabilitása mindamellett nagyon is illett a „törzsek és tájak” nemzeti egységének eszméjéhez. A *Trost- und Trutz-Büchlein* maga is ezt az elvet követte, hiszen a benne szereplő szerzőket név és származási hely szerint jelölték.¹³⁶

Harcias jellegéből következően „Az őrség a Dunánál”-típusú líra a Dunát olyan határterületként értelmezte, ahol a saját német–ausztriai identitás fokozott védelemre szorult.¹³⁷

A NÉMET–AUSZTRIAI KULTÚRMISSZIÓ FOLYÓJA

Harminc évvel később ugyanez az Adam Müller-Guttenbrunn cikkeiben és regényeiben a Dunát a német–ausztriai kultúrmisszió emblematikus tájaként ünnepelte. Müller-Guttenbrunn életműve többek között a nemzeti és kisebbségi narratívákban alkalmazott tájtoposzok hihetetlen alakíthatóságát is példázza. Írásaiban ő is gyakran fordult a történelmi utazás sémájához, csak nála más volt az utazás szubjektuma. Míg Johann Georg Kohl esetében még az osztrák államiség képezte a történet alanyát, addig a Bécsben élő bánsági sváb írónál a német népiség került a középpontba. A *Donaufahrt in unsere Kulturgeschichte* címen írott újságcikkében, mely 1916-ban az *Österreichs Beschwerdebuch* című cikkgyűjteményében is megjelent, egy dunai hajóútról számol be, s különös figyelmet szentel az alsó-ausztriai tájnak és az ott található katolikus apátságoknak és kolostoroknak. A rövid szöveg a dunai utazási irodalom egyik régi szűzséjét fejt ki, mikor egy Passauból Bécsbe vezető utat ír le.

kat, lobogókat, hadi jelvényeket, oriflamme-okat, zászlókat, megszervezi a dunai őrséget, az Ostmark őrzőit és más népi mulatságokat, hogy az ember már ki se ismeri magát, és a mérlegelestől fejfájást kap. Ha az embernek folyton ilyen sorokat kell olvasnia, azok még jó ideig a füleiben csengenek, míg végül éjjel-nappal a dunai őrség dallamát hallja és olyan állapotba kerül, hogy tekintet nélkül a felebarátai egészségére minden cefedli üres papírra hazafias sorokat hánny.” Anzengruber 1902: 107f. Id. Michler 2004: 89.

¹³⁴ Vö. Michler 2004.

¹³⁵ Oberpföll, Josef: *Die Wacht an der Kulpa*. In Müller-Guttenbrunn 1888: 123.

¹³⁶ Mint a „korabeli antológiailrodalom” „szabvány terméke” a *Trost- und Trutz-Büchlein* Werner Michler szerint afféle „kanonizáló ügynökség”-ként működött. Egy sor neves német (illetve adott esetben osztrák) szerző mellett felvonultatott fiatalabb, még nem kanonizálódott szerzőket, köztük a két szerkesztőt is. Michler 2004: 93.

¹³⁷ Wotawa 1916: 509–515.

De Müller-Guttenbrunn nem az utazás veszélyeiről és nehézségeiről, még csak nem is a kényelméről és az élvezeteiről számol be, és nem állít egymás után változatos tájképeket sem, hanem egy diadalmas szemlét tart, mely a táj elszórt pontjait „időbeli vonallá”¹³⁸ köti össze: „a mi kultúrtörténetünk”-ké, vagy ahogyan másutt írja „világtörténelemmé”, s a régi apátságokat ennek látható nyomaivá és „etappjai”-vá nyilvánítja.¹³⁹ Az érzékeinkkel megtapasztalható folyó menti tájat pedig nem egyszerű tapasztalatként, hanem a történelem allegóriájaként értelmezi.

E narratíva alapmotívuma víz és kő küzdelme. Átala a Duna völgye azon (történelmi) ellentétek allegóriája lesz, melyek e táj történelmét (véltetőleg) formálták.¹⁴⁰ A megművelés jelei mutatják, milyen erőfeszítések árán sikerült e kultúrát a természettől „kicsikarni”, illetve „kikényszeríteni”.¹⁴¹

Mert ezek a sziklás partszakaszok egyetlen hatalmas erődöt képeznek, és eddig úgy tűnt, nem érik meg azt az áldozatot, melyet az erőd bevétele követelne.¹⁴²

Ahhoz, hogy kultúra és rend itt otthonra leljen, sejteti Müller-Guttenbrunn szövege, magát a területet is a barbár természettől kellett elfoglalni. Ezt az alaphelyzetet azután különféle variációkban képzei el:

A mai Közép-Afrikát jobban ismerjük, mint amennyire a germán törzsek ismerték hazánkat annak idején. Már Német-római Császárságuk volt, amikor itt még mindig a hunok csapatai zajogtak, amikor itt még az avarok uralkodtak.¹⁴³

Ebben a vázlatos történelmi áttekintésben a Német-római Császárság említése elfeledtetni, hogy pár évszázaddal korábban még a germánoknak sem volt császárságuk. Az utalás a „mai Közép-Afrikára” pedig olyan koloniális értelmező keretet képez, amely éppenséggel nem volt szokatlan Müller-Guttenbrunn szövegeiben.

Ez a táj és ez a diszkurzus adja a háttérrel, mely előtt beszédhez szokott emberek szólalnak meg. Először egy pap „elegedett szóba minden ismeret-

¹³⁸ Schama 1996: 13.

¹³⁹ Müller-Guttenbrunn 1916: 13–25, 21.

¹⁴⁰ Marie Eugénie delle Grazie 1918-ban megjelent *Donaukind* című regénye az Al-dunát és főként a Kazán-szorost szintén úgy írja le, mint „kő és víz közötti harc”-ot, „a föld elevenen áramló ereje és egy holt erő megdermedt tanúi között”, csak hogy ezt egészen más előjelekkel teszi. Vö. Grazie 1918: 5.

¹⁴¹ Müller-Guttenbrunn 1916: 18.

¹⁴² Müller-Guttenbrunn 1916: 18.

¹⁴³ Müller-Guttenbrunn 1916: 22.

lennel, bemutatkozott, majd a táj szépségeit ecsetelte neki”¹⁴⁴, Kremstől azonban maga a cikk szerzője veszi át a szót, hogy „kéretlenül”¹⁴⁵ beleszóljon utastársai beszélgetésébe, majd végül egy „szászországi főtanárnak”¹⁴⁶ taglalja a történelmi viszonyokat.

A közel húszoldalnyi írásban a Duna mint két világ határa kerül a német történelem pátozformulái közé. Az utazás lefelé a Dunán így még a legártatlanabb formájában, azaz turistaútként is egy történelmi misszió teljesítésének minősül. Ezt támasztják alá a történelmi párhuzamok: egy kulturális földrajz, mely a kultúra és a barbárság szembeállítását még a római időkre vezeti vissza, amikor a Duna a Római Birodalom *limes*-ét jelentette, és azt a középkori Nibelung-énekben szerepelő Kelet és Nyugat ellentéttel egészíti ki.

A világtörténelem persze csak utólag, az íróasztalnál kerül kifejtésre. A látottak ekkor helyeződnek el az írás és az utánagondolás összefüggéseiben, és lesznek „történelmi vezéreszmé”¹⁴⁷-vel ellátva. E totalizáló látásmód optikai megfelelője a háromszázhatvan fokos panorámakép:

Valamennyi emberi kultúrharc perspektivikus képe úgy gördül most el előttünk, mintha egy hatalmas mozgó színpadképet látnánk magunk előtt.¹⁴⁸

A sebesen váltakozó képek, melyek a táj sokszínűségét „mozgó díszlet”¹⁴⁹-té stilizálják, nem szolgálnak ugyanakkor másra, mint hogy a történelmi vezéreszmét az utazó emlékezetébe véssék. Ez az eszme Adam Müller-Guttenbrunn fejtegetéseiben a „kultúrmunka”,¹⁵⁰ illetve a „kultúrmű”¹⁵¹ kulcsszavak révén lesz lehívható. Minden történelmi nyom, illetve emlék, amelyet az utazó a Wachaun áthajózva lát, a németek káosz és barbárság ellen vívott kultúrharcáról tanúskodik. A Müller-Guttenbrunn által kiemelt építészeti emlékek a folyó két partján uralmi jelvények, melyek már koruknál fogva állandóságra vallanak. Az olyanok, mint Nagy Károly koronája a klosterneuburgi Ágoston-rendi apátság egyik tornyán, vagy például az osztrák főhercegi süveg a másikon, arról „mesélnek, hogy az apátságnak szerepe volt

¹⁴⁴ Müller-Guttenbrunn 1916: 14.

¹⁴⁵ Müller-Guttenbrunn 1916: 19.

¹⁴⁶ Müller-Guttenbrunn 1916: 18.

¹⁴⁷ Müller-Guttenbrunn 1916: 15.

¹⁴⁸ Müller-Guttenbrunn 1916: 15.

¹⁴⁹ Müller-Guttenbrunn 1916: 16.

¹⁵⁰ Müller-Guttenbrunn 1916: 19.

¹⁵¹ Müller-Guttenbrunn 1916: 23.

a német császárság hatalmának megszilárdításában az osztrák űrgrófság területén.”¹⁵²

A szövegben nem az a meglepő, *hogy*, hanem az, *ahogy* összeköt két a Dunával kapcsolatban gyakran hangoztatott elképzelést. A folyót egy időtlen harc helyszínéként mutatja be, és ezzel a határ szerepét rendeli hozzá. Ugyanakkor olyan tájelemként is ábrázolja, mely németek, illetve német-ausztriaiak lakta területeket köt össze egymással, és így a Dunát olyan folyóként láttatja, melyen keresztül Passautól egészen a (fekete-tengeri) torkolatig „német élet” árad szét.

HISTÓRIAI UTAZÁSOK A DUNÁN: A SVÁBOK BEJÖVETELE

Müller-Guttenbrunn századforduló után született történelmi honregényei és cikkei a történelemfolyó sémáját a Bánság 18. századi betelepítésének történetéből vett valós elemekkel töltik fel, és a Dunát a német nemzeti kisebbség identitásteremtő tájaként „írják meg”. E honregények érvelésmódjából is kiolvasható, hogy a bánsági svábok nemzeti öntudatra ébredése részben a magyar többségi nemzettel konkurrálva, részben a tradicionalista német nemzeti diszkurzusokkal folytatott dialógus által ment végbe.¹⁵³

A Bánság határhelyzete Müller-Guttenbrunn honregényeiben kulcsszerepet játszik. Ez a toposz mindenekelőtt a bánsági svábok történelmi eredetével függ össze, akik a terület törököktől való visszahódítása után 1720-tól nagyszámban telepedtek le itt. A határhelyzet az ugyancsak központi szerepet betöltő, a német telepesek úttörő szelleméről és munkafegyelméről szóló toposzokkal együtt teremti meg a bánsági németek eredetmítoszá. Ez ebből fakadó veszélyeztetettség Müller-Guttenbrunn regényeiben azonban inkább éghajlati és etnikai, mintsem katonai okokra vezethető vissza (hisz a 18. században még elő-előforduló török betörések ellen a szerb lakosság segítségével létrehozták a katonai határőrvidéket). Az eredetmítosz szerint a sváboknak egy elmocsarasodott és művelésre alkalmatlanná lett táj ősállapotával kellett megküzdeniük, és annak gyakran „vad”-nak, „félorientális”-nak vagy egyszerűen csak kiszámíthatatlannak tekintett többi lakójától kellett magukat megkülönböztetniük. Végző soron a kultúra és elvadultság szembeállítása jelenti a

¹⁵² Müller-Guttenbrunn 1916: 20.

¹⁵³ Vö. Király 2010: 49–110.

német kultúrmisszió alapját a Bánságban, s teszi e missziót nemcsak kívánatossá, de egyenesen szükségszerűvé is.

Azáltal, hogy bánsági svábok katonai jellegű eredetmítosza a természet-átalakítás leghétköznapiabb gazdasági formáit is meghatározta, minden munka „hódítás” lett, a Bánság területi viszonyait figyelembe véve pedig előrenyomulás, és más nemzetiségi csoportok visszaszorítása is. Hiszen „[...] bizony nem volna egy sváb kedve ellen való, hogy hódítóútra keljen. S egy jó iparos az ilyen faluban valódi hódító” – így kommentálja Müller-Guttenbrunn egy sváb iparos letelepedését egy havasalföldi (azaz: román) faluban.¹⁵⁴

A határhelyzetből fakadó veszélyeztetettség motiválja egyúttal a külvilágtól való elzárkózást, amely a regényekben a térbeli elkülönülések formagazdagságában, a különféle földrajzi határ- és választóvonalakban, illetve őrhelyekben kap kifejezést.

Müller-Guttenbrunn leglátványosabban *A svábok bejövetele* című 1913-ban megjelent történelmi regényében tett arra kísérletet, hogy a folyót és a folyón tett utazást elbeszélői sémaként használja, és e sémát egy határkonfliktus bemutatásával újraértelmezze. A regény a dunai misszió retorikáját ötvözi a bánsági honregény témáival, s a folyó paradoxonát, mely egyszerre határ és kapocs, történelmi keretben dolgozza fel.

A regény a Bánság (a történelemben „Károly-korabeli benépesítés” néven ismert) 18. századi újratelepítését beszéli el Mercy tábornok vezénylete alatt. Ekkor 1716 és 1740 között érkeztek Bécsen keresztül az első németországi telepesek (a regényben együttesen csak „schwäbische Türkei” néven emlegetett) Bánságba, Baranyába és Bácskába.

A Bánságot a regényben „új föld”-nek nevezik, és Amerikával összevetve egy jobb, mivel még teljesen üres „új világ”-nak tekintik.¹⁵⁵ A törököktől

¹⁵⁴ Müller-Guttenbrunn 1918: 337; Müller-Guttenbrunn 1918: 229.

¹⁵⁵ „Mit gondol a fogadós Amerikáról?”, kérdezte Eimann. ‘Már ott vannak az angolok, – mondta a fogadós – és nem látják szívesen a svábokat egy jó falatra. A pfalziak közül sokan koldusként tértek haza. Ő tud most egy jobb országot. És Ulmból a Dunán könnyen oda lehet utazni’. [...] És leült az emberekhez, és elmesélte nekik, milyen levelet kapott a testvére Teréz. Jakob Pleß – aki különben ulmi – írta, hogy egész Magyarországot megtisztították a törököktől, már béke van. Savoyai Jenő herceg sok katonáját elbocsátotta a szolgálatból, és ezek szabadon letelepedhettek lent a Bánátban, a temesvári erőd körül. Ez egy fillérjükből se került. Mindenki annyi földet kaphatott, amennyit meg tudott művelni. Jakob 50 hold földhöz, házhoz és udvarhoz juthatna, ha értene a gazdálkodáshoz. A császár Jenő hercegnek és hadvezéreinek hatalmas gazdáltnál birtokokat ajándékozott jutalmul a szolgálataikért. Némelyiküknek 20–30 faluja is volt. De mind néptelen. Földművesekre és kézművesekre volt a legnagyobb szükség. És Jakob azt gondolta, a fölösleges sváboknak ide kell jönnie, ha van bennük kurázsia.” Müller-Guttenbrunn 2015: 8f. [Kiemelés tőlem, K. E.]

visszafoglalt terület és az amerikai „új világ” közötti párhuzamból logikusan következik, hogy üres földdarabról van szó, hol nem élnek emberek, melynek nincs történelme és mely már meghatározásánál fogva arra vár, hogy gyarmatosítsák. A regény, hogy ezt a történelmi tények által alá nem támasztott elképzelést hitelesítse, a terület korábbi lakóit részben vademberekként, részben félbűnözőkként ábrázolja. A földterület megművelésére képtelen „őslakosok”-kal ellentétben a Mercy tábornok tervei szerint letelepített új kolonistáknak az volt a feladata, hogy a Bánságot eszményi szempontok szerint alakítsák termőterületté. A bánsági kivándorlást a regény már csak azért is előnyben részesíti az amerikaival szemben, mert tervszerűen zajlott, a hatóság kezdeményezésére és irányításával. Ezt az előnyt a földrajzi közelség legfeljebb megerősíti, hiszen a Duna minden kockázatával együtt mégiscsak megbízhatóbbnak tűnik, mint az ab ovo „álnok tenger.”¹⁵⁶

A Duna alkotja a földrajzi kapcsot, mely a regény egymástól távol eső helyszíneit összeköti. Sváb parasztok és iparosok hajóznak rajta Ulmból, illetve Regensburgból egészen Péterváradig. Bécs városa, ahol a betelepítés tervezése és szervezése zajlik, és ahol a telepesek útközben pihenőt tartanak, ugyancsak a Duna partján fekszik.

A regény több betelepülő család sorsán keresztül igyekszik nagyívű történelmi tablót felrajzolni. A fogadósok (Therese, Pless tűzmester menyasszonya) és parasztok (Philipp, Trautmann) viszontagságos útjának és kalandos célbaérésének, Mercy gróf, továbbá örökbefogadott unokaöccse, Anton gróf és annak jegyese, Charlotte ténykedésének bemutatásával a regény a betelepítés történetének földrajzi és társadalmi értelemben is átfogó képét adja. Nem hiányozhatnak belőle sem a különféle felekezetek képviselői, sem pedig a különböző jellemű karakterek; árulók, akik nem németekkel kötnek házasságot, éppúgy akadnak közöttük, mint állhatatos kolonisták. E kultúrképben Dél-Magyarország más nemzetiségei is szerepelnek, de vagy mint félvadak (a románok és szerbek), vagy pedig mint a svábok bejövételének hátráltatói (Parkóczy, a magyar nemes).

A regény helyszínei Ulmtól és vidékétől Bécsen át Péterváradig, Temesvárig, valamint a bánsági és bácskai falvakig terjednek. Már a szereplők származása is sokféle: van, aki Baden-Württembergből érkezik, más a Pfalzból vagy „Hessenből és Frankföldről, Nassauból és Wesztfáliából, a Rajna-Pfalzból és Luxemburgból, Elzászból és Lotharingiából”.¹⁵⁷ Müller-

¹⁵⁶ Müller-Guttenbrunn 2015: 12.

¹⁵⁷ Müller-Guttenbrunn 2015: 81.

Guttenbrunn szívesen alkalmazza a német tartományok efféle lajstromait, a sokszínűséget gyakran érzékelteti „tarka viseletekkel”, s csak ritkán a telepek egyéni vonásaival.

De lehet a sokszínűség ábrázolása bármilyen vonzó, a hangsúly mégiscsak az egységen van. Már a regény címe is ezt sugallja, amikor a bemutatott egyéni sorsokat a történelmi esemény egységébe foglalja. A svábok betelepülését a regény a népvándorlás történelmileg hitelesített képletébe illeszti. Alapvetően a földterület és a nép eszméje az a két elképzelés, amely egységet hivatott teremteni; ezt a kettőt kell a regényben egymással fedésbe hozni.

A föld, ahová a kései népvándorlás irányul, Magyarországnak a török háborúk által feldúlt és elnéptelenedett déli és délkeleti vidéke, konkrétan a Bánság, Bácska és Baranya. A regényben e területből a svábok bejövetele által lesz ismét föld, mert a svábok vándorlása az „ígéret földje[.]”¹⁵⁸ képzetét rendeli hozzá. A bibliai Kánaán mint előkép itt nemcsak a terület gazdagságára utal, hanem mindekelőtt a föld és a kiválasztott nép szakrális összetartozására. Ám ez az elképzelés csupán egyike azoknak, amelyek valamilyen jelentéssel látják el az „üres” és meghódítandó területként elképzelt vidéket.

Mercy például saját „jövőbeli paradicsomá”-nak¹⁵⁹ tekinti a Bánságot, azaz olyan mesterségesen kialakított kertnek, ahol a világ különféle tájairól összeválogatott növényeket és mesterségeket honosítanak majd meg.¹⁶⁰ A részek különbözőségét elrendezésük egységessége ellensúlyozza. Mercy édenkertjét az „ideális kör[ök]”¹⁶¹ tökéletes mértani alakzata mint minden világok legjobbját méri ki, olyan művészi módon megtervezett gyarmatként, mely-

¹⁵⁸ Müller-Guttenbrunn 2015: 160.

¹⁵⁹ Müller-Guttenbrunn 2015: 160.

¹⁶⁰ „De a földművelés csak a munka egyik fele volt, kézműpart kellett életre kelteni, *meghonosítani a nyugati iparágakat*, mert a nyerstermékek, amelyeket ez az új föld tömegével adott, mit sem értek, ha nem lehetett őket az emberi munka legfejlettebb termékeivé alakítani. Számos műhely és gyár létesült az erődtől délkeletre, [...] és egész város épült fel körben ezekből a műhelyekből, *hollandi olajprésekből*, kendő- és kalapmanufaktúrákból, papírmalmokból. [...] A több százezer eperfa, amelyet Mercy *Sziciliából* hozatott, és amelyek most az országutakat szegélyezték, selyemhernyók millióit táplálták, amelyek a tartomány első selyemgyárát arany gubókkal látták el. [...] Mercy felakasztatott mindenkit, aki rosszindulatúan megzavarta *ideális köreit*. Arra vágyott, hogy mindazt a hasznosat és szépet, amit hadjáratai során Elzászban, Franciaországban, Itáliában és Sziciliában látott, *elültethesse* itt, az *ő jövőbeli Paradicsomában*, és mindenfelől csábította az embereket a Bánátba. A császár neve, amelyet e célból latba tudott vetni, pedig megkétszerezte a varázserőt, amelyet az *új föld* gyakorolt. [...]” Müller-Guttenbrunn 2015: 159f. [Kiemelés tőlem, K. E.]

¹⁶¹ Müller-Guttenbrunn 2015: 160.

nek válogatott elemeit a hasznosság és a szépség absztrakt elvei alapján rendezték el. A hasznosság és a szépség mércéje pedig Mercy maga.

Mások számára az új gyarmat viszont azokat az embereket jelenti, akik itt „új hazát akartak felépíteni”,¹⁶² azaz akik itt lesznek egy néppé. A német telepesek néppé válását a regény részben beszélgetések visszaadásával, részben a sajtónyilvánosság legegyszerűbb formáinak bemutatásával teszi életszerűvé, és a fogadót teszi az átalakulás elsődleges színterévé.¹⁶³

A néppé válás az egységes nyelv eszméjében ölt alakot, s a szótárban testesül meg.¹⁶⁴ Az „óhazából hozott tájszólások bábeli zűrzavara”, amelyből idővel egy „teljesen új német nyelvjárásnak kell születnie”, egy olyan nemzeti nyelv elképzelésére épül, mely azt az összes beszélt tájszólás kölcsönös egymásra hatásából eredezteti.¹⁶⁵ A Temesvárra érkező telepesek, akik Németország különféle területeiről származnak, azáltal válnak németté, azaz egy közös nemzet részeivé, hogy elvegyülnek, és elveszítik regionális sajátosságaikat.

A német Bánság létrejötte azonban csak azáltal lesz a nemzetté válás modelljévé, hogy nép és föld összetartozása egy történelmi beavatási esemény narratív összefüggésébe helyeződik. A föld ugyanis nem(csak) a munka, hanem mindenekelőtt a halál által szentelődik meg. A regény, mely egy leánykérréssel kezdődik, és a német nép német mennyasszonyok általi sokasodását

¹⁶² Müller-Guttenbrunn 2015.

¹⁶³ A kapcsolatot Németország és a török háborúk nyomán nyert bánsági új föld közt a regény elején Pless tüzmaster levele teremti meg, mely később „hasonló katonalevelek”, majd az újságok révén szoros és sokszálú összeköttetéssé terebélyesedik.

¹⁶⁴ „Hát ilyeneket hallgattak itt az emberek a Fekete-erdőből, Baden-Württembergből, Elzászból és Lotaringiából, Trierből és Fuldából, Bambergből és Luxemburgból, Pfalzból és Breisgauból, Mainzból és Fürstenbergből, Nassauból, Frankföldről és Baden-Badenből, Svábföldről és Svájból, Tirolból és Stájerországból, Sziléziából és Csehországból. A blautali Susi szolgálta ki őket, és az emberek csak hazai arcokat láttak itt, és itt csak német szót hallottak. A német nyelvjárások, amelyeket odahaza nem lehetett együtt megtalálni, itt [Temesváron] mulatságos háborút vívtak egymással, itt az idegen földön, amely mindannyiuk hazája lett. A svábok és a pfalziak voltak többségben, ezt mindenki hallotta, ha nem volt süket. Az elzászi Leonhard Wörndle, az egykori segédtanító, aki most Temesváron iskolaigazgató lett, szorgalmasan járt Teréz asszonyhoz a Hét Választófejedelemben, és sose mulasztotta el, hogy bemenjen a parasztok ivójába. Nagyon kínoztta a honvágy, és minden elzászi földműves mintha a testvére lett volna. Igazi örömet talált abban, hogy kihallgatta az otthoni dialektusoknak ezt a babiloni *háborús-kodását*. És odaát az úri asztalnál megjósolta, hogy itt egészen új német nyelvjárásnak kell kialakulnia, amelyen kétszáz év múlva törhetik a fejüket a tudósok, mert ezt otthon nem fogják megtalálni. Megjelenik majd egy *bánati szótár*, mint német ritkaság, mondta.” Müller-Guttenbrunn 2015: 151. [Kiemelés tőlem, K. E.]

¹⁶⁵ Így jellemzi Harald Schmidt Adam Müller nyelvkoncepcióját annak *Zwölf Reden über die Beredsamkeit* című művében. Vö. Schmidt 2002: 45–70, 66.

propagálja, befejezésül egy olyan képzeletbeli férfigadsereg egymás utáni nemzedékeinek képével zárul, akik halálukkal örökítik tovább a földet:

Új küldöncök rajzottak ki a birodalomba, a nehéz időben trónra lépett ifjú császárnő pátensei minden szószerkről kihirdettettek, és a nagy sváb betelepülés kelet felé ismét kezdetét vette.

És, akik most jöttek, már német örökséget folytattak.

Akik meghaltak, felszentelték ezt a földet a jövőendő nemzedékek számára.¹⁶⁶

E kétarcú kép a munkát harcként, a nemzedékek egymásutánját egy hadsereg előrenyomulásaként, illetve az elesettek helyére lépéseként jeleníti meg, s így azt a német telepest, aki a birodalom határain a természettől visszahódítja a termőföldet, a regény egy munkáshadsereg tagjaként határozza meg. A föld csak e telepes véráldozata által lesz haza. A regény, mely az első világháború előestéjén jelent meg, így módon a történelmi múltba vetíti a totális mozgósítást.

A tér nemzetiesítéséhez szükség volt példászerű határkonfliktusok narratívára, de azok konkrét részleteit az irodalmi stilizálás gyakran elhomályosította. *A svábok bejövetele* a 18. századi Bánság példáján tulajdonképpen a nemzetet a nagy elbeszélését meséli el. A dunai utazás elbeszélői modellje, mely itt a Bánság betelepítéseként konkretizálódik, Müller-Guttenbrunn történelmi regényében azt szemlélteti, miként jött létre a sokféle törzsből egy nép, a különböző nyelvjárásokból egy nyelv; az egyének sokaságából pedig a nemzet állandó, békében és háborúban egyaránt harcra fogható munkáshadserege.

A MAGYAR MILLENNIUM MINT TÖRTÉNELMI PERFORMANSZ

A nemzeti terek megkonstruálása a 19. században nem utolsósorban látványos tömegrendezvények révén történt. E látványosságok katonai és mérnöki diskurzusokat elegyítettek egymással és a technikai haladást többnyire igyekeztek történelmi távlatba helyezni. Ezen ünnepek közül kiemelkedett a Vaskapu-csatorna átadása, melyre a Magyar Millennium keretében került sor.

Az ezredéves ünnepség nemzeti meggyőződéseket, vagyis „a nemzet jelentésánát”¹⁶⁷ volt hivatva a nagyközönség számára láthatóvá és átélhetővé

¹⁶⁶ Müller-Guttenbrunn 2015: 217.

¹⁶⁷ Binder–Kaschuba–Niedermüller 2001: 7–19, 10.

tenni. E meggyőződések persze nyilvánvaló módon inkább a magyar politikai osztály egy részének vágyait és világnézetét tükrözték, mintsem a valóságot. Az ünnepségsorozat tehát különféle médiumok és materiák segítségével egy ideológiát tett láthatóvá, megfoghatóvá és értelmezhetővé.



29. kép: Hutterer Géza: I. Sándor, szerb király anyjával a Vaskapunál szerb miniszterek és a Vaskapu-szabályozási vállalat főbb vezetői körében.

A dunai hajózás útjában álló egyik legfőbb akadály leküzdése ennek a gondolatvilágnak teljes mértékben megfelelt. A 19. század második felében a folyamszabályozás nem egyszer szolgált az uralkodó modernizációs elkötelezettségének illusztrálására. Továbbá győzelmi scénáriókat kínált, és több százezer köbméter sziklatorlasz felrobbantását és kikotrását egy civilizációs hőstett rangjára emelte. A politikai hatalom birtokosai a politikai akarat és a műszaki erő összefüggését demonstrálták az építkezéseken tett személyes – fényképek és sajtótudósítások által megörökített – látogatásaikkal, és személyes jelenlétükkel az építkezéseket a műszaki haladás csodálatos harci arénáivá változtatták.

Míg a Lajtán túl a Vaskapu-csatorna átadását birodalmi értelmezési keretbe helyezték, addig a birodalom magyar térfelén ugyanezt az eseményt a milleniumi ünnepség nemzeti diszkurzusaiban tálták. A műszaki forgatókönyvek mellett a határvidék szimbolikus birtokbavétele révén a szabályozás

a magyar nemzeti öntudat erősítéséhez is hozzájárult.¹⁶⁸ A szimbolikus értelmezések ilyenkor a saját logikájukat követték és nem feltétlenül tükrözték a térség tényleges etnikai viszonyait.¹⁶⁹



30. kép: Hutterer Géza: *Vaskapu-csatorna megnyitása, a medercsatorna felhúása*. 1896.

MILLENNIUMI ÜNNEPSÉG – VERSENGŐ ELKÉPZELÉSEK

A magyar honfoglalás millenniumi ünnepségsorozatának kezdeményezői óriási jelentőségű politikai és kulturális eseményként álmodták azt meg, az ünnepségnek úgymond a magyarok hozzávetőleg ezer évvel korábbi bejövetele előtt tisztelve az ország területi egységét, a magyar állam folytonosságát, valamint a nemzet civilizációteremtő erejét kell megjelenítenie és átélhetővé

¹⁶⁸ „A political community [...] suggests a definite social space, a fairly well demarcated and bounded territory with which the members identify and to which they feel they belong.” Smith, 1991: 9. Noha a nemzeti államok tényleges territóriumai etnikailag nem volt feltétlenül homogén, a világosan körülhatárolt, homogén tér képzete meghatározó volt a nemzetfogalom kialakulása szempontjából. (Keményfi 2006.) „Az etnikai táj” értelmezésének ideológiai gyökerei” c. fejezet. Keményfi 2006: 67–73. Keményfi 2006: 73–74. „Az etnikai táj a mentális térben”.

¹⁶⁹ A szabályozást részben olyanoknak kellett elvégezniük, akik tudtak szerbül és románul. Vö. Wallandt 1884: 237–258, 419.

tennie. Ennek értelmében a „honfoglalás” jelképes aktusában Magyarország egy új történelmi korszak küszöbén modern nemzetállamként született újjá.

A nemzet egységét, önmagára találását történelme során és a jelenben egy sor rendezvénnyel kívánták felmutatni. Az Ezredéves Országos Kiállítás mellett ezek közé sorolhatóak az iskolai ünnepségek, hálaadó istentiszteletek, a törvényhatóságok ünnepi ülései, a milleniumi évről szóló törvény felolvasása az országgyűlésben, a 7 országos milleniumi emlékoszlop felavatása az ország különböző (főként határmenti) pontjain, több múzeum megnyitása, s végül a budapesti Milleniumi Földalatti Vasút és a Ferenc József híd, valamint további épületek és műszaki létesítmények átadása, melyek mind azt igyekeztek bizonyítani, hogy Magyarország lépést tart az európai civilizáció haladásával.¹⁷⁰

A Bázis és Szörénytorna közötti zuhatagok szabályozása már az 1880-as években a tervezés szakaszában szorosan összefonódott a magyar milleniumi ünnepségek tervével.¹⁷¹ Összekötötte őket Baross Gábor, az akkori közlekedés- majd kereskedelemügyi miniszter személye, aki mind a folyószabályozási pályázatért, mind a milleniumi évről szóló törvény előkészítéséért felelt, valamint az a szimbolikus jelentés, amellyel a folyószabályozás ügyét az ezredéves ünnepség előkészítése során felruházták. A szabályozás ugyanis, melyet éppen az ezredéves évforduló évében terveztek befejezni, egyszerre tudta megjeleníteni Magyarország nemzetközi pozícióját, kultúráját, műszaki fejlettségét, bátorságát, hatalmát és pénzügyi erejét. Hiszen a zuhatagszabályozás nem pusztán egy közlekedési akadály elhárítását jelentette, amivel évszázadokig hiába próbálkoztak, hanem egyúttal egy olyan műszaki csúcsteljesítményt is, melyet a Panama- vagy a Szezei-csatornával lehetett egy lapon említeni.¹⁷² A milleniumi ünnepségek pompája jól illett a folyamszabályozás birodalmi szemléletéhez. A Vaskapu-csatorna ünnepélyes átadását ezért a milleniumi ünnepségsorozat lezárásának¹⁷³ és megkoronázásának¹⁷⁴ szánták. A Duna-szabályozásnak ezt a nimbuszát pedig még az a tény sem csorbította,

¹⁷⁰ Szabó 1978: 500–506, 502.

¹⁷¹ „A Vaskapu szabályozását kezébe vette s azon feltétellel, hogy a milleniumra kész legyen, Baross Gábor kereskedelmi miniszter a pályázatot kiírta.” Kőváry 1897: 6.

¹⁷² Kőváry 1897: 247.

¹⁷³ Gelléri (szerk.) 1896: 7. Valójában a Ferenc József hidat a Vaskapu-csatorna megnyitása után avatták fel. Tarr 1979.

¹⁷⁴ Kőváry 1897: 254.

hogy a Bázis és Szörénytornya közötti zuhatagok szabályozásának munkálatai valójában csak 1898-ra fejeződtek be.¹⁷⁵

Bár a magyar millennium a nemzet egységét volt hivatva demonstrálni, elgondolásában ellentétes elképzelések és meggyőződések feszültek egymásnak. Már a kortársak rámutattak az ünnepségsorozat két egymásnak részben ellentmondó funkciójára,¹⁷⁶ minthogy az egyfelől a kiegyezés utáni Magyarország műszaki és civilizatorikus fejlődését, másfelől a magyar történelem hányattatásait kívánta különböző médiumok és események által megélhetővé (jelentéseiket mozgósíthatóvá) tenni, e kettős célkitűzést pedig ki-ki politikai meggyőződése szerint értékelte. Az ünnep céljairól, jellegéről, illetve nagyságáról szóló országgyűlési vitákban már jó előre megfogalmazódott a bíráló, miszerint a megemlékezés légvárakat épít és torz történelmi kimérákat kerget helyett, hogy az ország modernizációs törekvéseit helyezné előtérbe.¹⁷⁷ Az ünnepet mindvégig ez a kettősség jellemezte: az ellentmondás a rendezvények történelmi karaktere és azon igyekezet között, hogy Magyarországot modern államként mutassa be.¹⁷⁸

Már az ezredéves honfoglalás tiszteletére rendezett országos kiállításon is érezhető volt a „történelmi szempontok túlsúlya”.¹⁷⁹ A különböző gazdasági ágazatok teljesítményét bemutató kiállítási pavilonokkal ellentétben a történelmi tematika a külön erre az alkalomra épített Vajdahunyad várában kapott helyet, amely már a stílusa, a bemutatott témák és központi elhelyezkedése miatt is kiemelt jelentőséggel bírt. A millenniumi rendezvénysorozat egyik fénypontja pedig az a lovas díszmenet lett, ahol a vármegyék képviselői történelmi mezben feszítettek,¹⁸⁰ majd felérván a várba, a király előtt fejezték ki

¹⁷⁵ Ez annál is feltűnőbb, mert a Dévény-Radvány szakasz szabályozása 1896-ban készült el és nyugati irányban a magyar gazdasági érdekek szempontjából nem volt kevésbé fontos, mint a Vaskapu-csatorna keleti irányba.

¹⁷⁶ Míg a parlamenti ellenzék tüntetően az emlékművek emelése mellett foglalt állást, a kormánypárt és képviselői inkább a haladás megjelenítését támogatták. Az utóbbiak közé tartozott Pulszky Károly, akinek a tervek egy részéről az volt a véleménye, hogy azok: „cifrábbnál cifrább fantasztikus tervek, légvárak és kőképek.” *Pesti Hírlap*, 1892. december 9. Id. Tarr 1979: 16f. Pulszky inkább amellel érvelt, „hogy az ünnepélyre meghívott vendégeink olyat lássanak nálunk, ami bizonyossággal szolgál, hogy a magyar nemzet és a magyar állam már az európai kultúra színvonalára emelkedett, és joggal tart igényt a földművelés, az ipar, a művészet, az irodalom, a tudomány s általános civilizáció tekintetében a szomszéd nemzetek és államok elismerő tiszteletére.” Tarr 1979: 17.

¹⁷⁷ Sinkó 1987. 2: 295–301.

¹⁷⁸ A legtöbb elemzés is ezekre az ellentmondásokra fókuszál. Vö. Sinkó 1987; Szabó 1978.

¹⁷⁹ Lásd Pulszky–Thaly vita. Vö. Sinkó 1987: 298.

¹⁸⁰ Egyedüli kivételként Horvátország–Szlavónia nem delegált bandériumot az ünnepi menetbe. Vö. Szabó 1978: 504.

hódolatukat.¹⁸¹ Az ünnepség anekdotikus és megmosolyogtató mozzanatai közé tartozott, hogy a vármegyei előjárók egy része béketűrő lovakat kért, vagy kénytelen volt egészen lemondani arról, hogy részt vegyen a lovas felvonuláson, nem lévén kellőképp gyakorlott lovas.¹⁸²

A millennium ünnepség történelmi jellege ugyanakkor nagyon is aktuális üzenetet hordozott. Az ünnepségnek ugyanis a Habsburgok birodalmi elképzeléseivel, főként pedig a nemzetiségek követeléseivel szemben az ország politikai és nemzeti egységét kellett kifejezésre juttatnia, melyre a magyarok úgymond a honfoglalás okán történelmileg jogot formáltak.¹⁸³ A múltat tehát ebben az esetben is egy „lehetőes jövő” szemszögéből¹⁸⁴ értelmezték.

Az évforduló számtalan lehetőséget kínált az ország erejének és területi egységének megjelenítésére, s ezzel egy hosszabbtávú folyamat részeként, igen fontos részeként értékelhető, amely összességében arra irányult, hogy a magyar királyság területét „nemzeti” jelleggel ruházza fel és meghatározott helyekhez nemzeti jelképeket társítson. A millenniumi ünnepség központi narratívája a honfoglalás volt, amely – abban a formában, ahogyan az ezredéves ünnepségek során megjelenítették – alkalmas volt rá, hogy igazolja a magyar politikai osztály politikai dominanciáját és a nemzeti kisebbségeket a nemzetállam szimbolikus terében pusztán „lakosságként” láttassa. A nemzetiségek képviselői visszautasították ezt a kirekesztő ideológiát, visszafogottan vettek részt az ünnepi eseményeken, és nyíltan visszautasították azok burkolt üzenetét.¹⁸⁵

Az elmúlt évtizedekben megjelent elemzések is az ünnepség által megjeleníteni kívánt egység és a tényleges konfliktusok közötti ellentmondást helyezték gondolatmenetük középpontjába.¹⁸⁶

¹⁸¹ Sinkó 1987: 300.

¹⁸² Vö. Szabó 1978: 504 [17–18].

¹⁸³ Sinkó 1983: 185–201, 194f.; Az országgyűlés képviselőházának naplója: 1887. szeptember 28–1892. január 4. 1887–1892. 27.: 353–354. Id. Tarr 1979: 14f.

¹⁸⁴ Koselleck 2003: 401–430, 419. Id. Binder–Kaschuba–Niedermüller 2001: 10.

¹⁸⁵ „Hazafias szempontból vajjon kinek is volna ellenvetése az ilyen ünnepség ellen, ha az valóban a magyar állam, közös hazánk ünnepe lenne. De a tervbe vett millenniumi ünnepségnek azt kell Európa számára bebizonyítania, hogy ezer éve annak, hogy ezt a hazát egy néptörzs meghódította és hazánk többi nemzetét leigázta, hogy ez a néptörzs ezer év után is jogosultnak érzi magát arra, hogy a magyarországi állameszmének kizárólagos hordozója legyen, és hogy a magyar államnak az etnikai egység jellegét adja.” Vö. Kemény 1956: 473. Id. Szabó 1978: 506.

¹⁸⁶ Sinkó 1987; Szabó 1978.

A VILÁG MINT DÍSZLET

„A kiállításarchitektúra által a díszletből világ lesz” – írja Florian Nelle.¹⁸⁷
A díszlet az imaginárius és a valós találkozásának színhelye, beleágyazva fikciók rendszerébe.

A díszletnek tehát az a sajátossága, hogy a valóságban is az, amit megjelenít. A díszlet az a kiváltságos hely, ahol az imaginárius valósággá lesz; az irodalomból, legendákból, költészetből összerakott fiktív világok pedig áthelyeződnek egy államgépezet mikrokozmoszába.¹⁸⁸

Amit kiállítanak, az „a megvalósult költészet tere”-ként jelenik meg, a modern ipart, a milleniumi ünnepség esetében pedig Magyarország ezeréves történelmét és az ország ipari fejlődését a kiállítás „esztétikai jelenség”-ként mutatta be – mintegy azon elképzelés szellemében, hogy „az ember egy második, tökéletesített természet Teremtője”.¹⁸⁹

A magyar milleniumi kiállítással szemben gyakran megfogalmazott bírálat, nevezetesen hogy minden konfliktust a szőnyeg alá sepett, hogy aztán mindent látszatharmóniába egyesítsen, kis változtatással az összes nagyszabású világkiállításra és országos kiállításra igaz volt. Hiszen ezek is arra törekedtek, hogy „a korszak irdatlan gazdasági ellentmondásait és ellentéteit az esztétikum szintjén egymással kibékíts[ék].”¹⁹⁰ „Minden kiállítás vezérlő eszméje valamely új társadalmi és gazdasági világrend megjelenítése.”¹⁹¹

Már magában az országos kiállítás¹⁹² gondolatában is fellelhető az országgraszoló spektakulum számos eleme. A kiállított tárgyakat kiemelték megszokott funkcionális összefüggésükből, újrendezték és bejárás során

¹⁸⁷ Nelle 2006: 127–143.

¹⁸⁸ Nelle 2006.

¹⁸⁹ Vö. Bucher 1851; Maag 1986.

¹⁹⁰ Nelle 2005: 189.

¹⁹¹ Nelle 2005: 189.

¹⁹² A milleniumi kiállítás nagyszámú, a gazdasági élet különféle területeiről származó kiállítási tárgyat vonultatott fel, így különféle korszakokból származó műtárgyakat, parasztházakat és udvarokat az ország 26 régiójából stb., és ezeket nemcsak összegyűjtötte és hozzáférhetővé tette egy könnyen bejárható terepen, de egyúttal a milleniumi ünnepségek perspektívája és narratívája szerint rendezte is el őket. A kiállítás egy történelmi és egy „országos” részből állt, előbbi a Vajdahunyad-várban „történeti emlékek, ereklyék, műkincsek és művészeti alkotások” által azt igyekezett bemutatni, hogy a magyar nemzet „történeti hivatást és kultúrmissziót” teljesített „a nemzeti önállóságért s a keresztény kultúráért vívott nagy” küzdelemben, míg utóbbi a természeti kincseket, a hazai ipar lendületét, a nemzet haladását, a népiéletet, a tudományt, a művészetet és a művelődés fejlődését prezentálta. Gelléri 1896: 4.

vagy fényképek, sajtóhírek vagy reprezentatív katalógusok formájában hozzáférhetővé tették őket.¹⁹³

A színpadiasság a millennium esetében nemcsak az országos kiállítás jellemzője volt, hanem kiterjedt a megjelent katalógusokra és a különféle egyéb millenniumi rendezvényekre is. A millenniumi kiállításról készült, az ország legszébb tájait és műemlékeit bemutató kötetben maga a táj is díszletté vált.¹⁹⁴ Az újonnan épült és átadott műszaki létesítmények, amikor bekerültek ebbe a kötetbe, ugyancsak egy színpadi rendezés részei lettek, akárcsak a válogatottan szép tájak és a különféle népviseletekbe öltözött (egzotikus) népcsoportok.

Mindaz, amit a kortársak a millennium kapcsán kifogásoltak, legalábbis médiatörténeti szempontból épphogy nagyon is korszerűnek tűnik. Mert, mint Florian Nelle írja, a világkiállítások voltak „a modernitás első mítoszai.”

Velük kezdődött a teatralitás hagyományos formái és a modern tömegmédiák közötti szintézis, ami a látványosságok mai társadalmának kezdetét jelentette.¹⁹⁵

AZ ÜNNEP MINT ISMÉTLÉS ÉS MINT ÁTVITEL

Az ünnep központi motívuma, az ezeréves honfoglalás, melyet különféle képp írtak le, meséltek el és festettek meg,¹⁹⁶ és az ünnepségek során sokféle képpen meg is rendeztek, nemcsak az ország területi egységét, territórium és nemzet összetartozását jelképezte, hanem azt is kifejezte, hogy a magyarok hajdani bejövele a Kárpát-medencébe csupán a mai honfoglalás történelmi előfutára volt, s hogy a honfoglalás, melynek révén ezer évvel ezelőtt a magyarok e terület birtokába jutottak, ezúttal másképp megy végbe. Ez éppúgy vonatkozott a nemzetiségekkel folytatott vitára, mely a millenniumi ünnepségeken szimbolikus formában jelent meg, mint arra, hogy Magyarország egy új polgári korszak küszöbén áll, és az elődök háborús értékeinek helyére a mo-

¹⁹³ Noha kérészetű volt, vagy talán épp azért, mert az volt, a kiállításról részletes dokumentációk készültek. *Az ezeréves Magyarország multjából és jelenéből* című rövid „hivatalos” kötetecskén túl, mely az utazók számára az érzéssel, a szálláslehetőségekkel és a kiállítási programokkal kapcsolatos információkkal is szolgált (Vö. Gelléri 1896.), idővel egy nyolckötetes katalógus is megjelent a millenniumi kiállítás eredményeiről, mely összefoglalót adott valamennyi az országos kiállításon képviselt gazdasági ágazatról, valamint a történelem és a néprajz témaköreiről. Vö. Matlekovits (szerk.) 1897–1898.

¹⁹⁴ Piványi (szerk.) 1896.

¹⁹⁵ Nelle 2005: 192.

¹⁹⁶ Például a Feszty-körkép.

dern kor versenyszellemének kell lépnie, vagy ahogyan Jókai a Millenium alkalmából újra kiadott *A magyar nemzet története* című kötet utószavában fogalmazott:

A honfoglalás első évezrede bevégeződött. [...] Ámde az új ezredév az új honfoglalás korszaka fog lenni. [...] Az országnak egészben, a nemzetnek tömegében gyarapodni, gazdagodni a feladata. Versenyre kell szállni a magyarnak az egész világgal a földművelés, állattenyésztés, kézmű- és gyáripár, kereskedelem, közlekedés, találmányok, tudományok és művészetek minden tartományaiban. Végtelen tér nyílik a hódításra.¹⁹⁷

A paradigmaváltás eszméje, a hányattatott háborús történelem helyére lépő új civilizatorikus feladatok, a harci erényeket felváltó polgáriak tételezése, a milleniumi év gondolatvilágának egyik meghatározó mozzanata volt.¹⁹⁸

HONFOGLALÁS ÉS HONFÖLDRAJZ

Hunfalvy János *A magyar szent korona birodalmának földrajzi alakulata*¹⁹⁹ címet viselő tanulmánya 1899-ből, mely *Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen* címen megjelent monumentális sorozat hat Magyarországról szóló kötetét vezette be, jól példázza, miként lett a tér nemzeti jellegének kialakításakor a honfoglalás fontos retorikai eszköz. Hunfalvy bevezetője ugyanis a térképet egy olyan allegorikus alakzatként kezeli, melynek értelmezéséhez a milleniumi ünnepeken állandóan jelenlévő magyar lovas alakját idézi meg. A szerző, aki egyike volt az ország első földrajztudósainak, Magyarország földrajzának egyes elemeit egy szigorúan körülhatárolt alak tágabb értelmezési keretébe helyezi és ezáltal a földrajzi leíráshoz figuratív jelentést társít.

A Kárpátok Hunfalvy leírásában azon hegykoszorú részét képezik, mely „Európa főgerincét”²⁰⁰ alkotta. Erdélyt a Kárpátok hegyvonala „erős karral kapcsolja Magyarországhoz s egyesíti vele egy testté.”²⁰¹ Az elnagyolt jellem-

¹⁹⁷ Jókai 1898. 10.: 837–841, 838.

¹⁹⁸ Laurencic Gyula, a kiállítás igazgatója is ezt helyezi az évfoduló alkalmából elmondott üdvözlő szavai középpontjába. Vö. Piványi (szerk.) 1896: 2.

¹⁹⁹ Hunfalvy 1888: 9–18.

²⁰⁰ Hunfalvy 1888: 9.

²⁰¹ Hunfalvy 1888: 14.

zésből nem hiányozhat persze a „szív”, mely kifejezés az ország „természeti középpontját”-t,²⁰² vagyis a fővárost jelenti.

De az országtest képe itt nem a táj termékenységének, változatosságának és egyes részletszépségeinek bemutatására szolgál, hanem sokkal inkább arra, hogy élesen megkülönböztesse környezetétől és összetéveszthetetlen egyéniséget kölcsönözzön neki.

Magyarországot ennek értelmében „szépen kiszabta és kikerekítette a természet, s a szomszéd országoktól jól kiváló, szembetűnő határvonalakkal különítette el”,²⁰³ azaz elsősorban a határai határozták meg. E határok hegyhátak, hegyláncok, hegymasszívumok és -karéjok, részben pedig folyók mentén futottak, ugyanakkor nem voltak minden irányban egyformán élesen meghúzva. Nyugaton sem a tájat, sem az ideológiát tekintve nem működik a szigorú határ. Erdélyt ezzel szemben Hunfalvy „roppant fellegvár”-ként írja le, „melyet a természet épített fel s tolt előre a határtalan keleti síkságra, hogy majdan védelmül szolgáljon a keleti barbárság ellen.” Mindent egybevéve Erdély tehát „keleti bástyafal,” ezzel szemben a nyugati határt „hullámzatos dombvidék”, valamint folyók képezik.²⁰⁴ Hunfalvy János, aki számos pozitívista földrajzi munka szerzője volt, ebben a bevezető tanulmányában a természeti táj fiziognómiáját megrajzolva közvetlen politikai üzeneteket fogalmazott meg. A tájleírás ugyanis egy alapító mítoszt feltételez. A szöveg, amely a magyar millennium előtt íródott, az ünnepségsorozat központi mítoszáét, a 896-ra datált honfoglalást vetíti rá erre az allegorikus „térképre.” A természetleírás középpontjában tehát az az államszervezet áll, melyet „a magyar nemzet alapított[.] s immár egy ezredév óta [fenntart] a legválságosabb viszonytárságok közepette.”²⁰⁵ Ezt az államot Hunfalvy szerint nem az itt lakó népek tartják fenn, akik az ország természeti adottságaival élni tudnak, hanem harcias „nomádok”:

A magyarok ott jöttek be az országba, a hol a határvető hegykoszoru legkeskenyebb. Átkelvén az erdős hegyeken, a völgyek nyílásait követték s akadály nélkül eláraszták az Alföldet. Azután a nagy síkságra szolgáló völgyeken fölfelé nyomulván, csakhamar a hegyes Felföld népeit is meghódoltaták; átkeltek a Dunán is s a termékeny szép dombvidéket megszállván, a Száváig, sőt a tengerig száguldoztak el gyors paripáikon. Ifjui hévvel, hősi lelkesedéssel törtek előre hódító őseink, kikicsaptak a természetes határokon túl s hadjárataikat nyugati és déli irányban mesz-

²⁰² Hunfalvy 1888: 15.

²⁰³ Hunfalvy 1888: 9.

²⁰⁴ Hunfalvy 1888: 14.

²⁰⁵ Hunfalvy 1888: 15.

sze vidékekre is kiterjesztették. De nem sokára felhagyván csapongó portyázásaikkal, a természet által kiszabott határok között telepedtek meg.²⁰⁶

A mozgékony nomád mint a magyarság prototípusa a milleniumi ünnepség képvilágához tartozott, de alakját a jelen követelései határozták meg.²⁰⁷ A neki tulajdonított sajátosságokat, így a harcrakész, jól körülhatárolt férfitestet és a ruganyosságot, alkalmazkodóképességet, Hunfalvy nagyvonalúan átvitte a földrajzi tájra.

Földrajzi áttekintésével elsősorban az ország egységét kívánta igazolni. A jelen és múlt egymásra vetítéséből már-már logikusan következik, hogy a magyarok, bár nem egyedüli lakói az országnak, mégis az egyedüli nép, „mely az államot megalapította s mely azt, nem tekintve egyéb erkölcsi és anyagi kiváló tulajdonságait, már létszámánál és elhelyezkedésénél fogva is egyedül képes fenntartani.”²⁰⁸ Hunfalvy ezzel (ha nem is etnikai, de) politikai és földrajzi értelemben homogén teret hoz létre. Az erős határok és harcias ősök képeivel ugyanakkor elhárítja a „szétदारabolódástól” és a „széteséstől” való félelmet, s bármilyen más akaratképződés lehetőségét a határokon túlra utalja.

A NEMZET TERE MINT SZÍNHÁZI TÉR

A hírközlés új technikai médiumai, elsősorban a modern sajtó és a távirás 19. századi fejlődésével megváltoztak a hírek rezonanciateréről alkotott képzetek. Ezek a terek egyre nagyobb földrajzi távolságokat ölelnek fel, és a lehető legszorosabban kapcsolódnak a nemzet „elképzelt közösségének”²⁰⁹ kialakulásához. A 19. század egyik központi irodalmi és publicisztikai metaforája a nemzet földrajzi területét olyan hangzó testté stilizálja, amely által hallhatóvá válnak a hírek. Az akusztikai jelentésmezőhöz gyakran egy vizuális társul, amely a hangzó test és a rezonanciater képzetét átvezeti a színpad metaforájába. Ebben a térben a hírek, a tájak és a politikai szereplők egy nagyszerű látványosság logikája szerint szerveződnek, illetve válnak hallhatóvá és láthatóvá.

A 19. század végén a dualista Magyarországon az ország földrajzi egységét nemcsak hangoztatják és emlékművekkel rögzítik, de ezen egység visszhangterként való megkonstruálása is tetten érhető. Már 1860-ban, Széchenyi

²⁰⁶ Hunfalvy 1888: 15.

²⁰⁷ Vö. Dávidházi 1999: 347–356; Dávidházi 1998: 61–77.

²⁰⁸ Hunfalvy 1888: 17f.

²⁰⁹ Vö. Anderson 2006.

halálakor is szívesen folyamodnak a nekrológok színházi metaforákhoz,²¹⁰ ezt a képzetet aztán a sajtó az ezredéves ünnepség előestéjén részletesen kifejti és nyomatékosan továbbírja. E metaforák azonban csak a millenniumi kiállítással alakulnak át valódi médiaperformansszá. Az ezredéves ünnep kapcsán egész országrészek épülnek be abba a hatásos, nemzetállami médiaprodukcióba, amely 1896 körül a reprezentáció legkülönfélébb síkjaira kiterjed. Az „ezeréves” Magyarország városai és tájai egy látványosság díszleteivé lesznek, a nemzet mint egységes történelmi szereplő képze kiegészül a nemzet mint fizetőképes publikum képzetével, amely elképzelés a hozzá kapcsolódó gyakorlattal együtt épp a millennium eszméje miatt tűnhet kérdésesnek.²¹¹

A FOLYAMSZABÁLYOZÁS MEGJELENÍTÉSE A MILLENNIUMI ÜNNEPEN

A Vaskapu a folyamszabályozást övező hatalmas nyilvános érdeklődés révén jól illeszkedett a millenniumi ünnepségsorozat premisszáihoz. Ráadásul a szabályozást egy magyar államférfi²¹² kezdeményezte, a különböző hozzá kapcsolódó tervek magyar mérnökök készítették²¹³ és részben építették, természetes volt tehát, hogy nemzeti büszkeség tárgyát képezte. A Vaskapucsatornáról, annak építéséről és felavatásáról szóló híradások és glosszák igyekeztek azt a millenniumi ünnepség, illetve az Ezredéves Országos Kiállítás kontextusába helyezni.

Történt ez

- a vízépítészeti, s azon belül az al-dunai folyamszabályozást bemutató kiállítási pavilonról szóló beszámoló,
- a millenniumi ünnepség keretében a Vaskapu jelentőségének és aktualitásának hangsúlyozása, a Vaskapu szimbolikus jelentésének keresése, illetve e jelentésnek a millennium szimbolikájába való integrálása, továbbá

²¹⁰ Vö. Király 2004: 123–140.

²¹¹ „A kormány [...] a hivatalos Magyarország ünnepévé akarja tenni a millenniumot, melyen dáródóznak a végrehajtók, anyakönyvvezetők és az állameszmének hasonló képviselői, de a nemzetet csak néző és fizető közönségnek akarják megfogni. [...] Miféle nemzeti ünnep az, melyre belépőjegyet kell váltania minden ünneplőnek. Bizonyára, ha a honfoglalást akként intézték volna, hogy míg Árpád hadai verekedtek, addig a közönség tribünökről nézhette volna a honfoglalást, a fizető nézőközönségnek nem volna sok jogcíme, hogy magát honfoglalónak nevezhesse.” X-szel jegyzett vezércikk a *Magyar Állam* című újságban 1896. február 28. Id. Tarr 1979: 9.

²¹² Széchenyi István.

²¹³ Vásárhelyi Pál, Wallandt Ernő.

- az építési munkálatok és a felavatási ünnepség esztétikai eseményként való inszcenírozása révén.

Ott volt továbbá a Millenium alkalmából kiadott reprezentatív album, mely képeket és szövegmagyarázatokat szentelt a folyamszabályozás tárgyának, valamint egy többnyelven kiadott monográfia a Vaskapu-zuhatok regulációjáról. A látványos reprezentációk ugyanakkor jótékonyan palástolták azt a tényt, hogy a szabályozási munkálatok ekkor egyáltalán nem értek még véget.²¹⁴

VASKAPU-TOPOSZOK

A milleniumi ünnepség szervezői mindenekelőtt az ország természeti szépségeit és modernizációs eredményeit tartották reprezentációra alkalmasnak. A Vaskapu-csatorna megépülte mindkét szempontnak eleget tett, ezért választották az ezredéves ünnepség fényes záróaktusául.

A „Vaskapu-csatorna” ünnepélyes megnyitása 1896. szeptember 27-én persze éppúgy jelképezhette volna Isten malmának végtelen lassúságát, mint a műszaki haladás tempóját. De azok a mérnökök, újságírók, díszlettervezők, fényképészek és grafikusok, akik az ünnepséget dokumentálták, illetve a sajtó számára megformálták, más dramaturgiai célokat tűztek maguk elé. A Vaskapuhoz elsősorban két gondolatkör kapcsolódott írásban és képen:

- az elemekkel folytatott harc és
- a kereskedelem biztonsága és felvirágzása a polgári jövőben.

Amikor 1890 és 1896 között a dunai zuhatagok szabályozása a nyilvánosság reflektorfényébe került, e két toposzt fényképek, leírások, szakkönyvek és sajtóhírek különféleképpen kombinálták, értelmezték, illetve kapcsolták össze a napi aktualitásokkal.

²¹⁴ A városligeti Vízépítéset pavilonban külön szárnyat szenteltek a Duna-szabályozásnak, ahol a Felső-Duna-szabályozás tervei és makettjei mellett a Vaskapu-szabályozásait is kiállították. Meg lehetett csodálni a munkagépek kicsinyített másait. „Különösen feltűnést keltettek azok a modellek, melyek a laikus közönségnek is érthető módon mutatták be a munkálatokat. A robbantó-, fúró- és anyagszállító hajók kicsinyített mintái, továbbá a munkálatok domború mívű képei s főként a Gereben melletti szorulat és az alatta levő hajóút megjavításának modellje voltak igen szemléltetőek.” Kovách 1897: 677.

AZ ÜNNEPÉLYES MEGNYITÓ

A folyamszabályozás politikai jelentősége csak akkor került az érdeklődés homlokterébe, amikor összekapcsolták a Magyar milleniumi ünnepség programjával. A Vaskapu-csatorna ünnepélyes megnyitója 1896. szeptember 27-én valóban a „Magyarország ezeréves fennállásának alkalmából rendezett hatalmas rendezvények” formális lezárása volt,²¹⁵ s ezzel olyan jeles nyitóünnepségekkel került egy sorba, mint a budapesti földalatti, a Múcsarnok vagy a Ferenc József-híd felavatása, amelyek a Városligetben rendezett kiállítással egyetemben Magyarország ezeréves fennállását és a modern polgári (Nyugat-)Európába való betagozódását voltak hivatva demonstrálni.

A megnyitó, amelyen Ferenc József, valamint I. Károly román és I. Sándor szerb király (tehát a környező országok uralkodói) vettek részt, utalt mindenre, ami csak az ezeréves ünnepség keretében kívánatos cél lehetett. A folyó mindkét oldalán ott lobogtak azoknak (a sajtó által röviden európai *Areioszpagosznak* nevezett) nemzeteknek a zászlói, akik a berlini kongresszuson Ausztria–Magyarországot bízták meg a folyami zuhatagok szabályozásával. A népeket elválasztó akadályokat, melyek lebontása a modern kor és nem utolsó sorban a szabad kereskedelem érdekében rendkívül időszerűnek és szorgalmazandónak tűnt, a Vaskapu csatornán keresztbe kifeszített virágfűzér jelképezte, amelyet azután a császár hajója szakított szét. A technika és a mérnökök szerepének kidomborítása végett a szabályozási munkálatokban részt vevő mérnökök nevében első ízben szólíthatta meg közvetlenül a császári felséget állami hivatalnok, mégpedig a szabályozási munkákat vezető Wallandt Ernő mérnök (a bécsi sajtóban: Ernst Wallandt²¹⁶). Végezetül a „császárhajó”²¹⁷ névadása különösen érzékletessé teszi a politikai akarat és az ezt megvalósító technika egységét. A hajót ugyanis, mely őfelségét, a császárt szállította, nemes egyszerűséggel *I. Ferenc József*-nek nevezték és a névazonosság a hajónak a politikai metaforikában Horatius óta élő államhajó jelentését mintegy tapinthatóvá tette. Ez a hajó haladt végig elsőként a Vaskapu hajózási csatornáján. A makacs természeti elem, a folyam ezzel szemben csak a diadal háttereként került be az ünnep szimbolikus rendjébe.

²¹⁵ Mayer–Winkler 1996: 83.

²¹⁶ Die Eröffnung des Canales am Eisernen Thor. *Wiener Abendpost*. (Beilage zur Wiener Zeitung), 1896. szeptember 28., 1.

²¹⁷ Die Eröffnung des Eisernen Thores. *Die Presse* (Abendpresse). 1896. szeptember 28., 2; Die Eröffnung des Eisernen Thores. *Die Neue Freie Presse* (Abendblatt) 1896. szeptember 28., 2.

AZ ÜNNEP ÉRTELMEZÉSEI

Az itt vázolt dramaturgiai keretet természetesen más jelentésekkel töltötte meg, illetve másként értelmezte a bécsi udvar és a magyar vendéglátók, a bécsi újságok és a magyar sajtó. Míg ez utóbbi fáradhatatlanul hajtogatta a nagy mű példaszerűen magyar jellegét, és így bölcsen elhallgatta, hogy a munka egy braunschweigi gépgyár (G. Luther) vezetésével valósult meg, addig a császár beszédében egy szóval sem említette, hogy valójában a magyar (és nem az osztrák–magyar) állam állta a munkák összköltségét.²¹⁸

Annál nagyobb hangsúlyt helyezett a bécsi udvar (konkrétan a külügyminiszter Goluchowszky gróf) az „érdekek közösségére”²¹⁹ – különösen Románia irányában. Az az ország, amely a *Budapesti Napló* szerint 1877-ben még nyitott országútként szolgált az orosz érdekeket, immár zárt ajtó lehetett Oroszország felé, ezt húzta alá Ferenc József romániai utazása is a megnyitó után. A magyar újságok bizalmatlanul fogadták ezt a szövetséget, s a megnyitó előtt és után a román politikai intrikákról, valamint a Magyarország és Románia között tovább dúló vámháborúról közöltek tudósításokat.²²⁰ Még a dunai táj leírása is a szimbolikus elhatárolódás célját szolgálta.²²¹

AZ EZREDÉV SZIMBOLIKÁJA: BEFOGADOTTAK ÉS KIREKESZTETTEK

Ez a néhány példa mindössze utalni kíván azokra az összetett és részben nagyon árnyalt elhatárolódási stratégiákra, amelyeket a Vaskapu-csatorna megnyitója kapcsán alkalmaztak. Végso soron mindig az volt a cél, hogy a mű és az ünnepség beilleszkedjék azon témák és képek bonyolult rendszerébe, amelyek a kiállítás és a millenniumi ünnepségsorozat értelmét és jelentőségét voltak hivatva kifejezni. A Vaskaput ily módon a sajtó a magyar történelem jelképévé nyilvánította, mivel a magyarság saját sorsát vélte kiolvasni az Ős-Duna és a sziklák harcából.²²² Együttal Magyarország geopolitikai helyzetének

²¹⁸ Vö. Ferenc József császár megnyitó beszédéből. Id. Mayer–Winkler 1996: 84.

²¹⁹ Mayer–Winkler 1996: 84.

²²⁰ Budapesti Napló már előzetesen óv a román cselszövénytől: „Láttuk a magyar királyt ott az ország határán, ahonnan ellenségeink üvöltő lármája legjobban hallatszik.” Urechia felsülése. In: *Budapesti Napló* 1896. szeptember 25., 1; *Új Szövetség*. In: *Budapesti Napló* 1896. szeptember 29., 1.

²²¹ Vö. „Kapocs Nyugat és Kelet között” című fejezet.

²²² „Viszontagságos zivataros sorsunk folyásához úgy hozzáillett a haza déli sarkában a Vaskapu szimbolikája, hogy a zúgó vizek árjai bérceket ostromolnak, a hullám megtörik rajta, nyögve

leképezésének tekintette: kelet és nyugat között az ország hivatása az volt, hogy utat mutasson a Nyugat számára keleten, az újonnan megnyitott csatorna pedig keletre szállítsa a polgári értékeket. A honfoglalás harcias mítosza, illetve a magyar őstörténet és az új polgári világ józan elvárásai és békés eredményei közötti szakadék, ami már a milleniumi kiállítást megelőző parlamenti viták egyik fontos témája, természetesen a Vaskapu stilizálásaiban is észrevehető. Az örök harc egykori szimbólumát, a „dunai vízi utat” ezúttal a kiszámíthatóság szempontjai szerint vizsgálták. Olyan ellentmondás ez, amely nem ritkán csak a technikai és nemzeti omnipotencia képzelmében oldható fel. Ennek szellemében a Duna szabályozása nem egyszerűen a természet technikai megjobbításának nyilvánított, hanem soha véget nem érő diadalnak:

Magyarország a királyi folyam útján tengerekkel fog érintkezni, a Vaskapun át ezer tonnás gályák úsznak fel Budapestig, a Csepel szigetből tengeri kikötő lesz, s a magyar fővárosból kelet első metropolisza, mely Sztambult fölöslegessé teszi, Pétervárt és Bécsset messze túlszárnyalja, egyenlő rangúnak magával csak Londont és Párizst tűrve meg.²²³

– így *A hét*.

Ez a dicsőséges önkép a tájleírások optikai elrendezésében is kifejezésre jutott. A tájat olykor panorámához hasonlították, máskor a Duna régi medrét felülnézetből egy képzeletbeli léghajó fedélzetéről láttatták.²²⁴ De nemcsak a felülnézet kitüntetett perspektívája utal a mindenhatósági fantáziákra, hanem a helyszín minden pontosabb földrajzi adatának elhallgatása is. A Vaskapunál közvetlenül Európa szívébe evezünk, vagy épp az ellenkező irányba: a tengerhez.²²⁵ Orsovát pedig, ahol szeptember 26-én, illetve 27-én három király fogadására készülnek, az egyik újságíró „egy darabka Budapestként” írja le.²²⁶ Utóbbi hasonlatnak ugyanakkor nagyon is valós alapja van: a város és főként a pályaudva előtti tér tömve volt aznap budapesti újságírókkal, politikusokkal és fiákerekkel. Orsovát ráadásul ezekben a napokban tetőtől talpig kicsinosította, méghozzá egyáltalán nem kisvárosi módra – egy budapesti cég. Így válik

zajlik hátra s új erővel rohan neki a résnek. A magyarság a maga sorsát olvashatta ki az ős Duna vívódásából a Vaskapunál.” Sebők 1896: 17, 669f.

²²³ „Magyarország a királyi folyam útján tengerekkel fog érintkezni, a Vaskapun át ezer tonnás gályák úsznak fel Budapestig, a Csepel szigetből tengeri kikötő lesz, s a magyar fővárosból kelet első metropolisza, mely Sztambult fölöslegessé teszi, Pétervárt és Bécsset messze túlszárnyalja, egyenlő rangúnak magával csak Londont és Párizst tűrve meg.” B. P. 1896: 669f.

²²⁴ Sebők 1896: 669.

²²⁵ B. P.: A Vaskapu. (*Budapesti Napló*, 1896. szeptember 27., 3)

²²⁶ *Budapesti Napló*, 1896. szeptember 27., 3ff.

az utolsó magyar határváros a Vaskapu közvetlen közelében szó szerint is a kiállításarchitektúra egy darabjává. Ha magát a várost nem is építették föl, illetve bontották le, a sajtó híradásai nem mulasztották el megemlíteni, hogy Orsova még sohasem volt és nem is lesz többé az, ami ezen a napon volt, nevezetesen: díszlet. Vagy Florian Nelle szavaival: „Az a kitüntetett hely, ahol az imaginárius áttevődik a valóságba.”²²⁷

KAPU ÉS KORSZAKHATÁR

Az ünnepélyes megnyitó a Vaskapun való átjutást egyfajta beavatási rítusként keretezte és a kapu jelentését sokszorosán kiaknázta. A kapu jelképezte – legalábbis az újságok terjengős beszámolóí szerint – az átlépést egy olyan új történelmi korszakba, amelyben a nemzetek immár nem az egymástól való elkülönülésre törekedtek, hanem arra, hogy a kereskedelem és a közlekedés révén közeledjenek egymáshoz.

A népek egykoron arra törekedtek, hogy egymástól elkülönüljenek, s hogy birodalmaik között falakat emeljenek; ma ezen korlátok felszámolására törekszünk, és arra, hogy a különböző országokat egyre jobban összekapcsoljuk a fergetes forgalom és a kereskedelem révén. Évezredekén keresztül a Vaskapu ilyen népeket elválasztó veszedelmes akadály volt a Duna legdélekeletibb csücskében, amely nem is olyan régen még a Kelet és Nyugat között húzódó határt jelentette.²²⁸

A Vaskapu hajózhatóvá tétele a már említett paradigmaváltás jelképévé lett, mintegy megjelenítette a harcias múltból a modern ipari korszakba történő átmenetet. Az újságírók tollán „az ostromlott kapu”-ból „diadalportálé” lett, mely „a béke s a polgárosultság számára” nyitott utat.²²⁹ A milleniumi kiállítás katalógusa a folyamszabályozást békés hódításként és egy paradigmaváltás modelljeként ünnepli, ennek értelmében a hazához való jogot immár

²²⁷ Nelle 2006.

²²⁸ Lindenberg 1896: 762.

²²⁹ „[M]ely az ostromlott kapuból diadalportálét alkot a béke s a polgárosultság számára.” (Sebők 1896.) „Szingazdag képet talált ott a néző arról a nagy kulturális misszióról, melyet ez a nemzet a haza földjén teljesít; láthatta, hogy a magyarság nemcsak külellenségtől védte meg a hazáját, de az elemeket is legyőzte a tudomány és áldozatkészség hatalmas fegyverével; láthatta, hogy ez a nemzet nagy munkával fizette meg a haza földjéhez való jogát és milliókat bocsátott rendelkezésére a szaktudománynak, hogy a gazdasági kulturát a vizek kártételei ellen biztosítsa, hogy a vizeket a kultúra szolgálatába hajtsa és hogy természetes vízi útjait a nagy világforgalomba beiktatván, ezzel a közvagyonosodás, a nemzeti erősbödés forrásait megnyissa.” Kovách 1897: 651f.

nem fegyverekkel, hanem a tudomány és az áldozatvállalás eszközeivel kellett kivívni.

A Vaskapu ezzel szinte magától került a millenneumi üzenet centrumába, hiszen épp azt a két gondolatot tudta megjeleníteni, amelyek az ünnepség számára a leglényegesebbek voltak, egyrészt a szándékot az ország területi egységének védelmére, másrészt hogy az ország a modernizáció diadalával egy új korszakba lép.

ÖSSZEGZÉS

A kollektív identitások kialakításában a tájak fontos projekciós felületekként működnek. A 19. században a tájak esztétizálása és historizálása jelentősen hozzájárult a homogén territóriumok képzetének létrejöttéhez. Noha a Duna kezdetben a nemzetek feletti Habsburg Birodalom emblematisztikus tája volt, később a 19. század második harmadától mindinkább szolgált nemzeti identitásnarratívák igazolására is. A folyó, melyet hol kapocsként, hol határként, hol pedig kapuként értelmeztek, különféle, egymást részben kizáró identitástérképeket hitelesített.

VI. Kűszűbvidék – toposz és topográfia

Ha a Duna szalag, úgy a Vaskapu a gyűrűdés rajta. A dunai tájat jellemző ellentéteket itt a legtöbb szemtanú természetfeletti ellentmondássá stilizálta. A Vaskapu mint közlekedési akadály és mint határvidék a Duna-táj két fontos konstrukciós módja, a műszaki-civilizatorikus és a nemzeti diszkurzus számára is meghatározó lett a 19. században. Együttal azonban a foucault-i értelemben vett heterotópia-elképzelések kitüntetett helye is volt, azaz olyan „hely[.], amely[.] külső[.] minden helyhez képest, mégis tökéletesen lokalizálható[.]”¹ Rainer Warning értelmezésében a heterotópiák sokfélék, de mindig „egyfajta társadalmi képzelet kibontakozásának és megtestesülésének kitüntetett helyei”.² Ezekhez a helyekhez „diszkontinuitástapasztalatok” és „kűszűb-tapasztalatok” kapcsolódnak, és többnyire „a megnyílás és bezáródás összetett formái”³ jellemzik őket.

A Vaskapu is olyan hely volt, ahol az ismert világ szabályai megkérdőjeleződtek és különféle imaginációkkal társultak. A topográfia itt a szó retorikai értelmében toposzá vált: olyan helyé, ahol érvek, képek és formulák találhatóak. A környező táj részei, a Kazán-szoros vagy Ada Kaleh szigete motivikusan olyan szorosan összenőttek a Vaskapuvall, hogy többnyire egyáltalán nem lehetett őket szétválasztani, olykor azonban mégis önálló életre keltek.

KŰSZŰBTAN

A modern térszemantika mindenekelőtt a kűszűbök tudománya. „Az átmenet és az átalakulás lényegi folyamataira”⁴ irányítja a figyelmet, miközben a „sima közlekedési tér”⁵ mindinkább azt a gyanút kelti, hogy a hegemoniális gondolkodás⁶ eszközéül szolgál. A határ mint vizsgálati tárgy azt jelzi, hogy a 20. században megváltozott a tér iránti érdeklődés, s ennek következtében a tér „az észlelés a priori feltételéből” „különféle téridők” sokaságává értelme-

¹ Vö. Foucault 1999: 147–157, 149.

² Warning 2009: 7.

³ Warning 2009: 6.

⁴ Koschorke 2012: 119.

⁵ Serres 1993: 220.

⁶ Schweitzer 2011: 288, 341ff.

zódott át.⁷ A század folyamán, amint Albrecht Koschorke írja *Wahrheit und Erfindung* című kötetében, a „kultúraelméleteknek az euklidészi térből való tömeges exodusa”⁸ figyelhető meg. A Vaskapu példája viszont éppenséggel azt mutatja, hogy a homogén közlekedési teret adott esetben bizony már jóval korábban is felülírták mitikus topográfiák.

Különösen érdekes ebből a szempontból homlokegyenest ellentétes térképzetek egyidejű jelenléte a 19. századi dunai úti beszámolóokban és irodalmi szövegekben. Miközben ugyanis a dunai gőzhajózás elterjedését előszeretettel jelenítették meg úgy, mint lépést a Földet egyetlen homogén térré változtató haladás útján, addig némely folyó menti tájat épp ezen elképzelés inverziójaként prezentáltak. Ez az ellentmondás azon a ponton csúcsosodik ki, amely a 19. században a hajózás számára legnagyobb kihívást jelentette, azaz a Vaskapunál.

A VASKAPU – A TÁJLEÍRÁS NEHÉZSÉGEI

„[M]int valamely pokoli szörny hatalmasra tátott szája”⁹ – így jellemezte a Vaskaput 1834-ben Michael Quin. A zuhatag moráját pedig úgy: „mintha szakadatlanul dörögne az ég”.¹⁰ A későbbiekben nagyjából ez maradt a Vaskapu-leírások két legfontosabb eleme: a természetfölötti képi és akusztikus szignálja. Pokol helyett természetesen éppúgy szerepelhetett mennyország vagy paradicsom is. Az alig néhány évvel Quin után érkező Adolphus Slade a Vaskapu távolabbi környezetét leírva úgy vélte, ez az a hely, ahol „az ateista kénytelen elismerni Isten létezését”.¹¹ A víz zúgása következtében elhalkul, illetve elhallgató emberi beszéd pedig maga is értelmezhető volt az Isten előtt illendő áhítat, illetve rettegés jeleként; ezt fejtegeti Jókai *Az arany ember* elején: „az ember elnémul, és saját szavát meghallani retteg e titáni zengés közepe”.¹² A Vaskaput és a Kazán-szorost sokszor ábrázolták világvégi tájként. Az emberfölötti veszély és annak esztétikai megfelelője: a fenség attribútumai révén a Vaskaput gyakran összetévesztett al-dunai zuhatagok¹³ még a leg-tárgyszerűbb leírásban is mint „az egész Duna-táj csúcspontja”¹⁴ szerepeltek,

⁷ Koschorke 2013: 112.

⁸ Koschorke 2013.

⁹ „the gapping jaws, as it were, of some infernal monster” Quin 1836a: 122.

¹⁰ „like sounds of continued peals of thunder” Quin 1836a: 122.

¹¹ „Here the atheist must acknowledge a God.” Slade 1840: 161.

¹² Jókai 1964: 24–25.

¹³ Az Al-Duna zuhatagos szakasza 124 folyamkilométerre terjedt ki Moldova és Szörénytornya között, és magába foglalta a Vaskaput is.

¹⁴ Koch 1846: 74.

mint az a tájék, ahol a Duna akár a Rajnával¹⁵ – más verzióban: az Alpesekekkel vagy a tengerentúli vidékekkel – is felveszi a versenyt.¹⁶

Épp a veszély esztétizálása lehetett az ok, ami miatt a Kazán-szoros, amelynek változatos szurdokai között egy sor zuhatag húzódott (Stenka, Kozla-Dojke, Izlás-Tachtália, Grében, Jucz), és a fölöttébb veszélyes, ámde tájképileg nem túl látványos Vaskapu közötti különbség gyakran (és egyre inkább) elmosódott, olyannyira, hogy a 19. század végén a Demir Kapi-t *voltaképpen* Vaskapuként kellett megkülönböztetni.

Noha a Vaskapu túlzó leírása, mely különösen Quinre volt jellemző, különféle hangszerelésekben a 19. század derekán igen elterjedt, azért korántsem volt kizárólagos. Más utazók úgy vélték, Quin tán összetévesztette a Vaskaput a Niagara vízeséssel.¹⁷ A bécsi polgárasszony, Ida Pfeiffer, aki szentföldre tett utazásakor járt a Vaskapunál, csalódásának adott hangot:

A zuhatagok messze alulmúlták várakozásomat, szinte semmi nem volt igaz a többnyire oly költőien szép leírásokból. Én úgy írok le mindent, ahogyan láttam, amint saját szememmel meggyőződtem róla, minden cicoma nélkül, ahogy volt.¹⁸

De vajon leírható-e a táj úgy, ahogy van? Elvonatkoztathatóak-e a részletek attól az egésztől, amelyet az útirajz alkot? Nemcsak a dunai zuhatagok nyújtottak más és más látványt aszerint, hogy épp milyen volt a vízállás, de az útirajzok különféleképpen teremtették meg azt a „valóság”-szövedéket, amelyben a részletek jelentőséget és egyúttal jelentést kaptak. A 19. század harmincas–negyvenes éveiben megjelenő útirajzok „valóságát” épp az új jármű, a Dunán ekkor meghonosodó gőzhajó határozta meg. Tény, hogy a Vaskapu csak a gőzhajózás megindulásával lett a szélesebb utazóközönség számára hozzáférhetővé és egyúttal ismertté.¹⁹ Túlzás nélkül mondható, hogy a tájleírások horizontját a gőzhajó rajzolta meg. Michael Quin Vaskapu-leírá-

¹⁵ „The effect electrical; and such the exquisite beauty of the scenery, that some of our party, familiar with the Rhine and the Rhone, acknowledged they had never seen nothing comparable to this.” Elliott 1838: 123.

¹⁶ „It strikes even the most experienced traveller with surprise and admiration, and throws many of his previous recollections of Alpine and transatlantic scenes into the background.” Beattie 1844: 209.

¹⁷ Slade 1840: 175.

¹⁸ Pfeiffer [1843] 1846: 15.

¹⁹ „Amióta csak hozzáláttak ama csudálatos terv megvalósításának, amely a dunai gőzhajózásnak a Fekete-, illetve a Földközi-tengerrel való összekötését tűzte ki célul, s amely mára, apró fennakadásoktól eltekintve, szerencsésen meg is valósult, Európának kevés tája tett szert ilyen hírnévre és keltett ekkora érdeklődést, mint az az Újorsovától egyórányira található nagy dunai zuhatag, amelyet a török Demir-Kapi elnevezés alapján Vaskapunak is hívnak” – summázta 1838-ban egy bánsági utazása kapcsán Joseph von Dorner. Dorner 1839: 207.

sának sajátosságát ezért nem annyira a Bécs és Konstantinápoly közötti új vízi összeköttetés felett érzett lelkesedése mint inkább a könyve lapjain kifejtett közlekedési ideológia és az azt keretező mitikus topográfia közötti érzékeny különbség adja.



31. kép: Bartlett, William: *A Kazán szoros*.
(Forrás: William Beattie: *The Danube*, London: Virtue 1844.)

Quin részletesen taglalta a szabályozási terveket, amelyeknek az volt a feladatuk, hogy minden akadályt elhárítsanak a szabad hajózás útjából, ugyanakkor vallásos színezetű túlvilág-metaforákat használt, hogy a Vaskaput kiemelve abból a homogén térből, amellyé meggyőződése szerint az egész világnak válnia kell.²⁰ Az akadályok lebontása az útírajzoknak nemcsak témája, de egyúttal előfeltétele is volt, hisz Quin, akárcsak a többi útírajzíró, azon a közlekedési eszközön érkezett a Vaskapu vidékére, amely a kortársak szemében ennek az átalakulásnak az emblémája volt.²¹

²⁰ Tekintve az emelkedett hangnemet Quin akaratlanul is komikusan hat, amikor a könyv első kiadásában a Vaskaput egész egyszerűen vasajtóként emlegeti (*Iron Door*) (Quin 1835: 144.), mert valószínűleg nem volt vele teljesen tisztában, hogyan is néz ki valójában a Vaskapu. A második és harmadik kiadásban hosszasan idézi ehelyütt a *The Quarterly Review* (London) Nr. 108. kommentárját. Quin 1835: 123–128.

²¹ A Vaskapu szimbolikus jelentéseinek sűrűségét a leírás túlzásai és a küszöböt meghatározó elmentések hangsúlyozása mellett elsősorban nevének értelmezései adták. Újra és újra politikai



32. kép: *Vaskapu, Duna és hegyek*. (Forrás: The Illustrated London News 1871.)

A földet egyetlen összefüggő, homogén térré változtató expanzió gondolatmenetében a veszély, a döbbenet és a csodálat pillanatai furcsa hézagot képeztek. Ez az ellentmondás a Vaskapu reprezentációiban sok tekintetben tartósabbnak bizonyult, mint az útirajzírás műfaja.

szempontból értelmezték: olyan kapu volt, amelynek kulcsa Konstantinápolyban található, A hajóutasok feltehetőleg képzelt dialógusában Beattie a „Vaskapu” jelentését így magyarázza: „But the ‘gate?’” „Why the gate is nothing more or less than other gates, the ‘outlet’, and I dare say we shall be very glad when we are ‘let out quietly.’” [...] „Should we have to wait long?” „Only till we got the ‘key’, although we might have to send to Constantinople for it.” [...] „and very luckily we found the ‘key!’” Beattie 1844: 218f.

Más szövegek olyan kapuként jelenítették meg, amely szinte egy másik világba vezetett. Jelentette ez azt, hogy a Vaskapu után egy másik, oszmán világ kezdődik. „Innentől kezdve a táj mindkét oldalon egészen más jelleget ölt. [...] Apránként minden törökös jelleget ölt és az utazónak egyértelműen feltűnik, hogy átlépte azt a határt, melyen túl az iszlám uralkodik.” (Wolff–Bartlett [ill] 1847: 231.) „Lehetett azonban a Vaskaput valamiféle időbeli küszöbként is értelmezni, amely vagy a jövőbe, (Vö. *A Magyar millennium történelmi performansza* című fejezettel) vagy a múltba vezetett, ahol „szinte ősvilági növényzet” burjánzott (Wolff–Bartlett [ill] 1847: 219.). De egyúttal az a hely is volt, ahol az elemek harcoltak, és ahol ennek nyomai olvashatóak voltak. „Lassan, az elemekkel való hosszas küzdelem után aztán ezeknek a beltengerben összegyűlt víztömegeknek sikerült áttörniük az említett hegyláncot, és a mai Duna-völgyön át lefolyniuk. Az ehhez szükséges erő, valamint az útjában álló hegyek oly hatalmasak voltak, hogy az emberi értelem kételkedik benne és csaknem lehetetlennek tartja, hogy ezt a hatalmas munkát az elmúlt évszázadokban Vulcanus segítsége nélkül egyedül Neptun végezte volna el, de bizonyos jelek mégis erre utalnak.” Kohl 2014: 245.

Valóságos hely volt, de olyan, ahol a világ megszokott rendje érvényét veszítette, ugyanakkor a „társadalmi képzelet manifesztációja”²²-nak tűnt, – azaz rendelkezett a heterotópia minden sajátosságával. S a hely különlegességét adó különféle attribútumok éppúgy értelmezhetőek voltak fantasztikus túlzásokként, mint feloldhatatlan ellentmondásként.

A VASKAPU SZABÁLYOZÁS TOPOSZAI

Az európai folyók királynőjét övező érdeklődést a 19. században kevés kivétellel a technika és a táj iránti lelkesedés párhuzamossága jellemezte. A távoli al-dunai zuhatagok és vad szépségük, melyeket a gőzhajózás hőskorában különösen ünnepeltek, a meghonosuló gőzhajózás révén kerültek a nyugati világtól elérhető távolságra. A Vaskapu, miközben közlekedési akadályként a folyószabályozás valamennyi műszaki diszkurzusának tárgya lett, egy darab „nagyszerű természet”²³-ként, „fenséges színjáték”²⁴-ként egyúttal e feladat nélkülözhetetlen díszletét is képezte.

A zuhatagszakasz „Isten csodáinak fenségét”, „a világmindenség terem-tőjének fenségességét”²⁵ mutatta, de ugyenezeket a jelzőket használták azon „nagyszerű vállalkozás”²⁶ leírására is, mely a zuhatagok birtokbavételére irányult.

Amikor 1890-ben a Vaskapunál megkezdődtek a szabályozási munkálatok, a műszaki modernizálás és a természeti táj szintén a fenségesség jegyében lett egymáshoz rendelve a nyilvánosságban, ám más hangsúlyokkal mint a század közepén. A fényképeken és a beszámolóokban, melyek tekintettel az általános érdeklődésre precízen dokumentálták a Vaskapunál végzett munkálatokat, a táj csupán a közlekedési vízió dekoratív függelékének tűnik. Az építési területté változtatott táj csupán a technikában manifesztálódó hatalom megjelenítésére szolgált.

²² Warning 2009: 14.

²³ Wallace 1864: 83.

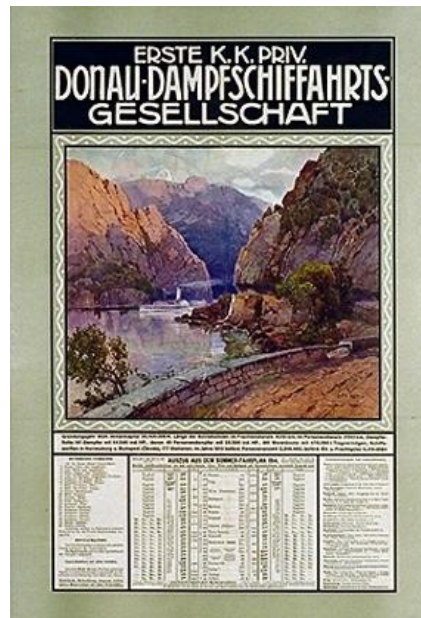
²⁴ Wallace 1864: 87.

²⁵ Wallace 1864: 8.

²⁶ Wallace 1864: 14.



33. kép: *A Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság plakátja.*



34. kép: *A DDSG reklámja.* Lach Fritz 1914.

Miniszterek, királyok, a császári család tagjai, sőt egész testületek utaztak a helyszínre és fényképezkedtek az Ó-Duna kiszáradt ágánál.²⁷ Amit a kamera rögzített, az mindig a politikai jelenlét és a puszta matériájára lecsupaszított táj ellentéte volt. A sóder- és kőkupacok előtt ünnepi ruhába öltözött emberek pózoltak. Mellettük néhány gép. A természet helyett az emberi akarat, illetve az ezt hordozó technika került a figyelem középpontjába.²⁸

²⁷ A munkálatokat Baross Gábor kereskedelmi miniszter nyitotta meg 1890. szeptember 15-én, ő később is többször ellátogatott a helyszínre (1891. július 20-án és 1892. március 26-án). Utódja Lukács Béla ugyancsak többször megfordult a Vaskapunál 1892. szeptember 23-án, 1893. május 27-én és szeptember 21-én, Lukács Béla utódja, báró Dániel Ernő pedig Perczel Dezső belügyminiszter és több parlamenti képviselő társaságában 1895. június 5-én és 6-án tekintette meg a munkálatokat.

1891. október 25-én a román mérnök-egyesület tartott helyszíni szemlét a Vaskapunál, 1892. június 20-án és 21-én a cs. és kir. osztrák–magyar vezérkar, 1892. szeptember 8-án és 9-én pedig a Magyar Mérnök- és Építész-Egyesület. 1892-től számos külföldi szakember látogatott a helyszínre, Gonda Béla könyve egyenként felsorolja őket.

A királyi vendégek közül megemlíttetnek Sándor szerb király és anyja (1893. május 22.), József főherceg (1893. június 8-án) és László királyi herceg (1895. augusztus 24-én és 25-én). Vö. Gonda: Az al-dunai és az ottani többi zuhatag szabályozása, 144–146, 149–150, 152, 157, 163.

²⁸ Vö. Holzer–Limbeck–Lilienau 2005.

Míg hagyományosan a dunai zuhatagok leírása e zuhatagok veszélyeivel és vad természeti szépségével foglalkozott, s a víz zúgása e veszélyes szépség akusztikai szignáljaként működött, amelynek hallatán az ember a szó szoros és átvitt értelmében is elnémult,²⁹ addig a szabályozási munkálatok megkezdésével 1890. szeptember 15-én ez az ábrázolási hagyomány drámaian megváltozott.



35. kép: Klösz, György: *A Grében. A sziklacsúcs elrobbantásával kezdődtek meg a munkálatok a Vaskapunál.* (Forrás: Gedenklblätter an die feierliche Eröffnung der Donauregulierungsarbeiten am Eisernen Thor 1890.)

²⁹ „A Dunát itt mindkét oldalról magas sziklafalak fogják körbe, a Kárpátok és a Balkán-hegység nyúlványai; de a sziklák nemcsak a parton meredeznek, hanem a folyó medrében is veszélyes örvényeket támasztanak. Ezek osztják három ágra vagy csatornára a Dunát, melyek közül a középső a legszélesebb, de akárcsak a másik kettő, ez is sok zátonyt rejteget. A folyó sodra oly erős, hogy két német mérőföldet kell egy órára számítani, és a hajósok csak a lehető legnagyobb óvatossággal tudnak elkörmányozni a sok szűk szoros és szikla között, ráadásul a hullámok zúgása oly erős, hogy az ember alig hallja a másik szavát. A törökök ezt az egész szorost Demirkapinak (Vaskapunak) nevezik, mely majdnem egy óra hosszú, és még ha szerencsésen át is jut valaki a Prigrada-szirt örvényén (Bamil szigete előtt egyedül ebből vagy 23 található), még akkor is hosszabb sziklás szakasszal kell szembenéznie, ha nem is oly veszéllyel, mint az eddigiek voltak.” Heksch: *Die Donau von ihrem Ursprung*, 683. Még azok az utazók is beépítik ezt a toposzt az útleírásukba, akiket a víz zúgása egyébként nem némított el. Ha másképp nem, hát azzal, hogy hiányolják. „Mégfeszített munkával jutottunk keresztül a Vaskapun. Semmit sem tapasztaltunk azonban a ‘rettenetes zúgásból’, amire Jankovich ezredes figyelmeztetett, mondván, hogy órák hosszat csak jelbeszéddel lehet érintkezni.” Széchenyi, Waldstein keleti utazása, 80. (1830 július 5-ei bejegyzés)



36. kép: *A Grében 1892 november közepén.*

Hutterer Géza fényképe után készült metszet. *Illustrierte Zeitung* 1896. szeptember 26.

A hagyományos motívum helyére új akusztikai effektus lépett: mégpedig a zaj. Tekintve a gépek és a munkások nagy számát ez a zaj irdatlanul erős lehetett. Ennek részletezése a leírások elmaradhatatlan eleme, s mintegy felváltja a legtöbb 19. századi ábrázolásban a Vaskapu akusztikai szignáljaként működő toposzt.³⁰ A gépek zaja a leírások obligát eleme lett és az 1890 és 1896 közötti nemzetközi és osztrák–magyar sajtó híradásaiban fölülírta, illetve pótolta a hullámok robaját. A természet fenségét felülmúlja a technikáé. A természeti színjáték helyett a gépek száma, eredete, márkája, teljesítménye, az általuk csapott zajkoncert, továbbá a teherszállító vonatok száma és a kitermelt föld tömege kerül a figyelem középpontjába.

A gépek és munkások zajától visszhangzott a Duna e szakasza Sztenkától egészen Sibbig; a vontatógőzösök, fűró-, zúzó- és kotróhajók, köves dereglyék, ladikok nagy száma szinte benépesítette a folyam egész zuhatagos szakaszát és élénk nyüzsgést, zajos életet öntött e különben csöndes vidékbe s az éjjelenként elektromos fénnel megvilágított munkahajók egyes csoportjai szinte tündéries fénybe öltöztették e különben is elragadóan szép festői tájat.³¹

³⁰ Széchenyi, Waldstein keleti utazása, 80. (1830 július 5-ci bejegyzés)

³¹ Gonda 1892: 148.

A táj ezekben a leírásokban már nem illeszkedik semmiféle allegorikus összefüggésbe, hanem a maga anyagszerűségében lesz a nagyszerű látványosság díszletévé. Akárcsak a korábbi leírásokban, az olyan jelzőkben, mint „óriási”, „hatalmas”, „titáni”, itt sem volt hiány.

ADA KALEH – SZIGET A HATÁRON

Ha a Vaskapu átmeneti tér volt, akkor Ada Kaleh sziget, azaz olyan hely, mely elkülönült a környezetétől. Ada Kaleh a 19. század elején még mondhatni ismeretlenségével hívta fel magára a figyelmet, de a század végére mint „elfeledett sziget” meghódította az irodalmat. Noha a Vaskapu közlekedéstechnikai konnotációiban egyáltalán nem játszott szerepet, – annak ellenére sem, hogy a zuhatagos szakaszon helyezkedett el – mint küszöb több tekintetben is átvette annak jelentését, irodalmi toposzként talán túl is szárnyalta. Míg a Vaskapu az átmenet heterotópiáját példázza, addig Ada Kaleh a kompenzáció heterotópiájához sorolható.³²

*Ada Kaleh*³³ törökül erődszigetet jelent. A sziget a rajta álló erődnek köszönhette nevét, melyet 1689-ben az osztrákok építettek az Oszmán Birodalom elleni védőbástyaként és amely azután többször gazdát cserélt. A körülbelül 1,7 km hosszú és 0,5 km széles sziget az Al-Duna azon szakaszán helyezkedett el, ahol a folyó kilép a Kazán-szorosból és iránya északkeletiről délkeletre fordul. A Duna itt hirtelen 900 méterre szélesedik ki. A szigettel szemben a magyar oldalon Orsova³⁴ városa, a szerb parton pedig Tekija fekvett.³⁵

A három ország, a Magyar Királyság, Szerbia és Románia találkozásánál fekvő sziget az egykori háborús múlt emlékeit őrizte: egy erőd, egy apró település mecsettel, egy bazár, egy parányi orthodox templom, néhány kávéház, valamint egy kormányzói palota – ennyiből állt az egész. Különösen az erőd emlékeztetett azokra az időkre, amikor „kereszt és félhold”³⁶ harcában a sziget még stratégiai kulcsfontosságúval bírt.

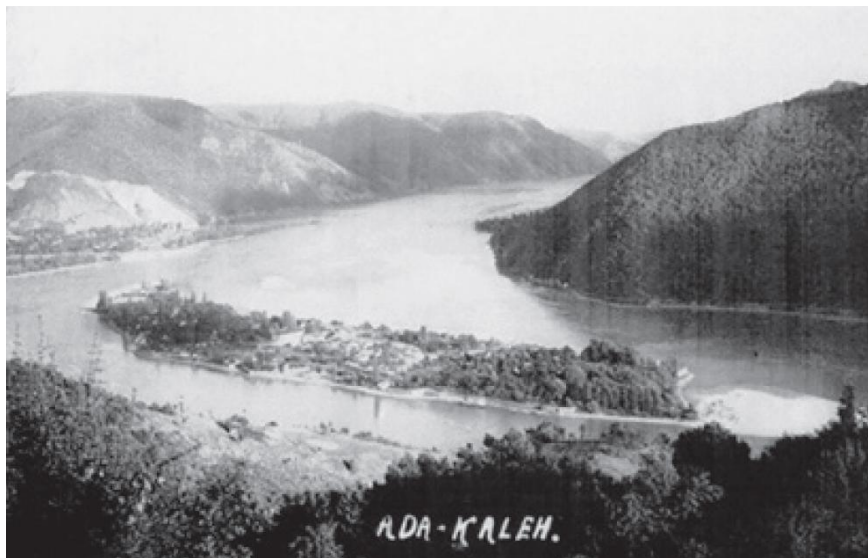
³² Foucault 2000.

³³ Németül Neu-Orschowa vagy Neu-Orsova vagy Caroline-Insel, magyarul: Új-Orsova, románul Orșova.

³⁴ Németül Orschowa vagy Orsova, románul Orșova.

³⁵ Az egyedülálló tájat az 1971 befejezett vaskapui vízierőmű leradírozta a térképről, amikor is a felduzzasztott víz mindent elnyelt.

³⁶ Schweiger-Lerchenfeld 1896: 901.



37. kép: Ada Kaleh szigete.

A 19. században a sziget élete mindennek csak épp fényesnek nem volt mondható. A néhány száz, többségében török szigetlakó földművelésből, gyümölcstermesztésből, halászatból élt, továbbá édességeket és dohánytermékeket gyártottak. Adómentességének köszönhetően Ada Kaleh ezen kívül csempészparadicsom is volt.

A hanyatlás kora, amikor az erőd, mint Ida Pfeiffer írta útinaplójában 1842-ben „inkább már csak romnak volt nevezhető”,³⁷ szöges ellentétben áll azokkal a régvolt időkkel, amikor Orsova, illetve Ada Kaleh szigete – egy magyar utazó századfordulón született írása szerint – mint „[h]azánk bejárata[.]” és a „Kelet kapuja[.]”³⁸ még stratégiai jelentőséggel bírt.

Végző soron Ada Kaleh egykori (katonai) jelentősége és a későbbi gazdasági és politikai jelentéktelensége közötti ellentét jutott kifejezésre abban is, hogy a szigetről a 19. század végén a nagypolitika szó szerint „megfeledkezett.” A San Stefanó-i békeszerződés ugyan rendelkezett a török hadsereg elvonulásáról, azonban az 1878-as berlini egyezményből furcsa módon kimaradt az a cikkely, amely a sziget sorsáról döntött volna. Így nem tisztázódott, hogy végül „kihez is tartozik”.³⁹ Noha az osztrák–magyar hadsereg megszállta, a közigazgatás továbbra is a török Porta felügyelete alá tartozott az úgyne-

³⁷ Pfeiffer [1843] 1846: 22.

³⁸ Vö. Mihalik 1903: 25.

³⁹ Schweiger-Lerchenfeld 1896: 903.

vezett *mudír* (előljáró) révén, aki a fizetését Konstantinápolyból kapta.⁴⁰ A szigetet egészen 1913-ban bekövetkezett Magyar Királyság általi annektálásáig politikai értelemben senkiföldjének számított, de úgy tűnik épp ezen alapult karrierje a szépirodalomban és az útirajz-irodalomban.

A szigettel, amely a Kazán-szoros és a Vaskapu között az Osztrák-Magyar Monarchia és az Oszmán Birodalom határán helyezkedett el, a 19. század derekán megjelent útirajzok és útikalauzok még jóformán alig foglalkoztak. Ebben szerepet játszhatott, hogy a Gőzhajózási Részvénytársaság járatái nem itt, hanem Orsován, az osztrák–magyar határállomáson kötöttek ki. Részletesebben csak Johann Georg Kohl számolt be a török szigetről és a sziget pasájánál tett látogatásáról. A leírás középpontjában álló anekdotikus részlet, miszerint a pasa nap mint nap az *Allgemeine Augsburger Zeitung*-ból értesült a konstantinápolyi eseményekről,⁴¹ pontosan kiméri Ada Kaleh helyét két impérium perifériáján. A későbbiekben sem a sziget látványa, s feltehetőleg nem is lepusztult látnivalói tették emblematikus hellyé, hanem sajátos pozíciója.

Amikor az oszmán birodalom lassan visszavonult Európából, a török sziget végképp sehová nem tartozó, területen kívüli területté vált. Már kicsinységénél fogva igazi jel volt. Mint „egy darab Kelet” vagy mint „egy kis Törökország”⁴² a távoli és nagy Törökország megismerésére szolgált.⁴³

A szigethelyzet kiemelte emlék-voltát. Egy hajózhatóvá tett, forgalmas folyam kellős közepén már mozdulatlansága és változatlansága okán az élő emlékezet helye lett, s már csak kicsinysége és katonai jelentőségének elvesz-

⁴⁰ Vö. Balla 1999: 21–52. <http://epa.oszk.hu/00000/00018/00008/pdf/balla.pdf> (letöltés ideje: 2016. július 12.)

⁴¹ Kohl 1842. 4.: 9.

⁴² Mihalik 1903: 7.

⁴³ De a festői szigetet a nemzeti reprezentáció céljaira is megpróbálták felhasználni. Egy 1896-os millennium albumban Ada Kaleh fényképe az 1883-ban épült szegedi Tisza-híd és a Kazán-szorosban haladó gőzhajók között látható. A kötet, amely az ezredéves kiállítás képeit vegyíti a Magyar Királyság legszebb tájairól készült felvételekkel, magát a tájat is egy nemzeti látványszínház díszletévé teszi. A keretet a kötet elején látható Feszty-körkép adta (középpontjában Árpád fejedelem lovas alakjával). Az Ada Kaleh-ről készült fekete-fehér felvételen egy festői fekvésű sziget látható egy hegyek övezte folyam közepén. A képnek csaknem a felét az ugyan-csak festői égbolt foglalja el – laza felhőképződmények tagolják, valamint a lemenő nap a felhők közül előtörő sugarai. A fenségesség e festői-fényképszerűi kellékeit a négy nyelvű szövegrészben szereplő jelzők, mint „paradicsomi”, „bájos” és „pompás” váltják az utazási irodalom aprópénzére. (Piványi [szerk.] 1896: 123.) Ha látványlakomáról volt szó, a millenniumi kiállítás nemzeti reprezentációja a sokféleséget, úgy tűnik, nagyon is szívesen látta.

tése miatt is színpadszerűen hatott. Ezt a sajátosságát úti leírások úgy fejezték ki, hogy a sziget „hatásos díszlet a Kelet kapujában.”⁴⁴

Ada Kaleh-t a legkülönfélébb jelzőkkel illették, melyek annak sziget-voltát metaforizálták. Egy 1903-ban megjelent történelmi kalauz a török birodalom „itt feledett oázisa”-ként,⁴⁵ illetve „[e]gy óriási áradás után visszamaradt tócsa”⁴⁶-ként írja le, míg egy mesegyűjtemény címe „mesekert”-nek nevezi.⁴⁷ Közös ezekben a jelzőkben, hogy a sziget enklávé jellegét hangsúlyozzák, némelyik pedig olyan részként értelmezi, mely pars pro toto egy (már) nem létező egészre utal. Hol egy távoli vidékre, hol annak a múltjára. Épp mint töredék lesz a sziget a mulandóság jelképe. Benne az egykori nagyság korabeli jelentéktelensége is tükröződik:

Valamikor az árván lengő félholdas lobogó uralkodott az itt összetalálkozó országok felett, ma ezek szabadok, s szánakozva néznek a véreiktől, hitsorsosaiktól teljesen elhagyott, sínylő lakosokra, akik teljesen a szomszéd államok jóindulatára vannak utalva.⁴⁸

A földrajzi helyzet és valamely történelmi esemény egymásravezetése a szigetet a múlt allegóriájává formálja. Allegóriaként azonban Ada Kaleh igen különböző múltakra utalhatott. Az első világháború után a történelmi Magyarország elcsatolt területeire emlékeztetett. Kúnos Ignác turkológus (1860–1945) például török mesegyűjteményének bevezetőjében így becézi: „Elárvult kis tündérszigete szép nagy Magyarországnak.”⁴⁹ De a kétértelmű megfogalmazás következtében Nagy-Magyarországot is azonosíthatjuk a múlt elárvult tündérszigetével.

Ada Kaleh Egon Erwin Kisch találó megfogalmazása szerint „határok metszéspontján”⁵⁰ helyezkedett el, de ezt a sajátosságát a 19. századi szépirodalom és utazási irodalom különböző módon értelmezte és láttatta. Az említett határok ugyanis nem nemzeteket (és nem-nemzeteket) választottak el egymástól, hanem világtájakat, amelyek egyúttal különféle szimbolikus rendek kifejeződései is voltak. Akárcsak a Vaskaput, Ada Kaleh szigetét is gyakran tekintették a Nyugat küszöbének.

⁴⁴ Schweiger-Lerchenfeld 1896: 904.

⁴⁵ Mihalik 1903: 3.

⁴⁶ Mihalik 1903: 7.

⁴⁷ Kúnos 1923.

⁴⁸ Mihalik 1903: 7.

⁴⁹ Kúnos 1923: 3.

⁵⁰ Kisch (1924) 2001: 86.

Mint irodalmi toposz Ada Kaleh mintha csak az egymásra utaló jelölők játékanak mesés láncolata volna. Minél távolabb volt a földrajzi valóságtól az, amire Ada Kaleh neve utalt, a sziget sajátos elhelyezkedése annál inkább egyfajta kódként működött.⁵¹

Mint Egon Erwin Kisch fogalmazott egy Bang regénye nyomán készült riportjában, mely 1924-ben bekerült *Der rasende Reporter* című híres irodalmi riportgyűjteményébe, „túl kicsi terület [volt] ez a nagy geográfia számára”, következésképp nem volt rajta „se a glóbuszon, se a térképeken”.⁵² Mint maradék, mely kihullott a politikai kartográfia szimbólumrendszeréből, nyerte el helyét a túl kicsi sziget Kisch „legfurcsább riportjai”⁵³ közt. Irodalmi karrierjét feltehetőleg épp ennek az üzemzavarnak köszönhette, nem a tájnak, hanem a tájleírás nehézségének.

A VASKAPU MINT IRODALMI HETEROTÓPIA

Szabályozása előtt a Vaskapu mint közlekedési akadály a drámai ellentétek helye volt. Aligha véletlen, hogy a legnagyobb hatású Vaskapu-ábrázolás épp egy olvasmányélményekből szublimált tájleírás lett, míg a szemtanúk leírásai azóta jobbra kikoptak a köztudatból. Jókai *Az arany ember*⁵⁴ elején nem kísérletezett a „valóság-hűséggel”, hanem egymásra montírozta a folyó több mint 100 kilométeres szakaszának valamennyi veszedelmes látványosságát, a szűk szorost, a vízből kiálló jól látható sziklákat és a vízalatti láthatatlan sziklazátonyokat. Ebben bizonyára segítette, hogy a regény írásakor nem járt még a Vaskapunál, ha nem így lett volna, nyilatkozta később, amikor már járt ott,

⁵¹ Hermann Bang dán író *Hazátlanok* (1906) című regényében, melyet gyakran tekintenek az életmű csúcspontjának, a sziget elsősorban azt a helyet jelenti, amely nem illeszthető be a hovatarozások megszokott rendjébe. A hely különös sehová nem tartozása egyfelől Ujházy nemzeti identitásának hiányát kódolja, másfelől a nemzeti identitás hiánya csupán egy további kód a főhős homoszexualitásának jelzésére. Ahogy nem tartozik egyetlen hazához, úgy nem sorolható – a korabeli felfogás szerint – egyik nemhez sem. Vö. Bang 1936.

⁵² Kisch (1924) 2001: 86.

⁵³ Schlenstedt 1959: 182.

⁵⁴ Jókai forrásait illetően az irodalomtörténet sötétben tapogatózik. Vö. Oltványi 1964: 341–343. Minthogy azonban Jókai lényegében a Vaskapuról keringő bevett kliséket ismétli, túlozza el, illetve díszíti ki, ezért pontos felderítésüket kevésbé érzem fontosnak, mint azon tény mérlegelését, hogy a tájformációk egymásutánját – feltehetőleg a feszültségépítés kedvéért – a szerző egészen sajátos módon megfordítja: nála a folyón felfelé haladva a Kazán-szoros leírása után következik a Vaskapué. A földrajzi tények semmibevétele, melyet már a kortársak is szóvá tettek, azzal függhetett össze, hogy Jókait nem annyira a földrajz, mint inkább a fantasztikus földrajzi részletek allegorikus egészbe illesztése érdekelte.

soha nem tudta volna megírni a regényt.⁵⁵ De Jókai leírása nem irányában különbözött a legtöbb útirajzíróétól, hanem a megoldás radikalitásában.

A Vaskaput már az útikönyvszerzők és újságírók is olyan helyként írták le, mely nem simul bele a civilizáció térhódításába, de Jókai szövegében még erőteljesebben kidomborodott a demir kapi „eltérő hely”⁵⁶ jellege. A Vaskapu itt lett irodalmi heterotópia, mely fogalom Rainer Warning értelmezésébe éppúgy utalhat az adott térhez már eleve társuló imaginációra,⁵⁷ mint valamely irodalmi topográfiára. Warning szerint ugyanis az irodalmi heterotópia alapvetően nem annyira a hely karakteréből, mint inkább az irodalom sajátos státuszából következik, mely be van ugyan „ágyazva mindenkori diszkurzív környezetébe”, de e környezetet csupán egyfajta „háttérként” igényli, „melyhez képest artikulálódik, vagyis olyan kontextusként, amelyből mintegy kiágyazódik.”⁵⁸ Azaz az irodalom és a különféle diszkurzusok viszonya az ellen-szerkezeti hely és a szerkezeti hely⁵⁹ viszonyához hasonlítható: utal a diszkurzusra, de különbözik is tőle a nyelvi megformáltság sűrűsége és többértelműsége miatt, továbbá azáltal, hogy az irodalom „magát a médiumot állítja a jelentésteremtés szolgálatába.”⁶⁰

Jókai *Az arany emberben* a Vaskapuhoz, illetve az al-dunai térséghez fűződő közkeletű elképzelésekre támaszkodott és sajátos látószöge, többértelműsége és önreflexiója, továbbá a topográfia felülírása révén csupán eltúlozta azok képzelmeit.

Regényében a Vaskapu összeköti a neptuni és vulkáni erőket, a magasat és mélyet, a földet és mennyet, s ezeken keresztül minden egyéb lehetséges elmentéses erőt is. Olyan akadály, melyen Jókai hősei egy beavatástörténet keretében saját erejükből és nem a modern közlekedéstechnika segítségével jutnak át. A Vaskaput Jókai szédítő szorosnak láttatta, s ezzel érzékeltette a táj kapu-, illetve templomjellegét. Mint Adolf Dux, az *Ungarischer Lloyd* kritikusa egy 1872. január 25-én megjelent könyvismertetőjében írta, Jókai nem bízta magát a természetre, hanem túlzásra hajlott.⁶¹ Eljárását azonban aligha intézhetjük el a *hiperbola* fogalmával. Átmeneti térként a Vaskapu ugyanis a regényben ket-

⁵⁵ Hegedüs 1925 február 22.

⁵⁶ Foucault 2000.

⁵⁷ Baum 2009. http://literaturkritik.de/public/rezension.php?rez_id=13528 (letöltés ideje: 2016. július 12.)

⁵⁸ Warning 2009: 8.

⁵⁹ Vö. Foucault 2000: 149.

⁶⁰ Warning 2009: 8.

⁶¹ Dux 1872. január 25. Id. Oltványi [Jókai 1964, 24]: 354f.

tős jelentéssel bír. Nemcsak Keletről kelnek át rajta Nyugat felé, hanem egyúttal alulról haladnak felfelé.

Ez a mozgás nemcsak a folyó folyásirányával ellentétes, de a legtöbb Vaskapuról szóló leírással is. A templom allegóriája kijelöli a mélység és magasság közötti függőleges irányú kommunikáció irányát, a Szent Borbála utasai pedig a folyón felfelé haladnak, a Jókai teremtette tér szemantikája szerint a múltból a jelenbe.⁶²

A regény hősei felfelé utaznak a folyón – ellentétben a korszak utazóival, akik lefelé vették útjukat. S így e hősök a kor meghatározó perspektívájával, a haladásával ellentétes nézőpontot foglalnak el.

Amikor Jókai az al-dunai tájat egy mitikus topográfia részévé tette, egyúttal kiemelte e vidéket a „valós” összefüggések világából. Következésképpen a regény logikája szerint nincs kapcsolat a Vaskapu s mindazon dolgok között, amelyek a 19. század közepén Magyarországot mozgásban tartották, így a nagy csalások, a semmiből vett és semmivé lett vagyonok és a pénz világához, és így nem állt kapcsolatba a gőzgépek világával sem.⁶³

A folyékony átmenetek helyett a határvidék olyan jelentéseket jelenít meg, melyek a folyamatosság hiányán alapulnak. A határt átlépni számukra egyúttal azt is jelenti, hogy a határ mögött eltűnnek, régi identitásuktól megválnak és új identitásokra tesznek szert.⁶⁴

A Vaskapu részletes leírása a regény első fejezetében az édenkeresés Albrecht Koschorke által elemzett középkori és korai újkorai hagyományára hajaz. A Vaskapu egyfajta mitikus küszöbbé lesz, ahol az ember közelebb van a mennyországhoz, mint másutt. Erre a világvégi tájra, ahol ég és föld, veszély és vonzás még együtt létezik „eredetük osztatlan egységében”, csakis „különleges erővel felvértezett” hősök nyerne bebecsátást, és persze ők sincsenek

⁶² A mozgás azon a ponton válik egyértelműen vertikálissá, amikor a magyar határon eléri Orsovát és a vele szemben fekvő Új-Orsova szigetét, és utóbbit a regény purgatóriumként írja le.

⁶³ A dunai gőzhajózás liberális elképzelése csak a liberális kor letűntével lett regényképes. Majd ötven év távolságból Marie delle Grazie számára már összeegyeztethetőeknek tűntek a tájtoposzok ellentmondásai és a liberális kor közlekedéstechnikailag inspirált képzeletvilága. 1918-ban kiadott önéletrajzi ihletésű regénye épp azt a korszakot írja le, amely Jókai regényéből (legalábbis a Duna tekintetében) kimaradt. Vö. Grazie 1918.

⁶⁴ *Az arany embert* újra és újra Jókai elbeszélőművészetének csúcsaként (Hegedűs 1968.) vagy annak kulcsaként és egyúttal e művészet új korszakának nyitányaként értékelték (Bori 1979: 111), mert különösen nyomatékosan mutatta be látszat és valóság problematikáját. (Bori 1979: 14f.) Értelmezték – különösen az 1950-es években – antikapitalista utópiaként, mely a boldogságot csak a magánélet keretei között tudja elképzelni. Mindenesetre a modern világ jelenségeivel foglalkozó műként és a vele egyidőben keletkezett regényekhez képest mint az illúzióvesztés művét értékelték.

felmentve az útvám alól. A küszöb, mely a másikhoz visz, egyúttal a halálba is vezet.⁶⁵ Ahhoz, hogy átjussanak „a mágikus akadályok terepén”,⁶⁶ e hősöknek „a tér meghódításának mitikus gesztusait”⁶⁷ kell végrehajtaniuk. Miután a regény főhőse sikeresen kiállta ezt a beavatási próbát, új nevet kap: egy *arany ember* lesz, ami előrevetíti későbbi sikereit.

TÉRIDŐ

Mihail Bahtyin *kronotoposz* fogalma alkalmas eszköznek tűnik, hogy segítségével a térelrendeződéseket az időrelációk modelljeiként értelmezzük. A kronotoposz, avagy a „tér-idő” az „idő- és térbeli viszonyok egymástól való elszakíthatatlanságát, és egy átfogó egységben való összeolvadásukat” fejezi ki.⁶⁸ A kronotoposzban „[a]z idő tulajdonságait a tér tárja föl, a tér viszont az időn méretik meg és töltődik föl tartalommal!”⁶⁹ A regénybeli Vaskapu kronotoposz, azaz olyan hely, amely egyúttal az időt is magába sűríti.⁷⁰ A „folyam-ős”,⁷¹ más helyütt:

az óvilág óriás folyama, az Ister: a Duna⁷²

Jókai leírásában afféle eredetvidék, ahol az idők összefonódnak, és együtt van jelen a kezdet és a vég. A teremtés nyomai itt úgy olvashatóak, mint a teremtés másnapján:

Az egyik isten [Neptun] keze nyomait hirdetik a Fruska Gora hegy tetején elszórt tengercsigák kövületei, a Veterani-barlang ásatag tengerlakó saurusai; a másik istenről [Vulkán] beszélnek a bazaltok a Piatra Detonatán.⁷³

A zuhatagok viszont a végítélet napjáról tanúskodnak:

A templomi zengés oly ítéletnap zajjá magasodik fel ilyenkor [...].⁷⁴

⁶⁵ Koschorke 1990: 13f.

⁶⁶ Koschorke 1990: 16.

⁶⁷ Koschorke 1990: 15.

⁶⁸ Brynhildsvoll 1993: 28.

⁶⁹ Bahtyin 1976: 257–302, 258.

⁷⁰ Bahtyin 1976: 257.

⁷¹ Jókai 1964. 24: 7.

⁷² Jókai 1964. 24: 5.

⁷³ Jókai 1964. 24.

⁷⁴ Jókai 1964. 24: 9.

Szemben a parti államok és települések szilárd szabályaival, a folyó szakadatlanul átalakul. Jókainál a folyamatos teremtés nyomait viseli: földformációkat alkot, „[...] mik semmi térképen nincsenek”, míg másutt elhordta a szigeteket és „[...] letörülte alakjaikat a térképről.”⁷⁵

A folyamatos teremtés állapotában még az életkorok felcserélődése is lehetséges, a folyó, mely – feltehetően víztömege folytán – „ősz óriás”⁷⁶ volt már, – a zuhatagszakasz sebes sodrása miatt – „szilaj hössé ifjul.”⁷⁷ Így lesz a Vaskapu küszöb, mely magába olvaszt minden időt, minden életkort a Teremtéstől a utolsó ítéletig, ugyanakkor a valóságos földrajzi kontinuumot elmentéses szemantikájú „szerkezeti helyek”-re osztja szét.

A HATÁRSZIGET TOPOSZA

Jókai regényében azonban nemcsak a zuhatagok tartoznak ehhez a küszöbhez, hanem két sziget is. Bár igen különböző jelentések társulnak hozzájuk, mindkettőt Ada Kaleh szigete ihlette és annak határhelyzete mindkettő számára meghatározó.

Az orsovai erődsziget Jókai regényében a Vaskapu fantasztikus eltúlszaként és egyúttal civilizációs ellenpontjaként jelenik meg. Itt polarizálódnak azok az ellentétek, amelyek a zuhatagok esetében még elválaszthatatlanok. Az arany ember számára mintegy utazásának következő lépcsőfokát jelenti. Az utazó itt a Kelet kaotikus és Nyugat rendezett világa között húzódó választóvonalhoz érkezik. A regény szakrális jelentésrétegében a sziget metaforikusan purgatóriumként értelmeződik, mely két erkölcsi értelemben is különböző világtájt választ el egymástól:

Odafenn olyan volt az alkonyati ég, mintha lávatömegek hömpölyögnének egymáson keresztül, minden színezeteiben a tűznek és vérnek, s ahogy középen az izzó felhőkárpit egy helyen szétbomlott, azon keresztül a derült ég tűzfényével volt kifestve: e kínzó ragyogvánnyal, mely árnyékot nem vet; középett a Duna, mint a lángholó Phlegeton, s annak a közepén egy sziget tornyokkal és nagy, tömör épületekkel, mik mind úgy izzanak, mintha csupa egyetlen olvasztókemencét képeznének, amin keresztül kell menni, mint a purgatóriumon, minden emberi teremtésnek, aki a dögvészes keletről a tiszta nyugat határvonalán átlép.⁷⁸

⁷⁵ Jókai 1964. 24: 7.

⁷⁶ Jókai 1964. 24.

⁷⁷ Jókai 1964. 24.

⁷⁸ Jókai 1964. 24: 41.

Míg e fantasztikusan megformált naplementeleírás a tisztítótűz képzetét vetíti a határfalura, addig a valós események síkján a helyszín szerepe lényegében arra szorítkozik, hogy elválassza a tisztát (a pestismenteset és a törvényt) a tisztátalantól (azaz a pestisestől és a csempészett árutól).

Ebből a „tisztítótűzből” „tisztítók” jönnek a hajó fedélzetére, hogy átvizsgálják, nincs-e rajta ragályos beteg, elsősorban pestises, és ha kell, feltartóztassák az utasokat. Jókai regényében azonban a vizsgálatra vesztegetés a válasz, a hatóságot maradéktalanul korrumpálják.

A határőrség a keresztény tisztítótűz közigazgatási megfelelője. Ha az előbbiről a regény a fenségesség kategóriáiban ír, akkor az utóbbiról anekdotikus hangnemben tesz említést. A határőrség és a purgatórium párhuzamba állítása és egyidejű szembeállítása nemcsak retorikai, de topológiai értelemben is adathozható. Az eredetvidékről, ahol menny és pokol, üdv és bűnhődés, a földi és az égi még szorosan egymás mellett létezik, a történet hősei a különbségek és ellentétek világába lépnek át. A határ még ugyanolyan túlráajzott mitikus hely, mint a Vaskapu, a szétbomlott felhőkárpitra és az alvilág lángoló folyójára, a Phlegetonra tett utalás a gigantikus ellentmondások dimenzióját kölcsönzi a tájnak, és mintegy metafizikai rendkívüli állapotban összeköti a magasságot és a mélységet, a tüzet és a vizet.

A terek és cselekményelemek szakrális és profán jelentésmezőinek, illetve jelentéseinek párhuzamba állítása nem szokatlan Jókai regényeiben, ez alapozta meg regényeinek allegorikus-kultikus olvasásmódját.⁷⁹

EGY SZIGET, KÉT SZIGET

A világvégi táj szimbolikus földrajzához Jókai regényében a „Vaskapu” és az erődsziget mellett egy további sziget is tartozik. Ha az itt Orsovaként emlegetett erődsziget arra szolgál, hogy a határon áthaladni kívánó utazókat állami vizsgálatnak vesse alá, akkor ez a másik, képzelt al-dunai sziget ama „természeti állapot” helye, mely az állam nézőpontjából lényegében „a törvénytőlküliség társadalmi terét”⁸⁰ jelenti.

⁷⁹ Ezek a párhuzamosan kifejtett jelentések persze nemcsak allegorikusan, de metonimikusan is értelmezhetők. A betű szerint értelmezett elemeknek, illetve a különféle kontextusokban szerepeltetett szavaknak és jeleknek pedig szatirikus hatása is van. Orsova esetében például a tisztítótűz mennyei színházát a szó szoros értelmében a földre hozzák le: „De ami e széljósító tűzfényben a legbántóbban hatott az idegekre, az egy kis sárga-feketére festett csónak volt, mely a hajó felé közeledett a Székla felől.” Jókai 1964. 24: 41.

⁸⁰ Saurer 1993: 169–177, 169.

A két sziget a határhelyzet két ellenétetes kifejeződése. Miután a folyón felfelé haladó Szent Borbála átjut a Kazán-szoroson, először Ada Kaleh szigetéhez (a regényben „Orsovára”) érkezik, ahol a hatóság vámvizsgálat és vesztegzár formájában ellenőrzi az áthaladókat. Majd az erődszigettől pár órányira nyugatra eléri a „Senki szigetét”, mely egyetlen térképen sem szerepel, és egy országnak sem a része, hanem a csempészek és bujdosók kedvelt találkozóhelye.⁸¹

A SENKI SZIGETÉNEK UTÓPIÁJA

A Senki szigetének utópiája azon alapul, hogy minden szimbolikus rendből kihullik. Itt nincs írás. A sziget nem tartozik se történelmi korhoz, se történelmi térhez, két ország határán fekszik:

s lett ott azon a helyen egy névtelen sziget. Mely senkié sem; melynek nincs sem földesura, sem királya, sem hatósága, sem papja, mely nem tartozik semmi országhoz, semmi vármegyéhez, semmi diöcoesishez.⁸²

Ezért Tímár Mihály szemében, amikor a Dunán felfelé tartó veszélyes útján első ízben lép a szigetre, az a földi paradicsomnak tűnik.

A szigeten, mely mint „Senki szigete” már a nevében is kifejezi, hogy a megszokott kategóriák itt érvényüket veszítik, elutasítják a patriarchális uralom minden formáját és annak szimbolikus rendjét is. Hogy a jelekkel, az írással és a szimbólumokkal ne lehessen visszaélni, arra a nők jelentik a biztosítékot. A két szigetlakónak, anyának és lányának nincsen család-, csupán keresztneve. S ha ruhátlanok nem is voltak, de semmiféle társadalmi hovatartozásra utaló jelet nem viseltek magukon, hasonlóan a sziget vadvirágaihoz és vadállataihoz.⁸³

Amikor a regény végén Tímár Mihály elhatározza, hogy ezentúl Noémivel, a sziget lányával szeretne élni, akkor egy kalandos ruhacsere epizódban nemcsak a régi ruházatától kell megválnia, hanem a nevétől is. Az utolsó fejezetben, mely nagyjából a regény megírásának idején, vagyis a 19. század hetvenes éveiben játszódik, Tímár az elbeszélő idevágó kérdésére a következő

⁸¹ Noha a regény topográfiájával többen foglalkoztak, többnyire két helyszín szembeállításával értelmezték azt, az egyik Tímár polgári-kereskedői élete, melynek színhelye Komárom, a másik az al-dunai természeti idill. Hankiss 1938; Sötér 1941 u.a. Sötér megemlíti ugyan a Vaskaput, de csak mint a Senki szigetének bejáratát és ellentétét. Vö. Sötér 1941: 116f.

⁸² Jókai 1964. 24: 54.

⁸³ „Egyedül a vadvirágnak és a vadállatnak hazája. S ki tudja, még kinek?” Jókai 1964. 24: 54.

mondattal felel: „Az én nevem a »Senki«”⁸⁴, s ezzel eggyé válik a szigettel, melynek lakója. E fordított névadás során nem a felfedező avagy hódító nevezi el saját magáról a még feltérképezetlen új földet, hanem neve és identitása eltörlésével maga tűnik el megérkezése színhelyén.

A paradicsomi szigeten nincs pénz, csak természetbeni csere. Az uralmi eszközök, például a fegyverek használata itt tilos.

[N]álam nem fizetnek pénzzel. Mit csinálnék én itt ezen a szigeten a pénzzel? Legfőlebb zsiványok törnének rám, s megölnének érte; így pedig minden ember tudja, hogy ezen a szigeten egy félkrajcár sincsen soha, azért nyugton alszunk itten. Nálam cserevásár foly. Én adok gyümölcsöt, mézet, viaszkot, gyógyfüveket, s nekem hoznak érte búzát, sőt, gúnyának való kelmét, edényt, vaseszközöket. – Mint az ausztráliai szigeteken.⁸⁵

– magyarázza a sziget lakó Teréza, amikor Tímár a regény elején felfedezi a szigetet.

Amikor a regény a boldog szigetek keresését idézi, s azokat a távolból a közelbe hozza, a földrajzi felfedezések vágyképeire utal. Ám a messzeség utáni vágyódás helyett a peremvidék iránti vonzódást fogalmazza meg, a boldogságot az új világ helyett a periférián kell megtalálni, a két nagy központtól, Béctől és Konstantinápolytól egyforma távolságra.⁸⁶ A Senki szigetének társadalma még a kommunikációban is őrzi ártatlanságát, az áthagyományozás formái közül csak a szóbeliséget ismeri.

UTAZÁSOK VÍZSZINTES ÉS FÜGGŐLEGES IRÁNYBA

Jókai előszeretettel helyezte regényei cselekményét valamely szigetre. Ezzel kapcsolatos fantáziái a topográfiai és történelmi furcsaságok széles spektrumát ölelik fel. Legtöbbjük igazi sziget,⁸⁷ s csak ritkábban esik szó olyan búvóhelyekről, melyeket Jókai félreeső voltak miatt nevez szigetnek.⁸⁸ *Az arany*

⁸⁴ Jókai 1964. 25.: 291.

⁸⁵ Jókai 1964. 24.: 61.

⁸⁶ Jellemző módon a regény egyáltalán nem említi Budát és Pestet.

⁸⁷ Földrajzi tekintetben a Duna-szigetek legtöbbje Komárom, Jókai szülővárosa környékén, Buda és Pest között vagy az Al-Dunán található, de akadnak szigetek a Körösön és a Tiszán is, a késői regényben, *Az élet komédiáiban* pedig Japán és egy kis csendes-óceáni sziget is szerepet kap. Vö. Fábri 1991: 255.

⁸⁸ Az utóbbi kategóriába tartozik *A mi lengyelünk* című regényben a putri a pusztán, amelynek homokja eltörli a nyomokat, és ahol a gerillák menedékre lelnek, vagy a nádasok által körülvett apai birtok *A kőszívű ember fiaiban*. Mindkettő a korábbi *Egy bujdosó naplója* című regény jeleneteit

ember Senki szigetének sajátossága, hogy a földrajzi felfedezés gesztusát idézi, mely az utazó regények egyik kedvelt motívuma volt a 19. század második felében. Ezek a regények többnyire az ismeretlennel való találkozásról mesélnek, melyet úgynevezett „fehér foltok” és „csúcspontok”⁸⁹, felfedezéseként, illetve felcímkézéseként jelenítenek meg – ez lehetett akár a fekete kontinens, akár az Északi- vagy a Déli-sark. Eszköztárukat olykor Jókai is felhasználta. Az *arany ember* szomszédságában született regényeiben földrajzilag a megszo-kottnál távolabb kalandozik: írt északi-sarki utazásról⁹⁰ és a Himalájában tett repülőutakról,⁹¹ és utópisztikus „szigeteit” ennek kapcsán olyan küszöbökön és határvidékeken helyezte el – lett légyen szó akár a Föld legészakibb⁹² vagy épp legmagasabb pontjáról⁹³ –, melyek már csak megközelíthetlenségük miatt is tagadták a kapcsolatot „a jelen világával”. Jókai utazóit ugyanakkor egészen más indíték hajtotta, mint Verne különleges utazásainak hőseit, vagyis nem az elérhetetlent próbálták elérni, hanem a rossz közérzet űzte őket el az átláthatatlannak érzett modern világból. Jókai regényeiben a szereplők nem azért kelnek útra, hogy a világtérképen bejelöljenek egy addig hiányzó pontot, vagy hogy eltüntessenek egy fehér foltot, az utazás nála egymástól térben elszakított világokat köt össze. Jókai a kartográfiai tudás vizuális felületei helyett inkább a rejtkehelyek topográfiájával szolgált, globális terek helyett, szigetszerű téralakzatokkal, a láthatóság vágyképe helyett a rejtélyek olvashatóságával.

Az *arany ember*, melynek elején egy Konstantinápolyból Komáromig vezető hajóútról olvashatunk, egészen sajátos dunai utazásra vállalkozik. A Duna mentén kifejlő kulturális lépcsőfokok 19. századi közhelyét⁹⁴ Jókai átformálja egy metafizikai utalásokkal megspékelt felemelkedéstörténetté. A történet hősei, miután elhagyják a mesébe illő török Dunát, belépnek a jelen tárgyilagos, üzleti levelezések által működtetett világába. Az utazásuk a szó szoros és átvitt értelmében egyaránt felemelkedés, hiszen felfelé haladnak a Dunán, ugyanakkor a pestises Keletről a tiszta Nyugat felé igyekezvén átjutnak a purgatóriumon.

és menedékeit (amely ott egy mocsár) írja át. Ezek a regények inkább szigethelyzetekről, mintsem valódi szigetekről szólnak, vagyis a társadalmi kirekesztettség azon szituációjáról, amelyekben az emberek új lapot nyitnak, minden rangsort felrúgnak és kizárólag a természet erőire bízzák magukat. A leírások Jókai saját élményeiből táplálkoznak, melyeket akkor szerzett, amikor az 1848-as forradalomban való részvétele miatt bujdosnia kellett. Vö. Fábri 1991: 255f.

⁸⁹ Vö. Butor 1978: 241–288.

⁹⁰ Jókai: *Egész az északi pólusig!* [1876] 1976; *Fekete gyémántok*. [1870] 1964.

⁹¹ Jókai: *A jövő század regénye* [1872–74] 1981.

⁹² Delejország. Vö. Jókai 1964.

⁹³ Kincső. Vö. Jókai 1981.

⁹⁴ Vö. „A világgözeledés tűzoszlopa” című fejezet.

Amikor Jókai olyan utazást beszélt el, mely nem az idegenbe, hanem a saját jelenébe vezetett, az idegenség álarca alatt saját világának érthetlenségét érzékelteti. A regényben szereplő jó néhány, többnyire csupán összefoglalóan megemlített utazás közül kiemelkedik Krisztyán Tódor újvilági útja – s vele a homogén tér átszelésének képzete –, valamint Timár Mihály a kötet elején részletesen bemutatott hajóútja felfelé a Dunán – mint beavatástörténet. A kettő szerkezeti kontrasztja külön aláhúzza a két szereplő *doppelgänger* mivoltát. Krisztyán Tódor a regényben úgymond Timár Mihály árnyékaként tűnik fel – részben mert érdekeik és útjaik rendre keresztezik egymást; részben pedig azért, mert Krisztyán Tódor holttestét végül Timár Mihály néven temetik el, míg Timár mint „Senki” találja meg a boldogságot. Ugyanígy a dunai hajóút is egy kontraszt révén, a távoli utazás mint boldogságkeresés ismert szüzséjének ellentétéként nyeri el jelentését.

A regény történelmi és poétikai univerzumát az utazás és írás két módja közötti ellentét határozza meg. A veszedelmes hajóút felfelé a Dunán nemcsak egy felemelkedéstörténetet beszél el, hanem egyúttal az elbeszélés allegóriájaként is működik, amint arról a következő fejezetekben szó lesz.

NAVIGÁCIÓ, KORMÁNYZÁS, ÍRÁS

Elbeszélés és navigálás között, mint Volker Klotz írja *Erzählen* című könyvében, egyfajta „választott rokonság” áll fenn. Ennek alapja, hogy az elbeszélő és az utazó egyaránt „egy kiszámíthatatlan tevékenység kalandjára” vállalkozik.⁹⁵ E rokonság érdekessége nem csupán a kiszámíthatatlanság tényéből adódik, hanem abból is, hogy mind a navigáció, mind az elbeszélés az esetlegességek rendszerbe illesztésének egy módozata, azaz „rend és véletlen”⁹⁶ viszonyából.

A kormányzás művészete többféleképpen is kötődik a rendszerezés és a rendelkezés tevékenységeihez. A *kybernesis* görögül éppúgy jelentheti egy hajó, mint egy közösség irányítását. Ez a kettős jelentéstartalom megfigyelhető a latin *gubernatio* szóban is (*gubernatio*), például Horatius államhajó allegóriájában,⁹⁷ később pedig a gubernátor vagy az angol governor kifejezésekben.

A kormányosnak a hajó fedélzetén mindenekelőtt a tenger szeszélyeivel kellett megbirkóznia; mert az ókorban a tenger egyet jelentett a kiszámíthatat-

⁹⁵ Klotz 2006: 120f.

⁹⁶ Vö. Greiner–Moog–Grünwald (szerk.) 2000.

⁹⁷ Horatius, Quintus Flaccus: Ódák 1, 14.

lansággal. A szárazföld és a tenger alapvető szembeállítását a rendet és a törvényt a szárazfölddel azonosította. A hajós, amikor maga mögött hagyta a szárazföld *nomoszá*t, átlépett egy határt.⁹⁸ Már Hans Blumenberg is abból a belátásból kiindulva kezdi metaforológiai vizsgálódásait a *Hajótörés nézővel* című könyvében, hogy a tengeri hajózás két megközelítése között ellentmondás feszül:⁹⁹ egyrészt a tenger olyan térségként jelenik meg, melyre – legalábbis a korai újkorig – az ember cselekedetei és intézményei révén a legkevésbé gyakorolt hatást,¹⁰⁰ másrészt az ember „élete folyását a maga teljességében mégis szívesen ragadja meg a vakmerő ‘tengerre száll’ metaforával.”¹⁰¹

A világ rendjének antik és középkori elképzelései felől szemlélve egészen a korai újkorig a tenger volt az a terep, „amely nem ismer törvényeket és dacol minden tájékozódással.”¹⁰² Az emberi viszonyok ideális irányításáról szóló elképzelésekben, akár a messiási kor kinyilatkozásairól, akár a későbbi utópiákról legyen szó, a tengernek épp ezért nem volt helye. A *Jelenések könyve* szerint a Messiás eljövetelekor „tenger sem volt többé”.¹⁰³ A kora újkori utópiák, noha szigetekhez kötődtek, magától a tengertől elzárkóztak.¹⁰⁴ Morus Tamás *Utópiájában* a folyók, például az Anydrus,¹⁰⁵ „már csak a nevük szerint is ‘víz-telenek’ vagy legalábbis kiválóan szabályozottak és kiépítettek.”¹⁰⁶ „Az állandó toposzok és a véletlen kivédésének itt vázolt statikus rendje”¹⁰⁷ a tenger mellett kizárta az esetlegesség más vetületeit, így a jövőt is.

Az a vezérlőprogram, amely „feltárta az esetlegesség terét”¹⁰⁸, azaz a jövő vezérlése, mely a az újkort jellemezte, jellemző módon a tengerről indult. Épp a tengeri elővigyázatossági stratégiák fektették le a veszély szisztematikus kiszámításának, és a vezérlésről szóló általánosabb tudásnak az alapjait. A ha-

⁹⁸ Blumenberg 2006: 8f.

⁹⁹ Blumenberg 2006: 7.

¹⁰⁰ „Ama elemi realitások közül, melyekkel az embernek dolga akad, legalábbis a levegő késői meghódításáig, a tenger a legnyugtalanítóbb a számára. A tenger olyan hatalmak és istenségek fennhatósága alá tartozik, amelyek makacsul kivonják magukat a meghatározható erők szférájából.” A tenger egész a kora új korig „az emberi vállalkozások természet adta határa”. Blumenberg 2006: 8f.

¹⁰¹ Blumenberg 2006: 7.

¹⁰² Blumenberg 2006: 9.

¹⁰³ János jelenései 21. fejezet 1. „Ekkor új eget és új földet láttam, mert az első ég és az első föld elmúlt, és a tenger sem volt többé.” Káldi Neovulgáta <https://szentiras.hu/KNB> 2020. december 5. Id. Blumenberg 2006: 9.

¹⁰⁴ Wolf 2004: 61–92, 62f.

¹⁰⁵ A magyar fordításban: Szárazvíz-folyó. Vö. Morus 1941.

¹⁰⁶ Morus 1941: 64.

¹⁰⁷ Morus 1941: 63.

¹⁰⁸ Morus 1941: 71.

jókra kötött biztosítási szerződések révén a veszélyből kockázat lett, mely számolható és kalkulálható. Vagy ahogy Burkhardt Wolf fogalmaz:

Csak amikor a veszélyek rizikóvá transzformálódtak, lehetett a veszteségtől való diffúz félelmeket olyan valós, várt nyereséggé, a homályos aggodalmakat pedig olyan kalkulálható reménnyé átértelmezni, melyek azután a piacon cseréltek gazdát vagy – amint az később történt – a kormányzati kontingenciakezelés alapelveként működtek.¹⁰⁹

Ha a kormányzás emblemikus eszközeinek korábban az iránytű és a tájoló számított, most a kereskedő, aki a hajóinak köszönhetően az egész világgal kapcsolatban áll, üzleti levelekkel intézi ügyeit. Ezekkel biztosítja a jövő terepét. Az üzleti levelezés mellett a tervek, táblázatok, kimutatások és pénzügyi számítások e vezérlési programok legfontosabb médiumai. Az új korszakot, melyben a tudás írott tervvázlatok formájában fejeződik ki, Daniel Defoe egy 1697-ben írott esszéjében a „tervezés korának” (*Projecting Age*) nevezte.

De a húsz évvel később írt *Robinson Crusoe* is olvasható úgy, mint egy vezérlési program modellje, mely ez esetben a gondviseléssel azonosítható.¹¹⁰ Robinson maga is a gondviselést tekintti azon instanciának, mely a hajótöröttek útját vezérli. Vagy mint Burkhardt Wolf fogalmaz:

Azon állítás jegyében, hogy cselekvés és elbeszélés, lehetséges világok valóra váltása csakis úgy képzelhető el, ha létezőnek gondolunk egy gondviselészerű vezérlő instanciát, a *Robinson Crusoe* végső soron a vezérlés olyan allegóriájaként olvasható, mely az írás tevékenységében ölt alakot.¹¹¹

Ezzel a narráció és a navigáció közötti párhuzam beágyazódik az írás és a vezérlés közötti összefüggés általánosabb kérdésébe.

FOLYÓNARRATÍVÁK

A folyónarratíva a navigáló elbeszélés különleges esete. A tengeri hajózással ellentétben a folyami hajózás a végesség jegyében áll. A folyókat körbezárja a szárazföld, s maguk is részét képezik e szárazföld gazdaságának. A vasút és a modern úthálózatok megjelenése előtt épp a folyók számítottak a leggyorsabb és legbiztonságosabb szárazföldi közlekedési útvonalaknak. De a

¹⁰⁹ Wolf 2009: 19–47, 25.

¹¹⁰ Wolf 2008: 73–89.

¹¹¹ Wolf 2004: 72.

veszély konnotációja, mely a vízhez társult, a folyókra is kiterjedt, hiszen az árvíz állandó fenyegetést jelentett a partmenti vidékeken. Ingadozó vízállással a folyók a hajózást is kiszámíthatatlanná tették.

Az árvízveszély, valamint a hajózás érdekei a 18. és 19. században számos európai és amerikai folyó szabályozásához (és csatornahálózatok építéséhez) vezettek.

Ám a narratívákra a folyók „megfegyvelmezése”-nek kezdetben vajmi csekély hatása volt. Volker Klotz a folyam narratívák egészen más sajátosságait emeli ki, így többek között, hogy „a tengerrel ellentétben a folyó egy meghatározott irányba” tart:

Minden folyó, lett legyen az a Mississippi vagy a Duna, megállíthatatlanul és visszafordíthatatlanul folyik innen oda, a forrástól a torkolatig.¹¹²

Épp ezen a tulajdonságon alapul a párhuzam a folyó és az egyik legalapvetőbb elbeszélésmodell, az életút vagy életutazás között – így lesz a folyóból a „születéstől a halálig tartó” életfolyam.¹¹³ Minthogy iránya van, a folyót általában minden elbeszélés talán legalapvetőbb ismervével, az idő múlásával tár-sítjuk. Ebben az értelemben a folyó, úgy tűnik, maga az epikai táj. Ellentétben a tengerrel, melynek végtelen síkja véget nem érő kalandozásokra csábítja az útra kelőt, a folyó maga volt az út.

Abban a 19. század második felében keletkezett két regényben, melyet Volker Klotz a folyami navigáció és az elbeszélés közötti választott rokonság kiemelkedő példájaként említ, Jókai Mór *Az arany ember*-ében és Mark Twain *Huckleberry Finn kalandjaiban* a folyó egyfajta átmeneti térként jelenik meg. A folyó is azon „szerkezeti hely”-ek közé tartozik, melyeket Foucault „eltérő ter-eknek” nevez, mivel ezek mindegyikének „megvan az a különös tulajdonsága, hogy kapcsolatban áll az összes többivel, ám olyan módon, hogy eközben felfüggeszti, közömbösíti vagy a visszájára fordítja az általa megjelölt, visszavert vagy visszatükrözött kapcsolatokat”, s mindeközben valóságos terek.¹¹⁴ Ha végigtekintünk azokon a veszélyes szorosokon, szigeteken, partszakaszokon, melyek mindkét említett regényben az adott folyómenti táj jellegzetes pontjaiként jelennek meg, akkor feltűnik, hogy a történet hősei mindig csak rövid időt töltenek el ezeken a helyeken. Még Jókai regényének főhőse, Timár Mihály is, akinek dunai útja a könyv első részére korlátozódik, folytonosan utazik, és a Senki szigete csak a regény végén lesz valódi otthonává.

¹¹² Klotz 2006: 178.

¹¹³ Klotz 2006: 178.

¹¹⁴ Foucault 2000: 149.

A Duna univerzális kapocsként működik a regény különböző síkjai és színhelyei, valamint a lelki és testi tapasztalás között.¹¹⁵ A folyó köti össze egymással a cselekmény helyszíneit, ő közvetít az emberek és a természet világa között, és ő illeszti a valós helyeket egy mitikus földrajzba.¹¹⁶ *Huckleberry Finn kalandjaiban* pedig a Mississippi sodorja újra és újra egymás mellé Huckot és Jimet, és a folyó köti össze egymással az utazás kalandos epizódjait.

Ám nemcsak a folyó, hanem azok a közlekedési eszközök is heterotópiaként értelmezhetők, melyeket a két regény főhősei használnak, hiszen a „hajó a *par excellence* heterotópia”.¹¹⁷ A hajó teszi lehetővé a szereplők számára, hogy a szárazföld szűk, egy meghatározott szerepet és identitást előíró viszonyaitól függetlenítsék önmagukat. Huckleberry Finn-nek a folyami utazás a „civilizálás” kötöttségeitől való szabadulást jelenti,¹¹⁸ fekete útítársának, Jimnek pedig a rabszolgaságtól való megmenekülést. A folyó számukra a menekülés tere. Hasonlóképp különböző menekülőutak kereszteződése a Duna Jókainál. A lányával a szultán haragja elől menekülő török kincstárnok útja éppúgy ezen a vidéken vezet keresztül, mint ahogy ide menekül később az arany ember is a polgári életből. Az Al-Duna határvidékén és különösen a folyó Robinson-szigetén a társadalom peremére került emberek különféle csoportjai találnak menedéket, vagy legalábbis nyugalmat.

Természeti állapot, mely egyúttal maga az ideális állapot, mindez egy ismeretlen, névtelen szigeten – ezzel máris adottak a robinzonád legfontosabb kellékei, mely ez esetben a menekülés-robinzonádok hagyományába tartozik.

A folyón haladó járművek mindkét regényben nemcsak „eltérő terek”-et, de „eltérő időket” is képviselnek, vagyis a heterotópiát ötvözik a heterokroniával. Huck és Jim egy tutajon utaznak, míg az arany ember egy bárkán. A jármű korszerűtlenségét különösen kidomborítja az a jelenet, amikor a *Huckleberry Finn kalandjaiban* a tutaj gőzhajóval találkozik, és a gőzös keresztülgázol a tutajon. Jókai viszont azzal érzékelteti a Timár hajójának idejétmúlt voltát, hogy a regény cselekményét a múltba helyezi: „Történetünk idejében

¹¹⁵ Vö. Szabó 2002 nyár [Mítosz, pátosz, hisztéria] <http://www.zetna.org/zek/folyoiratok/69/szabosz.html> (letöltés ideje: 2016. július 12.)

¹¹⁶ A Duna, eltekintve a folyón felfelé tett utazástól a regény elején, inkább akadály, mintsem út, mindig akkor áll a hős útjába, amikor valamely egzisztenciális vagy érzelmi problémát akar megoldani. Tavasszal, amikor elhagyja a feleségét, hogy az Al-Dunán megkeresse kedvesét, árvíz állja útját, amikor télvíz idején a feleségéhez készül Komáromba, majd onnan tovább, a jég, majd a köd az az akadály, amelyet le kell győznie, és amely – akár áradatként, akár jégtükörként vagy útvesztőként – egyúttal mindig saját érzelmeinek tükré is.

¹¹⁷ Foucault 2000: 155.

¹¹⁸ „Özvegy Douglasné fiának fogadott, és azt mondta, ki fog engem civilizálni; de nem volt könnyű kenyér a házában lakni [...]” Twain 2011: 3.

még nem jártak a Dunán gőzhajók.”¹¹⁹ A regény Jókai korának törekvéseit és kérdéseit a nem túl távoli múltba, az 1828-as év tájára vetíti.¹²⁰ Az *ante quem* a történet idejét *elődök*ként határozza meg, mely a tájleírásoknak köszönhetően mitikus jelleget ölt.

Abban az évszázadban, amikor „nem volt többé hegy, melyen át ne vezetett volna vasút, se folyó, amelyen ne vertek volna hidat”,¹²¹ a közlekedési eszköz korszerűtlensége olyan nézőpontot és olyan olvasásmódot kínált, mely ellentmondott a „természet meghódítása”-programjának.¹²² A folyó mint olyan hely jelenik meg ezekben a regényekben, melyet az ember nem képes saját akarata szerint alakítani, mint „hely a véletleneknek”.¹²³

A folyami utazás e tekintetben olyan szüzséként fogható fel, mely ellentétes tér- és időelképzeléseket sűrít magába és tesz átjárhatóvá. Huck számára például a tutajról a szárazföld megállapodottsága tűnik ingatagnak, bizonytalan-nak és szűkösnak, míg magát a tutajt biztosnak és „nyugodtnak” érzékeli.¹²⁴

Jellemző, hogy Jókai hősei a regény elején az elterjedt Duna-ábrázolásokkal ellentétes irányba indulnak útnak felfelé a folyón.¹²⁵ Keletről hajóznak Nyugat felé, ezért ők is a megszokott civilizatorikus nézőponttal ellentétes módon szemlélik a folyót. A folyóra nem mint akadályoktól mentes vízi útra néznek, hanem mint mágikus akadályokban és csodálatos rejtekhelyekben

¹¹⁹ Jókai 1964. 24.: 10. Szinte ugyanebben az időben (1867) fejezte be Stifter *Wittiko* című regényét, amelynek ugyancsak strukturáló eleme egy a gőzhajózás kora előtti hajóút a Dunán. A *Wittiko* részletesen ecseteli középkori hőseinek útját Passautól Bécsig. Noha a regényben számtalan út leírása olvasható, ennek az útnak strukturális jelentőséget ad, hogy összeköti Pasaut, Wittiko ifjúságának színhelyét a birodalom középpontjával, ahol ifjúkori barátja, Heinrich von Ofterdingen időz. Amikor a regény összeköti életrajzuk két színterét, egyúttal a *Wittiko* által példaként megidézett elbeszélő mű, a Nibelungen-ének keletkezéstörténetére is utal. Azt ugyanis egy Stifter korában népszerű elmélet szerint Heinrich von Ofterdingen költötte. Stifter 1997. Jóllehet Stifter történelmi regénye jóval régebbi korban játszódik, mint *Az arany ember*, valójában ez is a 19. századi eleji dunai állapotokat írja le, mint azt Neweklowksy egy tanulmányában igazolta. (Neweklowksy 1959: 121–129, 126.) Mindenesetre az elbeszélés és kormányzás közötti kapcsolatot mindkét regény a gőzhajózást megelőző korszakra helyezi.

¹²⁰ „Történetünk idejében még nem jártak a Dunán gőzhajók.” Jókai 1964. 24.: 10.

¹²¹ Sachslehner 1997: 59.

¹²² Vö. Blackburn 2007.

¹²³ Bachmann 2001.

¹²⁴ „Mindaddig izgultam, amíg két mérfölddel lejjebb jócskán bele nem kerültünk a Mississippi sodrába. Fölhúztuk a jelzőlámpát, és úgy éreztem, most megint szabad vagyok, és minden veszély elmúlt. [...] Mondtuk is, hogy nincs senkinek külön otthona, mint nekünk a tutajon. Minden más inog és dűledezik, de a tutaj, az biztos. Irtó szabadnak, nyugodtnak és könnyűnek érezheti magát az ember egy tutajon.” Twain 2011: 76.

¹²⁵ Útirajzok és útikalauzok szinte kivétel nélkül mind az ellenkező irányt követik. Persze az irány Jókai esetében is inkább program volt, mint elbeszélői valóság, mert épp a dunai zuhatagok esetében összetéveszti a helységek, sziklák és akadályok sorrendjét.

bővelkedő folyamra.¹²⁶ *Az arany ember* ezáltal épp a modern világot, a pénzgazdálkodást, az áruk, a nyersanyagok és a jelek körforgásának térhódítását kérdőjelezi meg, ezért sokan olvasták antikapitalista utópiaként vagy legalábbis egy saját szabású kapitalizmus utópiájaként.¹²⁷

A TEREMTÉS OLVASHATÓSÁGA

Jókai sokat és gyakran írt a Dunáról,¹²⁸ de nincs egyetlen más olyan regénye, melyben a poétikája olyan szorosan összekapcsolódott volna a folyóval, mint *Az arany ember*ben. Az al-dunai táj, mely korokat és ellentéteket sűrít magába, már enciklopédikus igényével a „természet könyvé”-t idézi, s a regény annak is, azaz szó szerint „egy kővé vált könyvtár”¹²⁹-nak, nevezi.

A teremtés, ahogy e helyütt különböző médiumokban (a tájban, a zuhatag morajlásában, akár csak az írásban) olvashatóvá és hallhatóvá lesz, egy olyan könyvtárnak felel meg, melynek köteteit a beavatottak „regényként”¹³⁰ képesek olvasni és elbeszélni – híven azon romantikus felfogáshoz, miszerint a regény a világ egyetemes kinyilatkozásának megfelelő forma.¹³¹ E romantikus gesztus szellemében *Az arany ember* elején a Vaskapu környéki táj teremtéstörténetként lesz elbeszélhető.

A táj leírása nemcsak azokról a médiumokról ad áttekintést, melyeken keresztül a teremtés az utazóhoz „szól”, hanem a templom-hasonlat révén az utazás vízszintes mozgását egy függőleges irányú spirituális felemelkedéssé alakítja át. A sziklás táj előidőkből származó formációi gótikus kapuzatra, fekete kőtömbjei a frigyládára, szirtjei pedig egy „rémoltárra” emlékeztetnek. A végítéletet pedig összekötik a megváltással:

¹²⁶ Szokatlan haladási iránya és ebből adódó perspektívája miatt a regény eleje még a menekülést is az ellentétére fordítja. „– Úgy képelem – szól Timéa a biztoshoz –, mintha egy hosszú, hosszú börtönfolyosón keresztül mennénk be egy országba, amelyből nem lehet visszajönni többé.” Jókai 1964. 24.: 48f.

¹²⁷ Vö. Sötér 1941.

¹²⁸ A legfontosabbak: *Elátkozott család, Egy bujdosó naplója, Kárpáthy Zoltán, A jövő század regénye*.

¹²⁹ „Egy kővé vált könyvtár az; a sziklák nevei a kifelé fordított könyvek sarkai, aki azokat ki tudja nyitni, egy-egy regényt olvashat belőlük.” Jókai 1964. 24.: 18.

¹³⁰ Jókai 1964. 24.: 18.

¹³¹ Nyitott és ezáltal a végtelenre kitért jellege révén a regény megfelel a „magát egyetemlegesen kinyilatkoztató, a [világban] feloldódó szubjektivitás”-nak. Blumenberg 1986: 256.

A templomi zengés oly ítéletnap zajjá magasodik fel ilyenkor, hogy az elmerülő halálkiáltása nem hallik ki belőle.¹³²

A végtelen és egyetemes Isten attribútumaiból itt a zuhatag morajlásának jellemzője lesz.¹³³ A morajlás olyan, mint Isten hangja,¹³⁴ mely végső soron egybeesik saját ellentétével, a némasággal:

Egy örökké tartó egyetemes zúgás, mely hasonlít a némasághoz, oly egyforma, s az Isten szavához: oly érthető.¹³⁵

De ahol Isten beszél, ott az embernek el kell némulnia:

[...] ahogy ez örök hullámcsattogást az örök visszhang e kettős fal között a túlvilági zene felségéig emeli, mely csupa orgona és harangszó és elhaló mennydörgés, az ember elnémul, és saját szavát meghallani retteg e titáni zengés közepett.¹³⁶

Az isteni jelenlét nyomai mint „rejtelmes istenírás betűi”¹³⁷ válnak olvashatóvá.

A JELEK KÖRFORGÁSA

A Vaskapunál feltároló természeti táj kinyilatkozásával Jókai regénye szembeállítja a jelek körforgását, mely a kor világát jellemezte.

E világban a hivatalos igazolások, elismervények és levelek mozdítják előre a dolgokat, alakítják a távoli eseményeket és igazgatják az emberek sorát. Míg a természet könyve (és könyvtára) metaforák a teremtés univerzális jellegét fejezik ki, valamint annak közvetlen kapcsolatát a világot megteremtő isteni ige tekintélyével, addig az üzlet és közigazgatás írásformái „egy általános írás nyomainak soha bírtokba nem vehető vonalai”¹³⁸-ra emlékeztetnek.

¹³² „A templomi zengés oly ítéletnap zajjá magasodik fel ilyenkor, hogy az elmerülő halálkiáltása nem hallik ki belőle.” Jókai 1964. 24.: 9.

¹³³ „örökké tartó egyetemes zúgás”, „örök visszhang” Jókai 1964. 24.: 8.

¹³⁴ „e fenséges helynek hangja is oly isteni” Jókai 1964. 24.: 8.

¹³⁵ „Egy örökké tartó egyetemes zúgás, mely hasonlít a némasághoz, oly egyforma, s az Isten szavához: oly érthető.” Jókai 1964. 24.: 8.

¹³⁶ „ahogy ez örök hullámcsattogást az örök visszhang e kettős fal között a túlvilági zene felségéig emeli, mely csupa orgona és harangszó és elhaló mennydörgés, az ember elnémul, és saját szavát meghallani retteg e titáni zengés közepett.” Jókai 1964. 24.: 8.

¹³⁷ „rejtelmes istenírás betűi” Jókai 1964. 24.: 6.

¹³⁸ Wetzel 1991: X.

Ezt az ellentétet a regény a tér által strukturálja: a két elbeszélt világ határán a természet fenséges nyelve szétesik a közigazgatás írott és a korrupció íratlan törvényeire. Az írás és az értelemadás ezen új motívumát a vámvizsgálat vezeti be. Már az orsovai határőrség az írásbeli munkamegosztás intézményesült mintapéldájaként jelenik meg, az egyik tisztviselő a könyvet tartja, míg a másik a tintát és az írószerszámot.¹³⁹ Innentől kezdve a cselekmény iratok, levelek, elszámolások hosszú soraként bontakozik ki. Az egyik helyen kiállítják az adóságleveleket és igazolásokat, majd azok egy másik helyen nyerik el jelentésüket. Ez köti össze a regény egyes epizódjait, kapcsolja össze a földrajzilag távol fekvő vidékeket és az ott lakó szereplőket.¹⁴⁰

Ez az ellentét a két forma között, mint a későbbiekben még látni fogjuk, Jókai elbeszélésének önmeghatározása szempontjából is döntő.

A REGÉNY MŰFAJÁNAK KÉRDÉSE AZ IRODALOMTÖRTÉNETBEN

A 19. század nem talált megnyugtató megoldást Jókai műveinek műfaji osztályozására. Azokat mind a szerző, mind pedig bírálói¹⁴¹ regényekként tartották számon, ugyanakkor épp a kortárs regényfelfogás mércéjével mérve a kor legtekintélyesebb irodalomkritikusai által könnyűnek találtattak. Az utókor és különösen az irodalomtörténetírás a 20. század eleje óta igyekezett az életmű sajátosságait figyelembe venni és nem a műveket a műfajokhoz, hanem a műfaji elképzeléseket a művekhez szabni. Mikszáth Kálmán Jókai-életrajza¹⁴² óta Jókaira s a regény műfajával szemben elkövetett szabályszegéseire úgy tekintettek, hogy bár „hibák”, de van bennük rendszer. Ezt a rend-

¹³⁹ Jókai 1964. 24.: 44.

¹⁴⁰ Ismeretes módon az inspiciens levelet ír a sógorának, Kacsuka úrnak, aki Komáromban „a seregellátsai osztály[.]” főnöke, hogy „ez egy *arany ember*”, akit támogatnia kell. (Jókai 1964. 24.: 46.) A levél Komáromban Kacsuka uramnak átadatik, és erőteljesen hozzájárul az arany ember meredeken felívelő pályájának indulásához. Ugyancsak egy levél, ezúttal Timár feleségéhez Timeához intézett levele teszi Timeát az üzlet részesévé és motíválja őt, hogy atyai kincseit (óvatlanul) átadja. Végzetessé válik végül az a levél is, melyet Timár fia, Dodi ír a regény végén Timeának, figyelmeztetvén őt a hálószoza titkos ajtajára. Ahhoz túl későn érkezik, hogy megakadályozza az alvó asszony elleni merényt, ahhoz viszont időben, hogy bizonyítsa, Timár él. (Jókai 1964. 25.: 281.) De az a négy levél is sorsrontó, melyben Krisztyán Tódor meséli el történetét, illetve annak saját verzióját, ám ezek – az arany ember szerencséjére – a vízben olvashatatlaná válnak: „Még négy levél is van egyik oldalzsebében, szalaggal összekötve; hanem azokról már lemosott minden írást a víz.” Jókai 1964. 25.: 231.

¹⁴¹ Legismertebb bírálói Gyulai Pál és Péterfy Jenő voltak. Vö. Gyulai 1956: 368–385; Péterfy 1983: 603–631.

¹⁴² Mikszáth [1907] 1960.

szert aztán sokan sokféle névvel illeték, leírásához egyes irodalomtörténészek a mítosz,¹⁴³ mások a népmese,¹⁴⁴ megint mások pedig az anekdota¹⁴⁵ fogalmát hívták segítségül.¹⁴⁶

A műfaji kérdés egységesebb megoldására a 20. század végén Szegedy-Maszák Mihály nyomán¹⁴⁷ Szilasi László, majd később Nyilasy Balázs is a Northrop Frye által használt *romance* fogalmát javasolta.¹⁴⁸ Érvelésük szerint ugyanis Jókai esetében a cselekmény és hősei a valóságban megszokottnál magasabb rendűek, átmenetet képeznek ember és isten között, jóllehet a művek mindig emberként ábrázolják őket. Olyan világban mozognak, melynek törvényei átmenetileg hatályon kívül helyeztetek. Northrop Frye-nál ezek a tulajdonságok egy *romance*-ként leírható „fiktív mód” ismérvei,¹⁴⁹ amelyek egyúttal a románc néven ismert prózaműfajt is jellemzik.¹⁵⁰

Am Szilasi szerint Jókai művei *romance*-ként sem következtesek:

Jókainál, ha a románcos szerkesztésre, világlátásra való eredendő hajlandóság ellenére mégis valami regényszerű születik, az nagyon sok esetben a románcszerű történet [...] reálisan jellemzett szereplőinek különválásából [...] jön létre. [...] A szövegnek, a fejezetek műfaji alapú elkülönítése nyomán, szerkezetileg fel kell tagolódnia.¹⁵¹

Jókai tájrajzainak erejére vall, hogy *Az arany ember* topografikus fantáziáit még a művek műfaji kettősségének kijelölésére is bevetették. Szilasi ugyanis a regényszerű és románcszerű világok elkülönülésére a példát épp ebből a regényből kölcsönzi:

[...] a reális valóság regényre termett, unalmas tengerében a románc tere kicsiny, bár megőrizhető sziget lehet csupán.¹⁵²

Jókai írásművészetének legismertebb képzelt szigete és az al-dunai határvidék így válnak fontos érvekké, mellyel az irodalomtörténész Jókai műveinek szo-

¹⁴³ Legelsőként Vö. Zsigmond 1924.

¹⁴⁴ Legelsőként Arany 1861. május 6.

¹⁴⁵ Legelsőként: Sőtér 1941: 95, 97f.

¹⁴⁶ Egy egész sor műfaji mintát és inspirációt említenek meg: Sőtér 1941; Nagy M. 1968. A műfaji előképek áttekintéséhez vö. Szilasi 2000: 102–105.

¹⁴⁷ Szegedy-Maszák 1989: 29f.

¹⁴⁸ Szilasi 2000: 105–110. Hasonló nézeten van Nyilasy Balázs. Vö. Nyilasy 2005.

¹⁴⁹ Frye 1973: 186–206.

¹⁵⁰ Szilasi 2000: 108.

¹⁵¹ Szilasi 2000: 121.

¹⁵² „[...] a reális valóság regényre termett, unalmas tengerében a románc tere kicsiny, bár megőrizhető sziget lehet csupán.” Szilasi 2000: 121.

katlan helyzetét két műfaj, a regény és a románc között magyarázni, vagy legalábbis szemléltetni igyekeznek.

NAVIGÁLNI – ELBESZÉLNI

Jókairól persze aligha mondható el, hogy általában érdeklődést mutatott volna az irodalom elméleti kérdései iránt, mint ahogy az sem, hogy írásaiban mélyreható belátásokat fogalmazott volna meg saját műveinek természetével kapcsolatban. Az *arany ember* egyes részletei ennek ellenére olvashatók metapoetikai reflexiókként.

A regény, amely Jókai *Hon* c. folyóiratában 1872. szeptember 22-től folytatásokban jelent meg és melyet még ugyanebben az évben a pesti Athenaeum Kiadó jelentetett meg, a szerző legnépszerűbb alkotásai közé tartozott. Az 1896-ban megjelent, úgynevezett „nemzeti díszkiadásban” a regényhez a szerző utószót fűzött, s ebben nemcsak azokra a (lehetséges) valóságos személyekre utal (mint más művei esetében is), melyekről a regény hőseit és cselekményét mintázta, hanem kapcsolatot teremt a történetmesélés körülményei és az elbeszélés aktusa között. Továbbá összekapcsolja egymással a történetmondás regényben egymással szembeállított szóbeli és írásos formáit is.

Ebben az utószóban Jókai a történetmesélést szerves folyamatként, tulajdonképpen a szóbeliség írásbeliségbe történő egyszerű átfordításaként értelmezi. Az írásbeliséget – akárcsak a regény elején – itt is a szóbeliség hitelesíti, mivel a lejegyzett történet kiindulópontját a nagymama testvére által elmondott történet képezi. „[A] regény alapeszméjét”¹⁵³ az elbeszélő egy baltóni vihar közepette a hajón ülve hallgatja:

[...] amíg a hullám dobálta a hajót, hogy annak az egyik lapátkereke folyvást a levegőben kalimpált, elregélte nekem azt a történetet, ami az „Arany ember” regényemnek a végét képezi, a fiatal özvegy, annak a vőlegénye: a katonatiszt, társalkodónéje, a tiszt korábbi kedvese és annak az anyja között, kiket ő mind személyesen ismert.¹⁵⁴

A helyzet – egy különös csavarral – Jókai regényének elejét idézi, amikor is Timár a sziklavilág „kővé vált könyvtár”¹⁵⁵-ából mesél Timéának.

¹⁵³ Jókai 1964. 25.: 292.

¹⁵⁴ Jókai 1964. 25.: 294.

¹⁵⁵ Jókai 1964. 24.: 18f.

A vihar, amely miatt a hajó ide-oda hánykolódik, mindkét esetben nemcsak az elbeszélés ritmusát határozza meg, hanem azt az elbeszélői egyensúlyt is, amelyet minden körülmények között meg kell őrizni: azaz a sikeres navigációt. A kommentárban említett hajókerék pedig arra a rokkára is emlékeztet, amelynek zaja a szóbeli hagyományban az elbeszélés egyetemes érvényességét biztosítja. A kommentár révén a hangsúly mind inkább arra helyeződik, hogy az elbeszélés a saját útját járja. Míg az 1896-ban keletkezett utószó a költészet és a valóság viszonyának régi kérdésével foglalkozik, addig a regény eleje egy teremtéstörténet keretében egy elbeszélés-poétikát fogalmaz meg. Úgy tűnik, mind az utószó, mind pedig a bevezetés fel nem tett kérdésekre ad választ, ha más és más összefüggésbe ágyazva is.

Ha az utószó hajóutasai poétikai elvek megszemélyesítéseinek tűnhetnek, mennyivel inkább így érelmezhető a Szent Borbála legénysége! A hajót két férfi kormányozza: Fabula János, a kormányos, akinek már neve is beszédes és Timár Mihály a hajóbiztos, illetve ahogy regényben nevezik, hajóschreiber.¹⁵⁶ E szereplők, akik a hajót számtalan veszélyen és kalandon keresztül kormányozzák, mozgatják egyúttal a cselekményt is, megteremtve ezzel a navigáció és az elbeszélés közötti párhuzamot, amelyet Volker Klotz oly jellemzőnek gondolt erre a regényre. Kettőjük tevékenysége összekapcsolja a hajó kormányzását az elbeszélés különféle technikáival. Fabula János előre sejteti és sejteti a cselekmény fordulatait (illetve azok kimenetelét), míg Timár Mihály elhárítja az útjába kerülő akadályokat, közben a gyereklány Timéának mond mesét, mégpedig úgy, hogy a „hangja is hozzá való, csaknem nőies, mikor halkán beszél”,¹⁵⁷ a távcsövével pedig, melyet olykor másnak is átenged, az elbeszélés perspektíváját is meghatározza. A távcső mint eszköz, s az, hogy Timár azt különböző szereplők kezébe adja, kapcsolatot teremt a cselekmény és a beszélgetés tárgyai között és összefűsli a különböző látásmódokat. Az allegorikusan értelmezhető regénykezdet mindkét hősét bizonyos kettősség jellemzi. A *Fabula* családnevet a hivatalos „tisztító” kétértelműnek mondja. A fabula szerinte kettős természetű, noha csak mese, az emberek mégis szívesen elhiszik. Igazi jelentősége a hajó fedélzetén mutatkozik meg.¹⁵⁸ De a Timár családnev is többértelmű, mint a „tisztító” mondja: „Jó név, ha akarom, magyar, ha akarom, török, ha akarom görög.”¹⁵⁹

¹⁵⁶ Ami a magyarban, ellentétben az írrok szóval, kimondottan lekicsinylő.

¹⁵⁷ Jókai 1964. 24: 14.

¹⁵⁸ „a kend neve Fabula János, s [...] Fabula deákul azt jelenti, hogy mese. Hanem azért elhiszek mindent, amit kendtől hallottam, csak ne haragudjék”. Jókai 1964. 24.: 36.

¹⁵⁹ Jókai 1964. 24.: 108f.

Az arany ember szabályszerűen eljártssza, miként jön létre az elbeszélés két különböző elbeszélésmód összjátékából, majd azt is, miként bomlik szét két elbeszélésmódra a modern világban: egy meseszerűre, melyet és a hajó navigálása jelenít meg, és egy másikra, mely a feljegyzés és igazgatás aktusaként ragadható meg. Az utóbbi elbeszélésmódot a „tisztító” személyesíti meg, aki-nek nevét a történet nem jegyzi fel, és aki a határon lép a hajóra.¹⁶⁰ A kormányos és a „tisztító” párbeszédéből ismeri meg az olvasó a történet legfontosabb összefüggéseit. A „tisztító” gyanakvásának ad hangot, a kormányos, Fabula uram pedig meseszerű válaszokat¹⁶¹ ad, és kettejük eltérő beszédmódja alakítja ki Jókai regényének ellentmondásos elbeszélői jellegét.

A kormányos mestersége itt a fabuláló elbeszélés allegóriájaként értelmezhető. A Vaskapun keresztül hajózva Fabula János valóban megmutatja, miként kell irányban tartani a hajót és ezzel egyúttal az elbeszélés irányítását is magabiztosan kézben tartani.¹⁶² Az ő feladata, hogy a tér meghódításának meghatározó diszkurzusaival és a körforgás gazdaságtanával szemben paradicsomi menedékeket térképezzen fel. A világvégi küszöbvidék Jókai teremtette irodalmi heterotópiájára pedig Koschorke megállapítása érvényes: Amikor a korai újkorban „a földi paradicsom képzete” „két komponensre, a mesebelire és a koloniálisra” esik szét, akkor a mesebelire marad, hogy „fabulálva” ízeire szedje a gyarmatosítás nagyívű elképzeléseit.¹⁶³

ÖSSZEGZÉS

Jókai képzelt tereinek szubverzív ereje abból fakad, ahogy azok az író korának diszkurzusait idézik. Olyan heterotópiákon alapulnak, melyekben összesűrűsödnek a világ megszokott szabályaival ellentétes képzetek, de ugyanakkor felülmúlják azokat utalásaik gazdagságával és sajátos nézőpontjukkal. Ezzel egyúttal egy múltbeli navigáló elbeszélésmód poetikáját is közvetítik, mely egy szabályozásként értelmezett korszerű írással szemben határozza meg magát.

¹⁶⁰ „ennek nevét nem jegyezte fel a történelem” Jókai 1964. 24.: 14.

¹⁶¹ „De hát miért kell kegyelmeteknek éppen ilyen nagy viharban átkelni a Vaskapun?” Jókai 1964. 24.: 16. „S hogyan hiszi azt kegyelmed, hogy novemberben befagy a Duna?” Jókai 1964. 24.: 17. „Hallja kegyelmed, ... én azt hiszem, hogy ez a kegyelmetek hajója nem csupán búzát szállít.” Jókai 1964. 24.: 17f.

¹⁶² Volker Klotz „folyamepiká”-ról beszél ebben az összefüggésben, és többek között Mark Twain *Huckleberry Finn*-jét (1884) hozza fel példának „elbeszélés és navigáció közösségé”-re. Vö. Klotz 2003. december 6.

¹⁶³ Koschorke 1990: 22.

Rezümé

A Duna földrajzi koordinátáit Augustus római császár korától ismerték, de csak a 19. század óta látjuk és gondoljuk a folyót összefüggő egésznek. Jelen könyv legfőbb állítása, hogy ezt az összefüggő egészt a gőzhajózás hozta létre, és ebből kiindulva igyekszik feltárni az összefüggést egy műszaki szerkezet (a gőzhajó) és a természeti táj (a Duna) észlelése között. Ebben a környezettörténet felismeréseire és látásmódjára támaszkodik, mely megközelítés a természetet nem csupán az emberi cselekvés keretfeltételeként tételezi, hanem az emberi tevékenység tárgyának is tekinti; ugyanakkor, elmentésben például David Blackbourn felfogásával, a természeti táj nagyléptékű átalakítását nem egyszerűen a természet „meghódításaként” értelmezi, hanem olyan eljárásaként, Foucault fogalmával diszpozitívumként, írja le, mely modern szabályozási programokat alkalmaz a természetre.

Azok a mérnökök és politikusok, akik a gőzhajózás érdekében a folyószabályozás mellett törtek lándzsát, írásaikban a Dunát zabolátlan elemként láttatták, melyet bölcs gondoskodással és fegyelmezővel kellett rendbe szorítani és az emberi szükségletek szolgálatába állítani. Terveikkel mindenekelőtt a természeti viszonyokat kívánták kiszámíthatóvá tenni. Továbbá kíváncsiaknak tartották a folyószabályozást gazdasági szempontból is, hiszen a kereskedelem élénkítését szolgálta.

Jelen monográfia azt kívánja felvázolni, hogy a folyó műszaki és gazdasági diszkurzíválása miként járt kéz a kézben esztétikai birtokba vételével. Ehhez műszaki szövegek mellett elsősorban 19. századi albumokat, útirajzokat és a Dunáról szóló illusztrált díszköteteket vizsgál.

A különböző műfajok és médiumok áttekintése jól mutatja, hogy az egységes dunai térség képzetét mindig is az ellentmondásosság és töredezettség jellemezte. Az ábrázolási minták széles skálán mozogtak, kezdve azokról, melyek valamely határt erőteljes szimbolikus jelentésekkel láttak el, egészen az olyanokig, melyek szerint tájak és emberek fokozatosan változnak a folyón lefelé haladva.

A gőzhajózás különösen alkalmas volt utóbbi elképzelések megjelenítésére, mivel megfelelő nézőpontot biztosított hozzá. A hajó mint vezérlő szerkezet sajátos perspektívát kínált a térség jövőbeli fejlődését illetően. A folyón lefelé sikló dunai utazó pillantása a technikai fejlődés és a társadalmi

haladás tekintetében határozott látásmódot jelölt ki és a sokrétű különbségeket lépcsőzetes változásként jelenítette meg.

A Duna mint kapocs képze egyúttal az Oszmán Birodalom kötelékéből szabaduló országok szimbolikus helyét is segítette kijelölni. E térképzet hosszú távú jelentőségének bemutatására a monográfia sorra veszi annak közös kapcsolódási pontjait olyan későbbi nagyívű regionális koncepciókkal, mint amilyen a „Balkán” vagy „Közép-Európa”.

Noha a különféle tudásformációk a Duna-térséget egységként kívánták láttatni, mégis mindegyik megteremtette a maga Dunáját. A folyó különböző észlelésmódjai és diszkurzív megjelenítései sajátos koalíciókat és kombinációkat alkottak egymással. Különösen a Vaskapu-csatorna megnyitása kapcsán érhető tetten a Duna egymásnak ellentmondó képzeinek sajátos összekapcsolódása. Egyrészt az al-dunai Kazán-szoros és Ada-Kaleh szigete mint fenséges táj remek díszletként működött, ha a technika csodájának és az uralkodó láthatatlan hatalmának láthatóvá tételéről volt szó. Másrészt ez volt az a hely, ahol az általuk uralt világ szabályai érvényüket veszítették. S míg az állami ünnepek a tájat az emberi haladás küzdőtereként mutatták be, addig az irodalom a sikeres ellenmodellek felmutatásával tűnt ki.

Irodalom

1) FORRÁSOK

a) DUNAI ÚTI BESZÁMOLÓK

[PFEIFFER, Ida]

[1843] 1846 *Reise einer Wienerin in das heilige Land*. Dritte verbesserte Ausgabe. Wien: Jakob Dirnböck.

CHARLES William Vane

1842 *A Steam Voyage to Constantinople, by the Rhine and the Danube in 1840–41*. London: Henry Colburn

CLARIDGE, Richard Tappin

1837 *A guide along the Danube, from Vienna to Constantinople, Smyrna, Athens, the Morea, the Ionian Islands and Venice from the notes of a journey made in the year 1836* London: F. C. Westley.

DORNER, Joseph

1839 *Das Banat in topographisch-naturhistorischer Beziehung, mit besonderer Berücksichtigung der Herculesbäder nächst Mehadia und ihrer Umgebung nebst ausführlicher Schilderung der Reise in die Baeder mit den Dampfschiffen und zu Lande, und einer Beschreibung der an den banatischen Donauufeln vorkommenden Alterthümer*. Pressburg: C. F. Wigand.

ELLIOTT, Charles Boileau

1838 *Travels in the three great empires of Austria, Russia, and Turkey*. London: Richard Bentley.

FALLMERAYER, Philipp Jakob

1845 *Fragmente aus dem Orient*. 2 Bde. Stuttgart–Tübingen: Cotta'scher Verlag.

FORMBY, Henry

1843 *A visit to the East; comprising Germany and the Danube, Constantinople, Asia Minor, Egypt and Idumea*. London: J. Burns.

HACKLÄNDER, Friedrich Wilhelm

1846 *Reise in den Orient*. Stuttgart: Krabbe.

HERVÉ, Francis Esquire

1837 *A residence in Greece and Turkey; with notes of the journey through Bulgaria, Servia, Hungary and the Balkan*. Two Volumes. London: Whittaker & Co.

KINGLAKE, Alexander

[1844] 1948 *Eothen*. Oxford: Clarendon Press.

KLEEMANN, Nikolaus Ernst

1783 *Briefe über die Schifffahrt und Handlung in Ungarn, Slavonien und Kroatien*. Geschrieben auf einer Reise in diesen Ländern im Jahr 1773. Aus dem Italienischen übersetzt von N. E. K.

1783 *Reisen von Wien auf der Donau bis an das schwarze Meer*. 3., vermehrte Ausgabe. Prag: Schönfeld.

- KOCH, Friedrich
 1845 *Der wohlunterrichtete Begleiter auf der malerischen Donaureise mit dem Dampfschiffe.* Wien: Singer & Goering.
- KOCH, Karl Heinrich:
 1846 *Wanderungen im Oriente während der Jahre 1843 und 1844.* Weimar: Verlag des Landes-Industrie-Comptoir.
- KOHL, Johann Georg
 1842 *Hundert Tage auf Reisen in den österreichischen Staaten.* 5 Bde. Dresden–Leipzig: Arnold.
 2014 *Utazás Ausztria országain keresztül. Magyarországi utazás.* (Ford.: bevezetővel és jegyzetekkel ellátta Vizkelety András.) Budapest: Argumentum.
- MONTAGUE, Lady Mary Wortley
 1822 [1724] *Letters written during her Travels in Europe, Asia, and Africa.* Paris: Firmin Didot.
- PROTZEN, Otto von:
 1922 *vom Schwarzwald bis zum Schwarzen Meer.* Eine Kajakfahrt donauabwärts im Weltkriege. Braunschweig–Hamburg: G. Westermann.
- QUIN, Michael
 1835 *A Steam Voyage Down the Danube: with sketches of Hungary, Wallachia, Servia, Turkey etc.* London: Bentley.
 1836a *A Steam Voyage Down the Danube: with sketches of Hungary, Wallachia, Servia, Turkey etc.* 3rd Edition. Paris: Baudry's European Library.
 1836b *A Steam Voyage Down the Danube: with sketches of Hungary, Wallachia, Servia, Turkey.* 3rd edition, New York: Theodore Foster.
- SLADE, Adolphus
 1840 *Travels in Germany and Russia: Including a Steam Voyage by the Danube and the Euxine from Vienna to in Constantinople, in 1838–1839.* London: Longman, Orme, Brown, Green, and Longmans.
- SPENCER, Edmund
 1839 [1837] *Travels in Circassia, Krim-Tartary etc. Including a Steam Voyage down the Danube from Vienna to Constantinople and round the Black Sea, in 1836.* 2 Volumes. 3rd edition. London: Henry Colburn.
- SZÉCHENYI István – WALDSTEIN János
 1942 *Gróf Széchenyi István és Waldstein János keleti utazása 1830-ban.* Budapest: Franklin Társulat.

b) ÚTIKALAUZOK ÉS UTAZÁSI KÉZIKÖNYVEK A DUNÁRÓL

- HEHL, Johann
 1836 *Begleiter auf der Donaufahrt von Wien bis zum Schwarzen Meere.* Mit besonderer Rücksicht auf die bestehende Dampfschiff-Fahrt auf diesem Flusse. Wien: Carl Gerold.
- HEKSCH, Alexander
 1881 *Illustrierter Führer auf der Donau von Regensburg bis Sulina.* (Hartleben's Illustrierte Führer 1.) Wien–Pest–Leipzig: Hartleben.

- KOCH, Friedrich
 1846 *Der wohlunterrichtete Begleiter auf der malerischen Donaureise mit dem Dampfschiffe.* Wien: Singer & Goering.
- MURRAY, John
 1837 *A Handbook for Travellers in Southern Germany; being a Guide to Bavaria, Austria, Tyrol, Salzburg, Styria, &c, the Austrian and the Bavarian Alps and The Danube from Ulm to the Black Sea.* London: John Murray.
- RUMY Dr., Georg Carl Boromäus
 1826 Vorrede. In Kunike, Adolph (szerk.): *Zwey hundert vier und sechzig Donau-Ansichten nach dem Laufe des Donau-Stromes von seinem Ursprunge bis zu seinem Ausflusse in das schwarze Meer.* Nach der Natur gezeichnet von Jakob Alt und Ludwig Ermini. Wien: Grund.
- SCHREIBER, Alois Wilhelm
 1839 *Die Donau-Reise von der Einmündung des Ludwig-Kanals nach Constantinopel.* Handbuch für Reisende von Ulm nach Wien, Preßburg, Pesth, Constantinopel, dem Archipelagus, Griechenland, über die Ionischen Inseln nach Italien. Heidelberg: Joseph Engelman'sche Verlagsbuchhandlung.
- SCHWEIGER-LERCHENFELD, Armand von
 1876 *Unter dem Halbmonde.* Ein Bild des ottomanischen Reiches und seiner Völker. Jena: Hermann Costenoble.
- WALLACE, Sigismund
 1864 *Auf der Donau von Wien nach Constantinopel und nach den Dardanellen.* Wien: L.C. Zamarski & C. Dittmarsch.
- c) PANORAMATÉRKÉPEK, LÁTKÉPEK, MAPPÁK ÉS ILLUSZTRÁLT KIADVÁNYOK A DUNÁRÓL ÉS AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIÁRÓL
- ALT, Rudolf – ENDER, Thomas – KLETTE, Carl (Ill.)
 1838 *Malerische Ansichten der Donau in Ungarn von Theben bis Golumbacz.* Mit Darstellungen von R. Alt, Th. Ender und C. Klette. Pesth: Hartleben.
- BEATTIE, William
 1844 *The Danube: its history, scenery, and topography.* Illustrated by William Henry Bartlett. London: G. Virtue.
- BECHSTEIN, Ludwig
 [1838] 1990 *Die Donau-Reise und ihre schönsten Ansichten: mit mehr als 100 Stahlstichen der berühmtesten Künstler.* Hg. v. Wagner, Robert. Graz: Akademischer Druck- und Verlagsanstalt.
- BRANDMAYER, August
 [ca. 1850] *Panorama der Donau von Linz bis Wien.* Regensburg: Friedrich Pustet.
- CAPELLER, Ludwig – HUMMITSCH, Hans
 1840 *Panorama der Donau von Regensburg bis Linz in Vogelperspective.* Wien: Peter Rohrmann.
- DULLER, Eduard
 1840 *Die malerischen und romantischen Donauländer.* (Das malerische und romantische Deutschland 8.) Leipzig: Wigand,

- ENDER, Thomas (Ill.)
 1838 *Malerische Ansichten der Donau in ihrem Verlaufe von Engelbartszell bis Wien.* Pesth: Hartleben.
 1841 *Die Wundermappe der Donau oder das Schönste und Merkwürdigste an den Ufern dieses Stromes in seinem Laufe durch die österreichischen Staaten.* Pesth–Leipzig: Hartleben.
- GIGNOUX, Anton Christoph
 [um1780] *Hundert malerische Ansichten an der Donau.* Gezeichnet auf seiner Reise von Augsburg nach Wien und von Johann Michael Frey in Kupfer radirt. O. O. J. [Augsburg].
- KUNIKE, Adolph (szerk.)
 1826 *Zweyhundert vier und sechzig Donau-Ansichten nach dem Laufe des Donaustromes von seinem Ursprunge bis zu seinem Ausflusse in das schwarze Meer.* Nach der Natur gezeichnet v. Jacob Alt und Ludwig Ermini. Vorrede v. Dr. Georg Karl Borromäus Romy. Wien: Grund.
- LILIENBRUNN, Carl Adler Edler von – HUMMITSCH, Hans
 1839, 1854 *Panorama der Donau von Linz bis Wien.* Mappe mit auf 16 Sektionen aufgetheiltem Leporello des Donaustroms von Linz bis Wien: Wien: Peter Rohrmann.
Panorama der Oesterreichischen Monarchie oder malerisch-romantisches Denkbuch.
 1839–1840 Pesth: Hartleben
- WEIDMANN, Franz Carl
 1832 *Panorama von Wien oder neueste malerische Ansichten.* Wien: Rudolph Sammler.
 1839–1849 *Panorama der Österreichischen Monarchie oder malerisch-romantisches Denkbuch der schönsten und merkwürdigsten Gegenden derselben, der Gletscher. Hochgebirge, Alpenseen und Wasserfälle, bedeutender Städte mit ihren Kathedralen, Palästen und alterthümlichen Bauwerken, berühmter Badeörter, Schlösser, Burgen und Ruinen, sowie der interessantesten Donau-Ansichten.* Pesth und Leipzig: Hartleben.
- WOLFF, Oskar Ludwig – BARTLETT, William Henry (Ill.)
 1843 *Die Donau und ihre Ufer.* Leipzig: Carl B. Lorck.
- d) A DUNÁRÓL SZÓLÓ ILLUSZTRÁLT DÍSZKÖTETEK
- HEKSCH, Alexander Franz
 1881 *Die Donau von ihrem Ursprung bis an die Mündung. Eine Schilderung von Land und Leuten des Donaugebietes.* Wien–Pest–Leipzig: A. Hartleben.
- KOHL, Johann Georg
 1854 *Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pest.* Triest: Literarisch-artistische Abtheilung des Oesterreichischen Lloyd.
- SCHWEIGER-LERCHENFELD, Armand von
 1896 *Die Donau als Völkervog, Schiffahrtsstrasse und Reiseroute.* Wien, Pesth, Leipzig: A. Hartleben's Verlag.

e) 17., 18. ÉS 19. SZÁZADI SZAKKÖNYVEK A DUNÁRÓL

BIRKEN, Sigmund von

- 1664 *Der Donau-Strand: Mit allen seinen Ein- und Zuflüssen angelegenen Königreichen, Provinzen, Herrschaften und Städten, auch dererselben Alten und neuen Nahmen-vom Ursprunge bis zum Ausflusse.* Nürnberg: Jacob Sandrart.

DIELHELM, Johann Hermann

- 1785 *Antiquarius des Donau-Stroms oder ausführliche Beschreibung aller daran liegenden Festungen, Städte etc. vom Ursprunge bis zum Schwarzen Meere.* Frankfurt a. M.: Gebrüder van Düren.

MARSIGLI, Luigi Ferdinando

- 1726 *Danubius Pannonico-mysicus.* Amsterdam: Herm. Uytwerf, Franc. Cranguiyon.
2004 *Danubius Pannonico-mysicus.* (A Duna magyarországi és szerbiai szakasza. Marsigli előszava.) In Deák Antal András: *A Duna felfedezése.* Esztergom: Vízügyi Múzeum–Levéltár és Könyvgyűjtemény.

MÜLLER, Adalbert

- 1839–41 *Die Donau vom Ursprung bis zu den Mündungen.* Ein Handbuch für Reisende. 1–2. Regensburg: Joseph Manz.

SCHULTES, Joseph August

- 1819 *Donau-Fahrten.* Ein Handbuch für Reisende auf dem Donau-Strom. Erster Band. Baierns Donaustrom von Ulm bis Engelhardszell. Wien: Anton Doll.
1827 *Donau-Fahrten.* Ein Handbuch für Reisende auf dem Donau-Strom. Zweiter Band Österreich's Donau-Strom von Engelhard'szell bis Wien. Stuttgart–Tübingen: J. G. Cotta'sche Buchhandlung.

f) KIADVÁNYOK A WALHALLÁRÓL

MÜLLER, Adalbert

- 1844 *Donaustauf und Walhalla.* Regensburg: Georg Joseph Manz.

SCHENK, Eduard von

- 1831 Rede zur feyerlichen Grundsteinlegung Walhalla's am 18. Oktober 1830. In Wellmeyr, Franz X. (Hg.): *Ratisbona und Walhalla. Denkschrift auf die Festfeyer bey der höchsterfreulichen Anwesenheit ihrer königlichen Majestät von Bayern in Regensburg sowohl als bey der Grundsteinlegung der Walhalla nächst Donaustauf am 16ten bis 19ten Oktober 1830.* Regensburg: Joseph Reitmayr. 123–130.

g) ORSZÁGISMERETI MŰVEK AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIÁRÓL

RUDOLF TRÓNÖRÖKÖS ÉS FŐHERCEG (szerk.)

- 1887–1901 *Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen. 1–20.* Budapest.

h) TANULMÁNYOK, FELJEGYZÉSEK ÉS SAJTÓBESZÁMOLÓK A DUNA-SZABÁLYOZÁS
ÉS A DUNAI GŐZHAJÓZÁS TÁRGYKÖRÉBEN

[ANYBODY]

- 1870 Wiener Sonntagsbriefe (Feuer und Wasser). *Wiener Sonn- und Montagszeitung*. 1870. május 15. 3.

[Ism. szerző]

- 1818 *Wiener Zeitung*. 1818. szeptember 22. 1.
1889 Die Beschwerden gegen die Donauregulirungsbauten, besprochen im österreichischen Abgeordnetenhaus. *Die Wasserstrasse*. 1889. június 1. 8.
1896 Eröffnung des Canales am Eisernen Thor. In Wiener Abendpost. *Beilage zur Wiener Zeitung* 1896. szeptember 28. 1.
1896 Új Szövetség. *Budapesti Napló*. 1896. szeptember 29. 1.
1896 Urechia felsülése. *Budapesti Napló*. 1896. szeptember 25. 1.

[KOHLE, Johann Georg]

- 1853 Geschichte der Entwicklung der österreichischen Dampfschiffahrt auf der Donau. *Deutsche Vierteljahresschrift*. Stuttgart–Tübingen: Cotta 2. 2. füzet. 163–216.

[NAU, B.S. v.]

- 1819 Beiträge zur Geschichte der Fortschritte der Gewerbe-Industrie und des Handels in der österreichischen Monarchie in den drei letzten Jahren. In [Nau, B.S. v.] (szerk.): *Beiträge zur Kenntnis und Beförderung des Handels und der Schiff-Fahrt*. Mainz: F. Kupferberg 1819. II. I. füzet 196–216.

[PRECHTL, Johann Joseph]

- 1830 Verzeichnis der österreichischen Monarchie im Jahre 1829 auf Erfindungen, Entdeckungen und Verbesserungen ertheilten Privilegien und Patente. In [Pechtl, Johann Joseph] (szerk.): *Jahrbücher der kaiserlichen königlichen polytechnischen Institutes in Wien*. 16. Wien: Carl Gerold. 361–408.
1819 Verzeichnis der seit dem Jahre 1815 in der österreichischen Monarchie ertheilten und noch bestehenden Erfindungsprivilegien. In [Pechtl, Johann Joseph] (szerk.): *Jahrbücher der kaiserlichen königlichen polytechnischen Institutes in Wien*. 1. Wien: Carl Gerold. 401–407.

A Vaskapu ünnepe.

- 1896 *Budapesti Napló*. 1896. szeptember 27. 3ff.

B. P.

- 1896 A Vaskapu [Das Eiserne Tor]. *Budapesti Napló*. 1896. szeptember 27. 3ff.

BUNSEN Dr., Theodor von

- 1884 *Die Donau*. Berlin: Verlag von Carl Habel (Deutsche Zeit- und Streit-Fragen. Flugschriften zur Kenntniß der Gegenwart 198).

CASSIAN, Martin

- 1865 Noch einmal die Donau als Verkehrsstraße nach dem Orient und die Thätigkeit der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft. *Österreichische Revue*. 1865. 8. 170–194.

COMMISSION FÜR DIE DONAUREGULIERUNG (szerk.)

- 1868 *Bericht und Anträge des von der Commission für die Donauregulierung bei Wien ernannte Comité's*. Vorgetragen in der Plenarversammlung am 27. Juli 1868. Wien: k.k. Hof- und Staatsdruckerei.

Der III. internationale Binnenschiffahrts-Congress in Frankfurt a. M.

- 1888 *Wasserstrasse. Zeitung für die gesamten Interessen der Schifffahrt.* Monatsschrift des Donau-Vereines. I. 1. 1888. november 1. 2–5.

DEUTSCH, Jakob

- 1877 *Die Überschwemmung und ihre Ursachen. Subjective Anschauungen über die Donau-Regulierung bei Wien 1876. Vortrag gehalten am 18. November 1876 Österreichischer Ingenieur- & Architekten-Verein.* Wien: Lehmann & Wentzel.
[Első megjelenés: Die Überschwemmung und ihre Ursachen. Von einem Fachmanne *Neue Freie Presse* 1876. február 25. és 29., március 8. és 16.]

Die Eröffnung des Eisernen Thores.

- 1896 In *Die Neue Freie Presse* (Abendblatt) 1896. szeptember 28., 2.
1896 In *Die Presse* (Abendpresse) 1896. szeptember 28., 2.

DONAU-REGULIERUNGS-COMMISSION (szerk.)

- 1875 *Beschreibung der Arbeiten der Donau-Regulierung bei Wien.* Wien K. K. Hof- u. Staatsdruckerei.

DONAU-VEREIN (szerk.)

- 1880–1883 *Actenstücke zur Regulirung der Stromschnellen der Donau zwischen Moldova und Turn-Severin.* 2 Teile in 1 Bd. Wien: Verlag des Donau-Vereines.
1889 *Die Thätigkeit des Donau-Vereines im ersten Jahrzehnte seines Bestandes (1879–1888).* Wien: Verlag des Donau-Vereines.

FABER, Eduard

- 1905 *Denkschrift über die Verbesserung der Schiffbarkeit der bayerischen Donau und über die Durchführung der Gross-Schiffahrt bis nach Ulm.* München: Oldenbourg.

GONDA Béla

- 1892 *Az al-dunai Vaskapu és az ottani többi zuhatag szabályozása.* Budapest: Fanda József könyvnyomdája (Megjelent továbbá: *Földrajzi Közlemények.* 1892. V–VI).
1899 *A magyar hajózás.* Budapest: Műszaki Nyomda.
1898 Hajózás. In Matlekovits Sándor – Szerényi József (szerk.): *Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezeréves kiállítás eredménye: ipar, kereskedés, közlekedés.* VIII. Budapest: Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társaság. 613–617.

GRIM, Franz

- 1872 *Die Donau-Regulierung bei Wien: nach authentischen Quellen bearbeitet; ein Führer für Besucher der Donauregulierungsarbeiten.* Wien: Hölzel.

HAUFFE, Leopold Ritter von

- 1890 Die Frage der Wasserstrassen in Oesterreich und der Oesterr. Ing.- und Arch.-Verein. In *Die Wasserstraße. Zeitung für die gesamten Interessen der Schifffahrt.* Wien 1890. január 1.

HOFKAMMERDECRET vom 7. Juli 1813.

- 1813 *Wiener Zeitung.* 1813. július 27.

HUBER, Cristian Wilhelm

- 1836 *Industrielles und commerzielles Leben in Oesterreich. I. Dampfschiffahrt.* *Österreichische Zeitschrift für Geschichts- und Staatskunde.* 13. 25–35.

KAISERLICHE AKADEMIE DER WISSENSCHAFTEN (szerk.)

- 1851 Sitzung vom 1851. In *Sitzungsberichte der mathematisch-naturwissenschaftlichen Classe*, 6. köt. Wien: k.k. Hofdruckerei.

KOHL, Johann Georg

- 1851 Zustände und Verbesserungen des Donauverkehrs in der Neuzeit. In *Skizzen aus Natur- und Völkerleben*. Erster Theil. Dresden: Rudolf Kuntze. 401–408.

KOVÁCH Sebestyén Aladár

- 1897 Vízépítész. In Matlekovits Sándor – Szerényi József (szerk.): *Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye: mezőgazdaság, állattenyésztés, vízépítés, erdészet, gazdasági gépípar*. VI. köt. Budapest: Pesti Könyvnyomda-Részvénytársaság.

KVASSAY Jenő

- 1916 *A Duna mint a szövetséges államok víziútja: a Duna hajózhatóságáról Galatztól Budapestig 3000 ezer tonnás uszályokkal és kisebb tengeri gőzösökkel*. Budapest: Szerző.

LINDENBERG, Paul

- 1896 Die Eröffnung des Eisernen Thores mit Originalzeichnungen von V. Schramm. In *Gartenlaube. Illustriertes Familienblatt*. Leipzig: Verlag Ernst Keil's Nachfolger

NORDMANN, Johannes

- 1875 Das neue Strombett. *Neue Freie Presse*. Morgenblatt. 1875. június 1. 1f.

PRECHTL, Johann Joseph (szerk.)

- 1819 *Jahrbücher des Kaiserlichen Königlichen Polytechnischen Institutes in Wien*. I. köt. Wien: Carl Gerold. 355–380.

SCHWABE, Hermann

- 1899 *Die Entwicklung der deutschen Binnenschifffahrt bis zum Ende des 19. Jahrhunderts*. (Deutsch–Österreichisch–Ungarischer Verband für Binnenschifffahrt, Verbandsschriften 44.) Berlin: Siemenroth & Troschel.

SEBŐK Zsigmond

- 1896 Báziaától a Vaskapuig. *A hét*. 1896. szeptember 27. 669f.

SUESS, Eduard

- 1880 Die Aufgabe der Donau. Vortrag gehalten im „Reform-Verein der Wiener Kaufleute“ am 30. März 1880. Wien; megjelent még: *Centralblatt der Bauverwaltung*. 5. 1892. február 3.

SUESS, Eduard

- 1879 *Donau-Regulierung von Passau bis zum Eisernen Thore. Reden gehalten am 12. und 15. Jänner 1878 im Abgeordnetenhaus aus Anlaß der Debatte über den ungarischen Ausgleich*. Wien: Verlag der „Alma mater“.

SUPPAN, Carl Victor

- 1917 *Die Donau und ihre Schifffahrt*. Wien: Selbstverlag.

[szerző nélkül]

- 1890 *Gedenkbücher an die feierliche Eröffnung der Donauregulierungsarbeiten am Eisernen Thor*.

- TAAFFE, Eduard Graf von
 1870 *Rede bei der Inauguration der Wiener Donau-Regulierung.* (Id. Fremden-Blatt 1870. április 16. 3.)
- VÁSÁRHELYI Pál
 1838 Néhány figyelemztető szó a vaskapui ügyben. *Athenaeum.* 1838. március 1.
- WALDVOGEL, Anton
 1911 *Die Wiener Donauregulierung.* In letzter Stunde! Unmittelbar vor Erledigung der bezüglichen Regierungsvorlage im Reichsrate. Wien.
- WALLANDT Ernő
 1884 Az aldunai zuhatagokon keresztül előállítandó hajóút. *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet közlönye.* 18. 237–258.
 1903 Adatok a Vaskapu szabályozásának történetéhez. *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet közlönye.* 37. 417–433.
- Wasserstrasse.
 1888 *Zeitung für die gesammten Interessen der Schifffahrt.* Monatsschrift des Donau-Vereines. I. Jg. 1. Nr. 1888. november 1. 2–5.
- WEX, Gustav Ritter von
 1880 *Über die Fortschritte der Ausbildung des neuen regulirten Strombettes bei Wien nebst Beschreibung der Eisstoss-Katastrophe im Jahre 1880.* (Zeitschrift der österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins 1880/3). Wien: Waldheim
- WEX, Gustav
 1863 Der Donaustrom als Hauptverkehrsstrasse nach dem Orient – nach erfolgter Beseitigung der Schifffahrtshindernisse am Eisernen Thore und an den sieben Stromschnellen oberhalb Orsova. *Österreichisches Revue.* 1863. 4, 68–103.
- j) DUNÁHOZ KAPCSOLÓDÓ SZÉPIRODALOM 1800–1918
- BANG, Hermann
 1936 *Hazátlanak.* (Ford.: Horváth Zoltán.) Budapest.
- GRAZIE, Marie Eugénie delle
 1918 Donaukind. Berlin, Wien: Verlag Ullstein.
- JÓKAI Mór
 1964 *Az arany ember.* (Jókai Mór Összes Művei, Regények 24–25.) Budapest: Akadémiai.
 1981 *A jövő század regénye.* (Jókai Mór Összes Művei, Regények 18–19.) Budapest: Akadémiai.
 1976 *Öreg ember nem vén ember.* (Jókai Mór Összes Művei, Regények 64.) Budapest: Akadémiai.
- KISCH, Egon Erwin
 (1924) 2001 Ada Kaleh – Insel des Islams. In Kisch, Egon Erwin: *Der rasende Reporter.* Berlin: Aufbau Taschenbuchverlag.
- MUHR, Adelbert
 1976 *Das Lied der Donau. Romantrilogie.* Wien–Hamburg: Zsolnay.
- MÜLLER-GUTTENBRUNN, Adam – PAWIKOVSKI, Gustav
 1888 *Trost- und Trutz-Büchlein der Deutschen in Österreich.* Leipzig: Liebeskind.

MÜLLER-GUTTENBRUNN, Adam

- 1908 *Götzendämmerung. Ein Kulturbild aus dem heutigen Ungarn.* Wien Leipzig: Akademischer Verlag.
- 1916 *Donaufahrt in unsere Kulturgeschichte.* In Müller-Guttenbrunn, Adam: *Österreichs Beschwerdebuch. Einige Eintragungen von Adam Müller-Guttenbrunn.* Konstanz am Bodensee: Reuß & Itta Verlag, 13–25.
- 2015 *A svábok bejövetele.* [Der große Schwabenzug]. (Ford.: Pálincás Judit – L. Hermann Pál.) Balatonszabadi: Imedias Kiadó.

STIFTER, Adalbert

- 1997 *Witiko.* München: DTV.

SZALATNAI Rezső

- 1944 *A Duna költői.* Öt évszázad versei a Dunáról. Öt évszázad versei a Dunáról. Budapest: Hungária-Kiadás.

j) TOVÁBBI UTAZÁSI IRODALOM

BAEDEKER, Karl

- 1832 *Rheinreise von Mainz bis Cöln.* Handbuch für Schnellreisende. Koblenz: Baedeker.

BOUÉ, Ami

- 1840 *Turquie d'Europe.* Observations sur la géographie, la géologie, l'histoire naturelle. Paris: Arthus Bertrand.
- 1889 *Die europäische Türkei.* Wien: F. Tempsky.

FORSTER, Georg

- 1979 [1791–94] *Ansichten vom Niederrhein, von Brabant, Flandern, Holland, England und Frankreich im April, Mai und Junius 1790.* Leipzig: Dieterich'sche Verlagsbuchhandlung.

KANTZ, Felix Philipp

- 1875–1879 *Donau-Bulgarien und der Balkan.* Historisch-geographisch-ethnographische Reisestudien aus den Jahren 1860–1878. Leipzig: Hermann Fries. I–III.
- 1868a *Reise in Süd-Serbien und Nord-Bulgarien.* In *Denkschriften der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften in Wien.* Philosophisch-historische Classe. XVII (1868) Abteilung 2. 1–288.
- 1868b *Serbien.* Historisch-Ethnographische Reisestudien aus den Jahren 1859–1868 mit 40 Illustrationen im Texte, 20 Tafeln und einer Karte. Leipzig: Hermann Fries.

QUIN, Michael

- 1843 *Steam voyages on the Seine, the Moselle & the Rhine; with railroad visits to the principal cities of Belgium.* II. London: Henry Colburn Publisher.

k) TOVÁBBI NEM IRODALMI SZÖVEGEK

[Ism. szerző]

- 1838 Hering, George: *Sketches of Hungary and Transylvania.* In *Der Adler: Allgemeine Welt- und Nationalchronik.* 1838, december 22. 1212.

ARNETH, Joseph

- 1840 *Ueber das Tauben-Orakel von Dodona.* Wien: J. P. Sollinger.

- BAUER, Ludwig Amandus – SCHOTT Albert
 um 1845 *Panorama der deutschen Klassiker. Gallerie der interessantesten Scenen aus den Meisterwerken deutscher Poesie und Prosa. Auswahl des schönsten und anziehendsten aus den Meisterwerken deutscher Poesie und Prosa, von Lessing bis auf die neueste Zeit.* Stuttgart: Karl Göpel.
- BETHMANN-HOLLWEG, Theobald von
 1914 *Septemberprogramm* 9. September 1914. <https://web.archive.org/web/-20140818233046/http://www.dhm.de/lemo/html/dokumente/hollweg> (letöltés ideje: 2016. július 12.)
- BRUCK, Karl Ludwig Freiherr von
 1849 Vorschläge zur Anbahnung der österreichisch-deutschen Zoll- und Handelseinigung. *Wiener Zeitung*. 1849. február 26.
- FORSTER, Georg
 1789 Über Charles Mercier Dupaty. *Göttingischen Anzeigen von Gelehrten Sachen*. 1789. február 7.
- GELLÉRI Mór (szerk.)
 1896 *Az ezeréves Magyarország múltjából és jelenéből.* Budapest: Czettel és Deutsch.
- GRUNDL, Ignaz
 1874 Josef Dörner. *Österreichische Botanische Zeitschrift* 1874. 24. 61.
- HORVÁTH, Michael
 1867 *Fünfundzwanzig Jahre aus der Geschichte Ungarns von 1823–1848.* Aus dem Ungarischen übersetzt v. Joseph Novelli. 1. Leipzig: F. A. Brockhaus.
- HUNFALVY János
 1888 A magyar szent korona birodalmának földrajzi alakulata. In *Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen. Magyarország*. I. (5/1) Budapest: Magyar Királyi Államnyomda. 9–18.
- JÄCKH, Ernst
 1916 *Das größere Mitteleuropa.* Ein Werkbund-Vortrag. Schriften der „Deutschen Politik“ 2. Weimar.
- JÓKAI Mór
 1893 Bevezetés. In *Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen. Magyarország* 3. (12/1) Budapest: Magyar Királyi Államnyomda. 3–6.
 1898 Utószó. In Szilágyi Sándor (szerk.): *A magyar nemzet története*. 10. Budapest: Athenaeum. 837–841.
- KANTZ, Felix Philipp
 1861 „Die römischen Funde in Serbien”. In *Sitzungsberichte der Akademie Wien. Philosophisch-historische Classe*. XXXVI. 195–203.
 1862 *Serbiens byzantinische Monumente.* Mit allerhöchsten Genehmigung Seiner Kaiserlich-Königlichen apostolischen Majestät Franz Joseph I. Wien: K.k. Hof- und Staatsdruckerei.
 1874 Das Eiserne Tor. Vortrag gehalten am 27. Jänner 1874 in der k.k. geographischen Gesellschaft zu Wien. In *Mittheilungen der k.u. k. Geographischen Gesellschaft in Wien*. XVII. 49–58.
- KOHL, Johann Georg
 1841 *Der Verkehr und die Ansiedlungen der Menschen in ihrer Abhängigkeit von der Gestaltung der Erdoberfläche.* Leipzig: Arnoldsche Buchhandlung.

- 1850 *Aus meinen Hütten oder Geständnisse und Träume eines deutschen Schriftstellers*. Bd. 1-3. Leipzig: Friedrich Fleischer.
- 1851 *Der Rhein*. Leipzig: F. A. Brockhaus.
- 1853 *Lebenslauf*. 1. (7) [a Brockhaus Kiadó számára]
- 1874 *Die geographische Lage der Hauptstädte Europas*. Leipzig: Veit u. Comp.
- KÚNOS Ignác Dr.
- 1923 *Adakáé mesekertje*. Török népmesék. Budapest: Atheneum.
- MAIRE, François Joseph
- 1786 *Bemerkungen über den inneren Kreislauf der Handlung in den österreichischen Erbstaaten zur nötigen Erläuterung der hydrographischen General- und Partikularkarten von diesen Ländern; oder Hauptentwurf der zu eröffnenden schiffbaren Wasserstrassen von allen Meeren Europas an bis nach Wien*. [Mémoire raisonné sur la circulation intérieure du commerce dans les états de la maison d'Autrich.] Strassburg–Leipzig.
- MAJLATH Béla (összegyűjtötte)
- 1889 *Széchenyi, István levelei*. (Előszóval, jegyzetekkel ellátta Majláth Béla.) Gróf Széchenyi István Munkái I. Budapest: Atheneum.
- MATLEKOVITS Sándor (szerk.)
- 1897–1898 *Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezeréves kiállítás eredménye*. Budapest: Pesti Könyvnyomda Részvény-Társaság.
- MOLTKE, Helmuth
- 1841 *Briefe über Zustände und Begebenheiten aus der Türkei 1835 bis 1839*. Berlin–Posen und Bromberg: Ernst Siegfried Mittler.
- N. K.
- 1837 *Az angol divat-utazók*. *Athenaeum*. 1837. február 19. 18. 116–119.
- NAUMANN, Friedrich
- 1915 *Mitteleuropa*. Berlin: Georg Reimer.
- PALACKÝ, Franz
- 1972 *Eine Stimme über Österreichs Anschluß an Deutschland*. An den Fünfziger-Ausschuß vom 11. April 1848. In Palacký, Franz: *Österreichs Staatsidee Prag*. Wien: Verlag des Wissenschaftlichen Antiquariats H. Geyer.
- PFEIFFER, Johann Friedrich von
- 1779 *Lehrbegriff sämtlicher oeconomischer und Cameralwissenschaften*. 4. 2. Mannheim: C. F. Schwan.
- PIVÁNYI Ernő (szerk.)
- 1896 *Az ezeréves Magyarország és a milleniumi kiállítás*. [Das Tausendjährige Ungarn und die Millenniums-Ausstellung.] Budapest: Kunosy Vilmos.
- POSSELT, Franz
- 1795 *Apodemik oder die Kunst zu reisen. Ein systematischer Versuch zum Gebrauch junger Reisenden aus den gebildeten Ständen überhaupt und angehender Gelehrten und Künstler insbesondere*. Leipzig: Breitkopfische Buchhandlung.
- SCHERER, Dr. Hermann
- 1849 *Oesterreich, Baiern und das südwestliche Deutschland in Gemeinschaft ihrer Handels- und Gewerbs-Interessen*. Wien: Tendler u. Co.

- SCHERZ, Joseph von
 1787 *Grundsätze der Polizey, Handlung und Finanzwissenschaft*. München: Johann Baptist Strobel. 291.
- SEP, Moriz
 1884 Erkennet Euch selbst. *Neuer Wiener Tagblatt*. 1884. március 27.
- STUBENRAUCH, Moritz von
 1857 *Statistische Darstellung des Vereinswesens im Kaiserthume Österreich*. Wien: k.k. Hof- u. Staatsdruckerei.
- SUESS, Eduard
 1916 *Erinnerungen*. Leipzig: Verlag S. Hirzel.
- SZÉCHENYI István
 1930 *Hitel*. (Szerkesztette és bevezetéssel ellátta Dr. ifj. Iványi-Grünwald Béla.) Budapest: Magyar Történelmi Társulat.
- Széchenyi István Naplói*
 1934 IV. (1830–1836) (Bevezetővel ellátta és szerkesztette Dr. Vízota Gyula.) Budapest: Magyar Tudományos Akadémia. 51–123.
- Széchenyi István hírlapi cikkei*
 1893–1894 (Bevezetéssel és jegyzetekkel ellátta és összeállította Zichy Antal.) Budapest: MTA.
- TAHLER, Karl von
 1877 Columbus des Balkans. *Allgemeine Zeitung*. 1877. március 22.
- The Danube in Hungary*.
 1862 In *Temple Bar*. A London Magazine for town and country readers. 1862. november VI. 66.
- VOß, Christian Daniel
 1796–1802 *Handbuch der allgemeinen Staatswissenschaft nach Schözers Grundriß bearbeitet*. 3. Leipzig.
- WOTAWA, Prof. August von
 1916 Deutsche Schutzarbeit in Österreich. In Müller-Guttenbrunn, Adam (szerk.): *Ruhmesballe deutscher Arbeit in der österreichisch-ungarischen Monarchie*. Stuttgart–Berlin: Deutsche Verlagsanstalt. 509–515.

2) FELHASZNÁLT IRODALMI, FILOZÓFIAI ÉS PUBLICISZTIKAI SZÖVEGEK

- [h]
 1821 Lithographik in Wien. In *Morgenblatt für gebildete Stände*. 15. 1821. november 22, 374–376.
- ANZENGRUBER, Ludwig
 1902 *Briefe. Mit Beiträgen zu seiner Biographie hrsg. v. Anton Bettelheim*. 2. Stuttgart–Berlin: J. G. Cotta'sche Buchhandlung Nachfolger.
- BACHMANN, Ingeborg
 2001 Hely a véletleneknek. A Büchner-díj átvételekor elhangzott beszéd. (Ford. Schein Gábor.) *Nagyvilág* 2001 szeptember.

- BACON, Francis
1995 *Novum Organum, Új Atlantisz*. (Ford. Sarkady János.) Budapest: Nippon Kiadó.
- BENJAMIN, Walter
1972 Baedeker bedankt sich – [1926]. In *Gesammelte Schriften*. IV. 1/2. Hg. v. Rexroth, Tillman. Frankfurt a. M., 450.
1983 *Das Passagen-Werk*. Hrsg. v. Rolf Tiedemann. 2 Bde. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- BLOOTE, Hugo de
[ca 1569] *Tabula Peregrinationis continens Capita Politica*.
- BLUMENBERG, Hans
1981 *Die Lesbarkeit der Welt*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
2006 *Hajótörés nézővel*. Metaforológiai tanulmányok. Budapest: Atlantisz.
- DUX Adolf
1872 Jókai: Ein Goldmensch. *Ungarischer Lloyd* 1872. január 25.
- ESTERHÁZY Péter
1991 *Hahn-Hahn grófnő pillantása*. Lefelé a Dunán. Budapest: Magvető.
- GOETHE, Johann Wolfgang von
2011 Reise-Tagebuch zweytes Stück. Vom Brenner in Tyrol bis Verona. In: Goethe, Johann Wolfgang von: *Briefe an Charlotte Stein*. 2. Hamburg: tredition.
1983 Wilhelm Meister tanulóévei. (Ford.: Benedek Marcell.) (Johann Wolfgang Goethe válogatott művei.) Budapest: Európa Könyvkiadó.
- GRÄTER, Friedrich David
1822–24 *Zerstreute Blätter*. 1–2. Ulm: Stettin'sche Buchhandlung.
- GRILLPARZER, Franz
1971 *König Ottokars Glück und Ende*. Stuttgart: Reclam.
1971 *Reisetagebücher*. Hrsg v. Rudolf Walbiner. Wien: Globus Verlag.
- HEBBEL, Friedrich
1984 *Tagebücher*. Herausgegeben v. Pörnbacher, Karl. 1. 1835–43. München: Hanser.
- HEGEDÜS Lóránd
1925 Jókai. *Pester Lloyd*. 1925 február 22.
- HEINE, Heinrich
2014 *Lutetia. Berichte über Politik, Kunst und Volksleben*. Zweiter Teil. Artikel LVII. Edition Holzinger: Berliner Ausgabe.
- HELLWALD, Friedrich von
1875 Kanitz's neueste Forschungen. *Tageblatt*. 1875. 6. 3.
- HERCZEG Ferenc
[1933] 1985 *Emlékezései*. Budapest: Szépirodalmi.
- HERDER, Johann Gottfried
2013 *Journal meiner Reise im Jahr 1769*. Berlin: Edition Holzinger.
- HOFFMANN, E. T. A.
1963 *Kis Zaches más néven Cinóber*. (Ford: Hágy Gyula.) Budapest: Magyar Helikon.

- HOFMANNSTAHL, Hugo von
 1979 *Reden und Aufsätze II. 1914–1924.* hrsg. v. Schoeller, Bernd. (Hugo von Hofmannsthal: Gesammelte Werke) Frankfurt a. M.: Fischer.
- HORATIUS, Quintus Flaccus
 1985 *Ódák könyve.* Budapest: Európa.
- JAMES, William
 1920 *Die religiöse Erfahrung in ihrer Mannigfaltigkeit.* Materialien und Studien zu einer Psychologie und Pathologie des religiösen Lebens. Leipzig: J. C. Hinrichs.
- JÓKAI Mór
 1900 *Egy bujdosó naplója.* Budapest: Franklin.
 1963 *Elátkozott család.* (Jókai Mór Összes Művei: Regények 11.) Budapest: Akadémiai Kiadó.
 1963 *Kárpáthy Zoltán.* (Jókai Mór Összes Művei: Regények 8–9.) Budapest: Akadémiai Kiadó.
 1964 *Fekete Gyémántok.* (Jókai Mór Összes Művei: Regények 20–21.) Budapest: Akadémiai Kiadó.
 1976 *Egész az északi pólusig!* (Jókai Mór Összes Művei: Kisregények 2.) Budapest: Akadémiai Kiadó.
- KNIGHT, Richard Payne
 1805 *An Analytical Inquiry into the Principles of Taste.* London: Mercier.
- KONRÁD György
 1986 Der Traum von Mitteleuropa. In Busek, Erhard – Wilfinger, Gerhard (szerk.): *Aufbruch nach Mitteleuropa.* Wien: Edition Atelier. 87–97.
- KOSSUTH Lajos
 1999 A „Dunai Szövetség” tervezete. In Pajkossy Gábor: *Kossuth Lajos.* Budapest: Új Mandátum Könyvkiadó. 129–132.
- KRAUS, Karl
 1905 Die Wiener Straße. *Fackel.* 178. 1905. március 25., 6. <http://corpus1.aac.ac.at/fackel/> (letöltés ideje: 2016. július 12.)
 1908 Girardi. *Fackel.* 246–247. 1908. március 12. 44. <http://corpus1.aac.ac.at/fackel/> (letöltés ideje: 2016. július 12.)
 1977 Die Entdeckung des Nordpols. In Kraus, Karl: *Grimassen.* (Ausgewählte Werke I. 1902–1914.) München: Langen-Müller. 259–268.
- KRÚDY Gyula
 1984 Búcsú Senki szigetétől 1916. In Krúdy Gyula: *Magyar tükkör.* Publicisztikai írások 1894–1919. Budapest: Szépirodalmi. 319–322.
- KRUMMACHER, Friedrich Adolph
 1829 Der Rhein. In Krummacher, Friedrich Adolph: Parabeln. *Neue, vermehrte Ausgabe.* Essen: G. D. Bädecker.
- KUNDERA, Milan
 1986 Die Tragödie Mitteleuropas. In Busek, Erhard – Wilfinger, Gerhard (szerk.): *Aufbruch nach Mitteleuropa.* Wien: Edition Atelier. 133–144.
- LANGHANS, Carl Ferdinand
 1833 Wasserschiffahrt auf dem Golf von Neapel. In Langhans, Carl Ferdinand: *Pleorama des Rheins von Mainz bis St. Goar.* Berlin.

- LESSING, Gotthold Ephraim
 1999 Laokoón vagy a festészet és költészet határaitól. In Lessing, Gotthold Ephraim: *Laokoón. Hamburgi dramaturgia.* (Ford.: Vajda Görgy Mihály.) Budapest: Fekete Sas Kiadó.
- MAGRIS, Claudio
 1966 *Der habsburgische Mythos in der Österreichischen Literatur.* Salzburg: Otto Müller.
 1992a Duna. (Ford.: Kajtár Mária.) Budapest: Európa Könyvkiadó.
 1992b Utószó a magyar kiadáshoz. (Ford.: Komlósi Éva.) In Magris, Claudio: *Duna.* (Ford.: Kajtár Mária.) Budapest: Európa Könyvkiadó.
- MORUS Tamás
 1941 *Utópia.* (Ford.: Geréb László.) Budapest: Officina Nyomda és Kiadóvállalat.
- MÜLLER-GUTTENBRUNN, Adam
 1918 *Meister Jakob und seine Kinder.* Leipzig: L. Staackmann Verlag.
 1927 *Der Roman meines Lebens. Aus dem Nachlaß zusammengestellt von seinem Sohne.* Leipzig: L. Staackmann Verlag.
- MUSIL, Robert
 2013 *A tulajdonságok nélküli ember.* (Ford.: Tandori Dezső.) Budapest: Európa.
- PALACKÝ, Franz
 1972a Eine Stimme über Österreichs Anschluß an Deutschland. An den Fünfköper-Ausschuß vom 11. April 1848. In Palacký, Franz: *Österreichs Staatsidee Prag.* Wien: Verlag des Wissenschaftlichen Antiquariats H. Geyer.
 1972b *Österreichs Staatsidee Prag.* Wien: Verlag des Wissenschaftlichen Antiquariats H. Geyer.
- PAPKE, Sven – WEIDENFELD, Werner (szerk.)
 1988 *Traumland Mitteleuropa. Beiträge zu einer aktuellen Kontroverse.* Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- PETRARCA, Francesco
 1962 Út a Mont Ventoux-ra (1336) In *Petrarca levelei: szemelvények.* (Ford.: Kardos Tibor.) Budapest: Gondolat.
- POPOVICI, Aurel
 1906 *Die Vereinigten Staaten von Großösterreich. Politische Studien zur Lösung der nationalen Frage und staatsrechtlichen Krisen in Österreich–Ungarn.* Leipzig: B. Elischer.
- RANKE, Leopold von
 1829 *Die serbische Revolution.* Aus serbischen papieren und Mittheilungen. Hamburg: Friedrich Perthes.
 1872 Über die Verwandtschaft und den Unterschied der Historie und der Politik. In Ranke, Leopold von.: *Sämtliche Werke.* 24. köt. Leipzig: Duncker & Humblot. 200–293.
 1879 *Serbien und die Türkei im neunzehnten Jahrhundert.* Leipzig.
 1971 *Über die Epochen der menschlichen Geschichte.* Historisch-kritische Ausgabe. Hrsg. v. Theodor Schieder u. Helmut Berding. München, Wien: R. Oldenbourg.

- RANKE, Lipót
1886 *A római pápák az utolsó négy évszázadban.* (Ford.: Lehr Albert.) Budapest: Magyar Tudományos Akadémia.
- RICHTER, Jean Paul
2011 *Vorschule der Ästhetik.* In Richter, Jean Paul: *Vorschule der Ästhetik nebst einigen Vorlesungen in Leipzig über die Parteien der Zeit* (az 1813-as 2. kiadás szövege). Hamburg: Tredition.
- RICOEUR, Paul
1988–1991 *Zeit und Erzählung.* I.–III. München: Wilhelm Fink.
- RINGELBERGIUS, Joachim Fortius
1531 *De ratione studii.* Basel.
- SCHILLER, Friedrich
1955 *A bűvár.* (Ford.: Szabó Lőrinc.) In *Schiller válogatott művei.* I. Budapest: Új Magyar Könyvkiadó. 70–74.
1798 *Der Taucher.* In *Musen Almanach für das Jahr 1798.* Tübingen: Cotta'sche Buchhandlung. 119f.
1803 *Reise nach Frankreich.* In *Europa. Eine Zeitschrift.* Hg. v. Friedrich Schlegel. 1. Frankfurt a. M.: Wilmans.
- SCHOPENHAUER, Johanna
1986 *Im Wechsel der Zeiten, im Gedränge der Welt.* Jugenderinnerungen, Tagebücher, Briefe, hg. von Rolf Weber, München.
- SOMBART, Werner
1902 *Der moderne Kapitalismus.* 2. Leipzig: Duncker & Humblot.
- STOLBERG, Leopold Graf zu
1827 *Hymne an die Erde [1778].* In Stolberg, Christian und Friedrich Leopold Grafen zu Stolberg: *Gesammelte Werke.* 1. Hamburg: Friedrich Perthes, 201–213.
- The Quarterly Review*
1839 vol. LXIII. Published in January és March. London. 23.
<https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=hvd.32044092624766&view=1up&seq=13> (letöltés ideje: 2016. július 12.)
- TWAIN, Mark
2011 *Huckleberry Finn kalandjai.* (Ford.: Koroknay István, átnézte Karinthy Frigyes.) Budapest: Goodbook.
- UVEDAILE, Price
1796 *Essay on the Picturesque as compared with the sublime and beautiful.* London: J. Robson.
- VERNE, Jules
1982 *Hódító Robur.* (Ford. Bartócz Ilona.) Budapest: Móra.
- VOLLMANN, Rolf
1990 *Die wunderbaren Falschmünzer. Ein Roman-Verführer 1800 bis 1930.* Frankfurt a. M. Eichborn.
- ZWINGER, Theodor
1577 *Methodus apodemica.* Basel.

3) SZAKIRODALOM

ÁGOSTON István

- 2002 *A nemzet inzsellérei II. Vízmérnökök élete és munkássága XVIII–XX. sz.*
Szeged: Alsó-Tisza vidéki Vízügyi Igazgatóság.

ANDERSEN, Anne

- 1996 *Historische Technikfolgenabschätzung am Beispiel des Metallhüttenwesens und der Chemieindustrie 1850–1933.* Stuttgart: Franz Steiner Verlag.

ANDERSON, Benedict

- 2006 *Elképzelt közösségek. Gondolatok a nacionalizmus eredetéről és elterjedéséről.* (Ford.: Sonkoly Gábor.) Budapest: L'Harmattan – Atelier.

ANTALFFY Gyula

- 1975 *Így utaztunk hajdanában.* Budapest: Panoráma.

ARANY János

- 1861 A szegény gazdagok. *Szépirodalmi Figyelő.* 1861. május 6.

BAHTYIN, Michail

- 1976 A tér és az idő a regényben. In Bahtyin, Michail: *A szó esztétikája.* (Ford.: Könczöl Csaba.) Budapest: Gondolat. 257–302.

- 1989 Zur Methodologie der Romanforschung. In *Formen der Zeit im Roman. Untersuchungen zur historischen Poetik.* Aus dem Russischen von Michael Dewey. Frankfurt a. M.: Fischer Taschenbuchverlag. 210–251.

BALLA Tivadar

- 1999 Ada Kaleh szigete osztrák–magyar fennhatóság alatt 1878–1918. In *Hadtörténelmi Közlemények.* 1999. 112. 1. 21–52.
<http://epa.oszk.hu/00000/00018/00008/pdf/balla.pdf> (letöltés ideje: 2016. július 12.)

BARKER, Francis et al. (szerk.)

- 1984 *Europe and Its Others.* 2. Essex: University of Essex.

BAUM, Patrick

- 2009 Heterotopische Konterdiskursivität. Rainer Warning konturiert anhand von Beispielen aus der französischen und deutschen Literatur „Heterotopie als ästhetische Erfahrung”. In *Literaturkritik.* 2009. november. http://literaturkritik.de/public/rezension.php?rez_id=13528 (letöltés ideje: 2016. július 12.)

BAUMGARTEN, Peter – BAUMGARTEN, Monika

- 1998 *Baedeker. Ein Name wird zur Weltmarke.* Ostfildern: Baedeker.

BAUMSTARK, Reinhold

- 2007 7. April 1826. Die Grundsteinlegung der alten Pinakothek in München. In Schmid, Alois – Weigand, Katharina (szerk.): *Bayern nach Jahr und Tag: 24 Tage aus der bayerischen Geschichte.* München: Beck. 330–349.

BEHRISCH, Lars (szerk.)

- 2006 *Vermessen, Zählen, Berechnen. Die politische Ordnung des Raums im 18. Jahrhundert.* (Historische Politikforschung 6.) Frankfurt a. M.; New York: Campus Verlag.

- BELLIGER, Andréa – KRIEGER, David J.
 2006 Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie. In Belliger, Andréa – Krieger, David J. (szerk.): *ANThology. Ein einführendes Handbuch zur Akteur-Netzwerk-Theorie*. Bielefeld: Transcript. 13-50.
- BENDIX, Regina
 2003 Ethnology, Cultural Reification, and the Dynamics of Difference in the Kronprinzenwerk. In Wingfield, Nancy M. (szerk.): *Creating the Other. Ethnic Conflict and Nationalism in Habsburg Central Europe*. New York–Oxford: Berghahn Books 149–161.
- BERGER Viktor
 2018 *Térre szőtt társadalmiság. A tér kategóriája a szociológiaelméletekben*. Budapest: L'Harmattan.
- BERKES Tamás
 2003 *A cseh eszmetörténet antinómiái*. Budapest: Balassi Kiadó.
- BINDER, Beate – KASCHUBA, Wolfgang – NIEDERMÜLLER, Peter (szerk.)
 2001 *Inszenierung des Nationalen*. Geschichte, Kultur und die Politik der Identitäten am Ende des 20. Jahrhunderts. Wien: Böhlau.
- BLACKBOURN, David
 2004 „Conquests from Barbarism”: Taming Nature in Frederick the Great’s Prussia. In Mauch, Christoph (szerk.): *Nature in German History*. New York: Berghahn. 10–30.
 2007 *Die Eroberung der Natur*. Eine Geschichte der deutschen Landschaft. Übersetzt von Udo Rennert. München: DVA.
- BORI Imre
 1979 A magyar „fin de siècle” írója: Jókai Mór. In Bori Imre: *Varázslók és mákvirágok*. Tanulmányok. Forum Könyvkiadó: Újvidék.
- BOURDIEU, Pierre
 1991 Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum. In Wentz, Martin (szerk.): *Stadt-Räume*. (Die Zukunft des Städtischen. Frankfurter Beiträge 2.) Frankfurt–New York: Campus Verlag. 25–34.
- BÖHME, Gernot
 1993 *Am Ende des Baconschen Zeitalters*. Studien zur Wissenschaftsentwicklung. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- BRAUDEL, Fernand
 1977 Geschichte und Sozialwissenschaften. Die longue durée. In Honegger, Claudia (szerk.): *Schrift und Materie der Geschichte. Vorschläge zur systematischen Aneignung historischer Prozesse*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp, 47–85.
 1996 *A Földközi tenger és a mediterrán világ II. Fülöp korában*. I–III. (Ford.: R. Szilágyi Éva.) Budapest: Akadémiai Kiadó.
- BRENNER, Johann P. (szerk.)
 1989 *Der Reisebericht. Die Entwicklung einer Gattung in der deutschen Literatur*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- BRENNER, Johann P.
 1990 *Der Reisebericht in der deutschen Literatur*. Ein Forschungsüberblick als Vorstudie zu einer Gattungsgeschichte. (Internationales Archiv für Sozialgeschichte der deutschen Literatur 2.) Tübingen: Niemeyer.

- BRIESE, Olaf
 2003 *Angst in der Zeiten der Cholera. Über kulturelle Ursprünge des Bakteriums. Seuchen-Cordon I.* Berlin: Akademie Verlag.
- BROICH, Ulrich
 1985 Formen der Markierung von Intertextualität. In Broich, Ulrich – Pfister, Manfred (szerk.): *Intertextualität. Formen, Funktionen, anglistische Fallstudien.* Tübingen: Niemeyer.
- BRUCKMÜLLER, Ernst – URBANITSCH, Peter (szerk.)
 1996 *996–1996. Ostarrichi–Österreich. Menschen-Mythen-Meilensteine.* Katalog der österreichischen Länderausstellung. Horn: Berger.
- BRUNY, Martin
 1995 *Die Verlagsbuchhandlung A. Hartleben.* Diplomarbeit. Wien.
- BRUSATTI, Alois (szerk.)
 1973 Die wirtschaftliche Entwicklung. In Wandruszka, Adam – Urbanitsch, Peter (szerk.): *Die Habsburgermonarchie 1848–1918.* 1. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften. 308–311.
- BRYNHILDSVOLL, Knut
 1993 *Der literarische Raum. Konzeptionen und Entwürfe.* (Beiträge zur Skandinavistik 11.) Frankfurt a. Main: Peter Lang.
- BUCHER, Lothar
 1851 *Kulturbistorische Skizzen aus der Industrieausstellung aller Völker.* Frankfurt a. M.: Lizius.
- BUSCHMEIER, Matthias – FIESELER, Christian
 2006 Ästhetische Zahlen: Goethes Schweizer Reisen. In Behrisch, Lars (szerk.): *Vermessen, Zählen, Berechnen. Die politische Ordnung des Raums im 18. Jahrhundert.* (Historische Politikforschung 6.) Frankfurt a. m.–New York: Campus Verlag. 151–177.
- BUSEK, Erhard – BRIX, Emil
 1986 *Projekt Mitteleuropa.* Wien: Ueberreuter.
- BUSEK, Erhard
 1997 *Mitteleuropa. Eine Spurensicherung.* Wien: Kremayr & Scheriau.
- BUTOR, Michel
 1978 A csúcspont és az aranykor Verne Gyula néhány művében. (Ford.: Klumák István.) In Kuczka Péter (szerk.): *A rejtélyes Verne Gyula.* Budapest: Móra Ferenc Könyvkiadó. 241–288.
- CAMPE, Rüdiger
 2002 Defoes Robinson Crusoe oder die Unwahrscheinlichkeit zu überleben. In Campe, Rüdiger (szerk.): *Spiel der Wahrscheinlichkeit. Literatur und Berechnung zwischen Pascal und Kleist.* Göttingen: Wallstein Verlag. 188–208.
- CEPL-KAUFMANN, Gertrude – JOHANNING, Antje
 2003 *Mythos Rhein. Zur Kulturgeschichte eines Stromes.* Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- CERTEAU, Michell de
 2010 *A cselekvés művészete. A mindennapok leleménye. I.* (Ford.: Z. Varga Zoltán.) Budapest: Kijárat Kiadó.

- CIOC, Marc
2002 *The Rhine. An Eco-Biography 1815–2000.* University of Washington Press.
- CLIFFORD, James
1996 Über ethnographische Selbststilisierung. Conrad und Malinowski. In Bachmann-Medick, Doris (szerk.): *Kultur als Text: die anthropologische Wende in der Literaturwissenschaft.* Frankfurt a. M.: Fischer-Taschenbuchverlag. 194–228.
- CRARY, Jonathan
1999 *A megfigyelő módszerei. Látás és modernitás a 19. században.* (Ford.: Lukács Ágnes.) (Osiris könyvtár pszichológia.) Budapest: Osiris.
- CRONON, William
2002 Time and the River Flowing. In Mark Cioc: *The Rhine. An Eco-Biography 1815–2000.* University of Washington Press. ix–xii.
- CUSACK, Tricia
2010 *Riverscapes and national Identities.* Syracuse, NY: Syracuse University Press.
- CSÁKY, Moritz
2010 *Das Gedächtnis der Städte. Kulturelle Verflechtungen.* Wien und die urbanen Milieus in Zentraleuropa. Wien–Köln: Böhlau.
- DÁVIDHÁZI Péter
1998 A nemzeti nagyelbeszélés újjászületése. *Alföld.* 1998. 2. 61–77.
1999 „Abstammungsmythen in der ungarischen Literaturgeschichtsschreibung”. In Behring, Eva – Richter, Ludwig – Schwarz, Wolfgang F. (szerk.): *Geschichtliche Mythen in den Literaturen und Kulturen Ostmittel- und Südosteuropas.* (Forschungen zur Geschichte und Kultur des östlichen Mitteleuropas 6.) Stuttgart: Franz Steiner Verlag. 347–356.
- DEÁK, Antal András – LANIER, Amelie
2002 *Die Verbindung Stephan Széchenyi und Georg Sina und das Unternehmen Kettenbrücke.* Frankfurt a. M.: Peter Lang.
- DEÁK Antal András
2004 *A Duna felfedezése.* h. n.: Vizügyi Múzeum, Levéltár és Könyvgyűjtemény.
- DEZSENYI Miklós – HERNADY Ferenc
1967 *A magyar hajózás története.* Budapest: Műszaki Könyvkiadó.
- DIETERLE, Bernard
1988 *Erzählte Bilder: zum narrative Umgang mit Gemälden.* Marburg: Hietzeroth.
- DOBRAI, Lajos
1983 Die heutige Situation der ungarischen Fischerei und ihre Erfolge. In Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (szerk.): *Fischerei einst und jetzt.* Schloss Orth an der Donau 15. April bis 13. November 1983. Wien: Amt der NÖ Landesregierung. 63–66.
- DONNAN, Hastings – WILSON, Thomas M. (szerk.)
1999 *Borders: Frontiers of Identity, Nation and State.* Oxford–New York: Berg.
- DONNAN, Hastings – WILSON, Thomas M.
2002 Határok és antropológia Európában. (Ford.: Kis-Pál Klára.) *Replika.* (47–48) 2002. június, 117–131.

- DÖRING, Jörg – THIELMANN, Tristan
 2008 Was lesen wir im Raume? Der Spatial Turn und das geheime Wissen der Geographen. In Döring, Jörg – Thielmann, Tristan (szerk.): *Spatial Turn*. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften. Bielefeld: Transcript. 7–45.
- DUBY, Georges
 2000 *Folytonos történelem*. (Ford.: ifj. Benda Kálmán.) Budapest: Napvilág Kiadó.
- DUNBAR, Seymour
 ca. 1915 *A History of Travel in America*. 1–4. Indianapolis: Bobbs-Merrill Company.
- ELSMANN, Thomas
 2010 *Johann Georg Kohl*. Ein Leben zwischen der Alten und der Neuen Welt. Bremen: Carl Schünemann Verlag.
- ENZENSBERGER, Hans Magnus
 1964 Eine Theorie des Tourismus. In Enzensberger, Hans Magnus: *Einzelheiten* I. Bewußtseins-Industrie. Frankfurt a. M.: Suhrkamp Verlag. 179–205.
- FÁBRI Anna
 1991 *Jókai-Magyarország*. A modernizálódó 19. századi magyar társadalom képe Jókai Mór regényeiben. Budapest: Skiz.
- FEBVRE, Lucien
 2006 *Der Rhein und seine Geschichte, Herausgegeben*. Übersetzt und mit einem Nachwort von Peter Schöttler. Frankfurt a. M., New York: Campus.
- FEHÉR Géza
 1932 *Kanitz Fülöp Félix*. „A Balkán Kolumbusza” élete és munkássága 1829–1904. (Magyar Földrajzi Társaság könyvtára.) Budapest: Franklin Társulat.
- FEICHTINGER, Johannes
 2011 Zwischen Mittel- und Zentraleuropa. Oder: Vom politisch überformten Raum zum heuristischen Konzept. In Lajarrige, Jaques – Schmitz, Walter – Zanasi, Giusi (szerk.): »Mitteleuropa« *Geschichte eines transnationalen Diskurses im 20. Jahrhundert*. (Mitteleuropa-Studien 17.) Dresden: Thelem. 53–74.
- FOGARASI György
 2018 *A festői: tájleírás és tájszemlélet a 18. században*. aszem.info [https://aszem.info/2018/12/a-festoi-tajleiras-es-tajkerteszet-a-18-szazadban/ (letöltés ideje: 2016. július 12.)]
- FOUCAULT, Michel
 1991 A diszkurzus rendje. (Ford.: Török Gábor.) *Holmi*. 1991. 7. 868–889.
 2003 Die Gouvernementalität. Vortrag. In Foucault, Michel: *Schriften in vier Bänden*. III. [Dits et Ecrits] Übersetzt von Michael Bischoff, Hans-Dieter Gondek, Hermann Kocyba, Jürgen Schröder. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 2001–2005.
 2000 Eltérő terekről. In Foucault, Michel: *Nyelv a végtelenhez*. Tanulmányok, előadások, beszélgetések. (Ford.: Sutyák Tibor.) Debrecen: Latin Betűk. 147–155.
 1999 *In Verteidigung der Gesellschaft*. Vorlesungen am College de France (1975–76). Aus dem Französischen von Michaela Ott. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.

- 2001–2005 *Schriften in vier Bänden*. Übersetzt von Michael Bischoff, Hans-Dieter Gondek, Hermann Kocyba, Jürgen Schröder. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- 2004 Előszó. (Ford.: Romhányi Török Gábor.) In Foucault, Michel: *A bolondság története*. Budapest: Atlantisz.
- FRYE, Northrop
- 1973 *Anatomy of Criticism*. Four Essays. Princeton N. J.: Princeton University Press.
- FULDA, Daniel
- 1996 *Wissenschaft aus Kunst*. Die Entstehung der modernen deutschen Geschichtsschreibung 1760–1860. (European Cultures 7.) Berlin–New York: de Gruyter.
- FUNK, Ulrich
- 1975a Die englische Firma „Boulton and Watt“ und ihre Beziehungen zur „Imperial and Royal Danube Steam Navigation Company“. In *Donau-Kurier*. DDSG. Informationen an die Mitarb. u. Freunde der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Ges. Wien: DDSG. május.
- 1975b „Messrs. Andrews & Pritchard“ und die Einführung der Dampfschiffahrt auf der Donau. In *Donau-Kurier*. DDSG. Informationen an die Mitarb. u. Freunde der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Ges. Wien: DDSG. szeptember.
- 1975c Bau und erste Fahrt des Dampfschiffes. In *Donau-Kurier*. DDSG. Informationen an die Mitarb. u. Freunde der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Ges. Wien: DDSG. december.
- 1975d Die Fahrten des „Franz I.“ 1836. In *Donau-Kurier*. december.
- 1976a „Franz I.“ und seine ersten Fahrten im Dienste der DDSG. In *Donau-Kurier*. DDSG. Informationen an die Mitarb. u. Freunde der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Ges. Wien: DDSG. március.
- 1976b Die DDSG im ersten Betriebsjahr 1831. In *Donau-Kurier*. DDSG. Informationen an die Mitarb. u. Freunde der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Ges. Wien: DDSG. október.
- FÜVES Ödön
- 1975 *Görög kereskedők bevándorlása Pestre 1718–1774 között*. Budapest: Akadémiai Nyomda.
- GATTERMEYER, Wilhelmine
- 2006 Das Handwerk der Regensburger „Vischer und Scheffleuth“. Zusammengestellt anhand von Beispielen aus den Protokollbüchern des Fischer- und Schiffmeister-Handwerks der alten Ruderschiffahrt. In Arbeitskreis Schiffahrtsmuseum Regensburg E.v.(szerk.): *Neue Studien zu zwei Jahrhunderten Donau-Geschichte*. (Donau-Schiffahrt 8.) Regensburg: Schiffahrtsmuseum Regensburg. 7–22.
- GEHRING, Petra
- 2008 Vorlesungen zu Staat / Gouvernamentalität. In Kammler, Clemens – Parr, Rolf – Schneider, Ulrich Johannes (szerk.): *Foucault-Handbuch*. Leben – Werk – Wirkung. Stuttgart: J.B. Metzler. 149–158.

- GIL, Isabel Capeloa (szerk.)
 2008 *Fleeting, Floating, Flowing. Water Writing and Memory.* (Saarbrückener Beiträge zur Vergleichenden Literaturwissenschaft 40.) Königshausen & Neumann.
- GÖBL, Martin
 2008 *Die Anfänge der Dampfschiffahrt auf der Oberen Donau.* Diplomarbeit. Wien.
- GREGORY, Derek
 1995 Imaginierte Geographien. *Österreichische Zeitschrift für Geschichtsforschung.* 1995. 3. 366–425.
- GREINER, Bernhard – MOOG-GRÜNEWALD, Maria (szerk.)
 2000 *Kontingenz und Ordo. Selbstbegründung des Erzählens in der Neuzeit.* Heidelberg: C. Winter Universitätsverlag.
- GROH, Ruth – GROH, Dieter
 1996a Religiöse Wurzeln der ökologischen Krise. Naturtheologie und Geschichtsoptimismus in der frühen Neuzeit. In Groh, Ruth – Groh, Dieter: *Weltbild und Naturaneignung. Zur Kulturgeschichte der Natur.* 1. Frankfurt a. M.: Suhrkamp. 11–91.
 1996b Von den schrecklichen zu den erhabenen Bergen. Zur Entstehung ästhetischer Naturerfahrung. In Groh, Ruth – Groh, Dieter: *Weltbild und Naturaneignung. Zur Kulturgeschichte der Natur.* 1. Frankfurt a. M.: Suhrkamp. 92–140.
- GROSSER, Cornelia – KURTÁN, Sándor – LIEBHART, Karin – PRIBERSKY, Andreas (szerk.)
 2000 *Genug von Europa.* Ein Reisejournal aus Ungarn und Österreich. Wien: Sonderzahl.
- GRÖSSING, Helmut – FUNK, Ernst-Ulrich – SAUER, Manfred – BINDER, Johannes
 1979 *Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen.* 150 Jahre DDSG. Wien: Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
- GRUENTER, Rainer
 1975 Landschaft. Bemerkungen zur Wort- und Bedeutungsgeschichte [1953]. In Ritter, Alexander (szerk.): *Landschaft und Raum in der Erzählkunst.* (Wege der Forschung CCCCXVIII.) Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft. 192–207.
- GUPTA, Akhil – FERGUSON, James
 1992 Beyond ‚Culture‘: Space, Identity and the Politics of Difference. *Cultural Anthropology.* 1992. 7. 1. 6–23.
- GÜNZEL, Stephan
 2007 Raum – Topographie – Topologie. In Günzel, Stephan (szerk.): *Topologie.* Zur Raumbeschreibung in den Kultur- und Medienwissenschaften. Bielefeld: transcript. 13–29.
- GYÁNI Gábor
 2000 Kollektív emlékezet és nemzeti identitás. In Gyáni Gábor: *Emlékezés, emlékezet és a történelem elbeszélése.* Budapest: Napvilág.
- GYÖMREI Sándor – VÉRTESY Miklós
 1937 *Baross Gábor.* Budapest: Atheneum.

- GYULAI Pál
 1956 Jókai legújabb művei. In Gyulai Pál: *Válogatott művei*. Budapest Szépirodalmi. 368–385.
- HALM, Hans
 1943 *Donauschiffahrt und – handel nach dem Südosten 1718–1780*. Breslau: Thiel.
 1953 Ein Kapitel habsburgischen Osthandels. Die erste Reise der Willeshovenschen Compagnie (1782). In *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*. Hrsg. im Auftrag des Ost-Europa Institutes München 1953. 1. 2. 180–240.
 1954a Donauhandel und Donauschiffahrt von den österreichischen Erblanden nach Neu Rußland (1783). In *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*. Hrsg. im Auftrag des Ost-Europa Institutes München 1954. 2. 1. 1–52.
 1954b Wegbereiter des Großhandels auf der Donau bis zur Zäsur des Krieges 1787. In *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*. Hrsg. im Auftrag des Ost-Europa Institutes München 1954. 2. 3. 258–303.
- HANKISS János
 1938 *Jókai, a nagy magyar regényíró*. Budapest: Egyetemi Nyomda.
- HARTMANN, Andreas
 1999 Reisen und Aufschreiben. In Bausinger, Hermann – Beyrer, Klaus – Korff, Gottfried (szerk.): *Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus*. München: Beck, 152–159.
- HASELSTEINER, Horst
 1992 Föderationspläne in Südosteuropa. In Choliolcev, Christo (szerk.): *Nationalrevolutionäre Bewegungen in Südosteuropa im 19. Jahrhundert*. Wien: 67–80.
- HASTRUP, Kirsten – OLWIG, Karen Fog (szerk.)
 1997 *Siting culture: The shifting anthropological project*. London: Routledge.
- HEBEKUS, Uwe
 2003 *Klios Medien*. Die Geschichtskultur des 19. Jahrhunderts in der historischen Historie und bei Theodor Fontane. (Hermæa Germanistische Forschungen, Neue Folge 99.) Tübingen: Max Niemeyer.
- HEGEDŰS Géza
 1968 Utószó. In Jókai Mór: *Az arany ember*. Budapest: Szépirodalmi.
- HEGEDŰS, Lóránd
 1925 Jókai. *Pester Lloyd*. 1925. február 22.
- HEIDMANN VISCHER, Ute
 1993 *Die eigene Art zu sehen*. Zur Reisebeschreibung des späten achtzehnten Jahrhunderts am Beispiel von Karl Philipp Moritz und anderen Engländerreisenden. (Zürcher Germanistische Studien 30.) Bern–Berlin–Frankfurt a. M.: Peter Lang.
- HEPPNER, Harald
 1996 Die großen Wasserstraßen und ihre Bedeutung. In Heppner, Harald: *Der Weg führt über Österreich*. Zur Geschichte des Verkehrs- und Nachrichtenwesens von und nach Südosteuropa (18. Jahrhundert bis zur Gegenwart). Wien: Böhlau. 91–106.

- HESS, Günter
 1977 Panorama und Denkmal. Erinnerung als Denkform zwischen Vormärz und Gründerzeit. In Martino, Alberto – Häntzschel, Günter – Jäger, Georg (szerk.): *Literatur in der sozialen Bewegung. Aufsätze und Forschungsberichte zum 19. Jahrhundert*. Tübingen: Max Niemeyer. 130–206.
- HILLMANN, Heinz
 1971 *Bildlichkeit in der deutschen Romantik*. Frankfurt a. M.: Athenäum.
- HOBBSBAWM, Eric – RANGER, Terence (szerk.)
 1983 *The Invention of Tradition*. Cambridge: Cambridge University Press.
- HOLZER, Anton – LIMBECK-LILIENAU, Elisabeth
 2005 Die Erfindung der Donau. In *Technisches Museum Wien: blau: Die Erfindung der Donau*. Eine Ausstellung des Technischen Museums Wien 15. Juni bis 27. November. Salzburg: Fotohof.
- HONOLD, Alexander – SIMONS, Oliver
 2002 Kolonialismus als Kultur? In Honold, Alexander – Simons, Oliver (szerk.): *Kolonialismus als Kultur*. Literatur, Medien, Wissenschaft in der deutschen Gründerzeit des Fremden. (Kultur – Herrschaft – Differenz 2.) Tübingen–Basel: A. Francke Verlag. 7–15.
- HOPPE, Felicitas
 2004 „Der Steuermann als Auto-Pilot“. Ein Gespräch. In Maier, Anja K. – Burkhardt Wolf (szerk.): *Wege des Kybernetes*. Schreibpraktiken und Steuerungsmodelle von Politik, Reise, Migration. Münster: LIT.
- HÖHNE, Steffen
 2011 Imperiale Ambitionen und das Recht der kleinen Nationen. »Mitteleuropa« bei Naumann und Masaryk. In Lajarrige, Jaques – Schmitz, Walter – Zanasi, Giusi (szerk.): *»Mitteleuropa« Geschichte eines transnationalen Diskurses im 20. Jahrhundert*. I. (Mitteleuropa-Studien 17.) Dresden: Thelem. 143–168.
- HULME, Peter
 1984 Polytopic Man: Tropes of Sexuality and Mobility in Early Colonial Discourse. In Barker, Francis et al. (szerk.): *Europe and Its Others*. 2. Essex: University of Essex.
- HUNTER, Louis C.
 1993 *Steamboats on the Western Rivers*. An Economic and Technological History. New York: Dover Publications.
- JANKÓ Béla
 1967 *A gőzhajózás kezdetei a Dunán. „Carolina”, az első gőzhajó*. Közlekedési Múzeum Füzetek. Budapest: Közlekedési Múzeum.
- JAWORSKI, Rudolf
 é. n. Zentraleuropa – Mitteleuropa – Ostmitteleuropa. *Kakanien Revisited*. 1–3. 1. <http://www.kakanien-revisited.at/beitr/fallstudie/RJaworski1.pdf> (letöltés ideje: 2016. július 12.)
- JOST, Erdmut
 2005 *Landschaftsblick und Landschaftsbild: Wahrnehmung und Ästhetik im Reisebericht 1780–1820*. (Reihe Litterae 122.) Freiburg i. Br.: Rombach.

- JUDSON, Pieter M.
 2007 *Guardians of the Nation*. Activists on the Language Frontiers of Imperial Austria. Cambridge: Harvard University Press.
- KAMMLER, Clemens – PARR, Rolf – SCHNEIDER, Ulrich Johannes (szerk.)
 2008 *Foucault-Handbuch*. Leben – Werk – Wirkung. Stuttgart: J.B. Metzler.
- KASCHUBA, Wolfgang
 1999 Die Fußreise – Von der Arbeitswanderung zur bürgerlichen Bildungsbewegung. In Bausinger, Hermann – Beyrer, Klaus – Korff, Gottfried (szerk.): *Reisekultur: von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus*. München: Beck. 165–173.
 2004 *Bevezetés az európai etnológiába*. (Ford.: Petrán Zita.) Debrecen: Csokonai.
- KEEß, Stephan Edler von (szerk.)
 1824 *Darstellung des Fabriks- und Gewerbswesens in seinem gegenwärtigen Zustande*. Zweyte, berichtigte, viel vermehrte und mit einem Anhang bereicherte Ausgabe. Wien: Mörschner u. Jasper.
- KEITH, Michael – PILE, Steve (szerk.)
 1993 *Place and the Politics of Identity*. London: Routledge.
- KEMÉNY G. Gábor (szerk.)
 1956 *Iratok a nemzetiségi kérdés történetéhez Magyarországon a dualizmus korában*. II. 1892–1900. Budapest: Tankönyvkiadó.
- KEMÉNYFI Róbert
 2006 *A magyar nemzeti tér megszerkesztése*. Térképzetek, térképek: fogalomtár. Debrecen: Bölcsészkonzorcium.
- KEMP, Martin
 2003 *Bildwissen*. Die Anschaulichkeit naturwissenschaftlicher Phänomene. Köln: DuMont Verlag.
- KESSLER, Dieter
 1997 *Die Deutschen Literaturen Siebenbürgens, des Banates und des Buchenlandes von der Revolution bis zum Ende des ersten Weltkrieges (1848–1918)*. Wien: Böhlau.
- KIRÁLY, Edit
 2004 In Einklang bringen, was sich widerspricht. Ein ungarischer Gedächtnisort in Wien. In Kerekes, Amália – Millner, Alexandra – Plener, Peter – Rásky, Béla (szerk.): *Leitha und Lethe. Symbolische Räume und Zeiten in der Kultur Österreich–Ungarns*. (Kultur – Herrschaft – Differenz 6.) Tübingen–Basel: Francke. 123–140.
 2010 Der Kongo fließt durch Ungarn. Literarische Grenzinszenierungen am Beispiel der Donau. In Fischer, Wladimir – Heindl, Waltraud – Millner, Alexandra – Müller-Funk, Wolfgang (szerk.): *Räume und Grenzen in der österreichisch–ungarischen Monarchie von 1867 bis 1918*. (Kultur – Herrschaft – Differenz 11.) Tübingen–Basel: Francke. 49–110.
- KLIMÓ, Árpád von
 2007 Rezension von Heinz Duchhardt / István Németh: Der Europa-Gedanke in Ungarn und Deutschland in der Zwischenkriegszeit. Mainz: Philipp von Zabern 2005. *Sehepunkt* 7 (2007) Nr. 9. <http://www.sehepunkte.de/-2007/09/druckfassung/10963.html> (letöltés ideje: 2016. július 12.)

- KLOTZ, Volker
 2003 Strömungsepik. Mark Twain erzählt den Mississippi, Mór Jókai die Donau. *Neue Zürcher Zeitung*. 6. 2003. december 6.
 2006 *Erzählen: Von Homer bis Bocaccio, von Cervantes zu Faulkner*. München: C. H. Beck.
- KLUSACEK, Christine – STIMMER, Kurt
 1978 *Leopoldstadt*. Wien: Kurt Mohl.
- KOSCHATZKY, Walter
 1982 *Thomas Ender 1793–1875*. Kammermaler Erzherzog Johanns. Graz: Leykam-Verlag.
- KOSCHORKE, Albrecht
 1990 *Die Geschichte des Horizonts: Grenze und Grenzüberschreitung in literarischen Landschaftsbildern*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
 2013 *Wahrheit und Erfindung*. Grundzüge einer Allgemeinen Erzähltheorie. Frankfurt a. M.: Fischer.
- KOSELLECK, Reinhart
 2003 Historia Magistra Vitae. A toposz felbomlása a mozgásba lendült történelem újkori horizontján. (Ford.: Hidas Zoltán.) In Koselleck, Reinhart: *Elmúlt jövő*. A történeti idők szemantikája. Budapest: Atlantisz Kiadó.
- KÖSTER, Werner
 2002 Georg Simmels Soziologie – Realabstraktion und Entmystifizierung. In Köster, Werner: *Die Rede über den »Raum«*. Zur semantischen Karriere eines deutschen Konzepts. Heidelberg: Synchron Wissenschaftsverlag. 81–89.
- KÓVÁRY László
 1860 *A magyar családi s közéleti viseletek és szokások a nemzeti fejedelmek korából*. Pest: Ráth Mór.
 1897 *A millennium lefolyásának története*. Budapest: Atheneum R.-Társulat.
- KRUG, Wolfgang
 2003 *Die Wachau – Bilder aus dem Lande der Romantik*. Wien: Brandstätter Verlag.
- KRUSE, Lenelis – GRAUMANN, Carl F.
 1978 „Sozialpsychologie des Raumes und der Bewegung” In Hammerich, Kurt – Klein Michael (szerk.): *Materialien zur Soziologie des Alltags*. Opladen: Westdeutscher Verlag. 177–219.
- KÜHL, Joachim
 1958 *Föderationspläne im Donaauraum und in Ostmitteleuropa*. (Untersuchungen zur Gegenwartkunde Südosteuropas, herausgegeben vom Südost-Institut München II.) München: R. Oldenbourg.
- LACKÓ Mihály
 2001 *Széchenyi elájul*. Pszichotörténeti tanulmányok. Budapest: L'Harmattan.
- LAERMANN, Klaus
 1976 Raumerfahrung und Erfahrungsraum. Einige Überlegungen zu Reiseberichten aus Deutschland vom Ende des 18. Jahrhunderts. In Laermann, Klaus: *Reise und Utopie*. Zur Literatur der Spätaufklärung. Frankfurt a. M.: Suhrkamp. 57–97.

- LANGEN, August
 1934 *Anschauungsformen in der deutschen Dichtung des 18. Jahrhunderts*. Rahmenschau und Rationalismus. Jena: Eugen Diederichs.
- LANIER, Amelie
 1998 *Die Geschichte des Bank- und Handelshauses Sina*. Frankfurt a. M.: Peter Lang.
- LAZARDZIG, Jan
 2010 Kino vor dem Kinor: Visuelle Unterhaltung zu Beginn des 19. Jahrhunderts. *campus.leben Freie Universität Berlin 2010. februar 3*. http://www.fu-berlin.de/campusleben/campus/2010/100203_kino_vor-dem_kino/index.html 12.7. (letöltés ideje: 2016. július 12.)
- LECA, Benedict
 2011 The Album before Photography. In Bann, Stephen (szerk.): *Art and the Early Photographic Album*. National Gallery of Art Washington. New Haven and London: Yale University Press. 31–54.
- LEFEBVRE, Henri
 1991 *The Production of Space*. Translated by Donald Nicholson-Smith. London: Blackwell Publishing.
- LESKY, Erna
 1957 Die österreichische Pestfront an der k.k. Militärgrenze. *Saeculum. Jahrbuch für Universalgeschichte*. 8. (1957) 82–106.
- LETHEN, Helmut
 1996 Versionen des Authentischen: sechs Gemeinplätze. In Böhme, Hartmuth – Klaus R. Scherpe (szerk.): *Literatur und Kulturwissenschaften*. Positionen, Theorien, Modelle. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt. 205–231.
- Litographik in Wien*
 1821 *Morgenblatt für gebildete Leser*. 15. 1821. Juli. 374–376.
- LOBSIEN, Eckhard
 1981 *Landschaft in Texten*. Zu Geschichte und Phänomenologie der literarischen Beschreibung. (Studien zur allgemeinen und vergleichenden Literaturwissenschaft 23.) Stuttgart: J. B. Metzlersche Verlagsbuchhandlung.
- LÖW, Martina
 2001 *Raumsoziologie*. (stw 1506.) Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- MAAG, Georg
 1986 *Kunst und Industrie im Zeitalter der ersten Weltausstellungen*. München: W. Fink.
- MAHLART Ungarische Schiffahrts AG.
 1980 *Donau-Kurier*. 1980. június.
- MANLIK, Karl-Heinz
 1988 Die Internationale Donau. Die Geschichte der Donaukommissionen. In Archiv der Stadt Linz (szerk.): *Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 1987*. Linz.
- MATSCHOSS, Conrad
 1901 *Geschichte der Dampfmaschine*. Ihre kulturelle Bedeutung, technische Entwicklung und ihre grossen Männer. Berlin: Verlag von Julius Springer.
- MAYER, Horst Friedrich – WINKLER, Dieter
 1996 *Auf Donauwellen durch Österreich–Ungarn*. Regensburg – Passau – Wien – Budapest – Schwarzes Meer. Wien: Edition S. 2. Aufl..

- MAZZONI, Ira Diana
 1991 Prachtausgaben. Literaturdenkmale in Quart und Folio. Marbach a. N.
 1991 (*Marbacher Magazin*. 58. 1991) 13–16.
- MCCLINTOCK, Anne
 1995 *Imperial Leather. Race, Gender and Sexuality in the Colonial Contest*. New York–London: Routledge.
- MEADOWS, Denis L. et al. (szerk.)
 1972 *The Limits to Growth*. New York: Universe Books.
- MENKE, Bettine
 2003 Rhetorik der Echo. Echo Trope, Figur des Nachlebens. In Bischoff, Doerte – Martina Wagner-Egelhaaf (szerk.): *Weibliche Rede – Rhetorik der Weiblichkeit*. Studien zum Verhältnis von Rhetorik und Geschlechterdifferenz. (Rombach Wissenschaften Reihe Litterae 93.) Freiburg: Rombach. 135–159.
- MEYER, Hermann
 1975 Raumgestaltung und Raumsymbolik in der Erzählkunst. In Ritter, Alexander (szerk.): *Landschaft und Raum in der Erzählkunst*. (Wege der Forschung CCCCXVIII.) Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft. 208–231.
- MICHLER, Werner
 2004 Die Wacht an der Donau. Aspekte österreichischer Literatur im Prozeß der Nationalisierung. In Klanska, Maria – Lipniski, Krzysztof – Jastal Katarzyna – Palej, Agnieszka (szerk.): *Grenzgänge und Grenzgänger in der österreichischen Literatur*. Beiträge des 15. Österreichisch-Polnischen Germanistentreffens Kraków 2002. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego. 87–98.
- MICHLMAYR, Franz
 2005 Gegen den Strom. Die Regulierung der Donau. In Brunner, Karl – Schneider, Petra (szerk.): *Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien*. (Wiener Umweltstudien 1.) Wien–Köln–Weimar: Böhlau. 307–317.
- MIHALIK Sándor
 1903 *Ada-Kaleb története*. Orsova: a szerző kiadása.
- MIKSZÁTH Kálmán
 [1907] 1960 *Jókai Mór élete és kora*. I–II. Budapest: Akadémiai.
- MITCHELL, William James Thomas (szerk.)
 2002 *Landscape and Power*. (Second Edition.) Chicago: University of Chicago Press.
- MITROVIĆ, Andrej
 1995 Die Zentralmächte, Mitteleuropa und der Balkan. Ideen und ihre Verwirklichung während des Weltkrieges 1914–1918. In Plaschka, Richard G. – Haselsteiner, Horst – Suppan, Arnold – Drabek, Anna M. – Zaar, Brigitta (szerk.): *Mitteleuropa-Konzeptionen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts*. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften. 39–62.

- MOMMSEN, Wolfgang
 1995 Die Mitteleuropaidee und Mitteleuropaplanungen im Deutschen Reich vor und während des Ersten Weltkrieges. In Plaschka, Richard G. – Haselsteiner, Horst – Suppan, Arnold – Drabek, Anna M. – Zaar, Brigitta (szerk.): *Mitteleuropa-Konzeptionen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts*. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften. 3–24.
- MUENKLER, Marina
 2002 Alterität und Interkulturalität. In Benthien, Claudia – Hans Rudolf Velten: *Germanistik als Kulturwissenschaft: eine Einführung in neue Theoriekonzepte*. Reinbek: Rowohlt. 323–344.
- MUTZ, Mathias
 2007 Infrastrukturen und Unternehmen in der Umweltgeschichte. *Saeculum*. 58. I.
- NAGY Miklós
 1968 *Jókai. A regényíró útja 1868-ig*. Budapest: Szépirodalmi.
- NELLE, Florian
 2005 *Künstliche Paradiese*. Vom Barocktheater zum Filmpalast. Würzburg: Königshausen & Neumann.
 2006 Die Welt als Kulisse – Vom Crystal Palace zu World Trade Center. In Innerhofer, Roland – Harrasser, Karin (szerk.): *Bauformen des Imaginären*. Wien: Löcker. 127–143.
- NEWEKLOWKSY, Ernst
 1954 *Die Ulmer Ordinari*. Wien: Staatsdruckerei.
 1959 Stifter und die Donauschifffahrt. *Adalbert-Stifter-Institut des Landes Oberösterreich*. Vierteljahresschrift Jg. 8. (1959), 121–129.
- NICOLSON, Marjorie Hope
 1959 *Mountain Gloom and Mountain Glory*. The Development of the Aesthetic of the Infinite. Ithaca NY: Cornell University Press.
- NIEDERMÜLLER, Peter
 2003 Der Mythos des Unterschieds: Vom Multikulturalismus zur Hybridität. In Feichtinger, Johannes – Prutsch, Ursula – Csáky, Moritz (szerk.): *Habsburg postcolonial*. Machtstrukturen und kollektives Gedächtnis. (Gedächtnis – Erinnerung – Identität 2.) Innsbruck: Studien Verlag. 69–81.
- NORA, Pierre
 2010a *Emlékezet és történelem között*. Válogatott tanulmányok. [1984] Budapest: Napvilág Kiadó.
 2010b Emlékezet és történelem között – A helyek problematikája. (Ford.: K. Horváth Zsolt.) In Nora, Pierre: *Emlékezet és történelem között*. Budapest: Napvilág Kiadó. 13–33.
- NORA, Pierre (szerk.):
 1984–1992 *Les lieux de memoire*. Paris: Gallimard.
- NYILASY Balázs
 2005 *A román és Jókai Mór*. Budapest: Eötvös József Könyvkiadó.
- O'REILLY, William
 1999 Agenten, Werbung und Reisemodalitäten. Die Auswanderung ins Temescher Banat im 18. Jahrhundert. In Beer, Matthias – Dittmar,

- Dahlmann (szerk.): *Migration nach Ost- und Südosteuropa vom 18. bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts*. Ursachen – Formen – Verlauf – Ergebnis. (Schriftenreihe des Instituts für Donauschwäbische Geschichte und Landeskunde 4.) Stuttgart: Thorbecke. 109–120.
- OLTVÁNYI Ambrus
 é. n. Jegyzetek. In *Jókai Mór Összes Művei. Regények*. 25. 341–343.
- OPITZ, Alfred
 1997 *Reiseschreiber. Variationen einer literarischen Figur der Moderne vom 18.–20. Jahrhundert*. (Grenzüberschreitungen. Studien zur europäischen Reiseliteratur 8.) Trier: Wissenschaftlicher Verlag.
- OPLATKA András
 2005 *Széchenyi István*. Budapest: Osiris.
- PALOTÁS Emil
 1984 *A nemzetközi Duna-hajózás a Habsburg-Monarchia diplomáciájában 1856–1883*. (Értekezések a történettudományok köréből 104.) Budapest: Akadémiai Kiadó.
 1991 Bécs – Budapest – Konstantinápoly. Az Orient-vasút megépítésének történetéből. In Somogyi Éva (szerk.): *Polgárosodás Közép-Európában*. Tanulmányok Hanák Péter 70. születésnapjára. Budapest: MTA Történettudományi Intézete. 155–167.
- PARR, Rolf
 2008 Diskurs. In Kammler, Clemens – Parr, Rolf – Schneider, Ulrich Johannes (szerk.): *Foucault-Handbuch*. Leben – Werk – Wirkung. Stuttgart: J.B. Metzler.
- PÉTERFY Jenő
 1881 Jókai Mór. *Budapesti Szemle*. 1–27.
- PETROVIĆ, Nikola
 1982 *Hajózás és gazdálkodás a Közép-Duna-medencében a merkantilizmus korában*. (Ford.: J. Garai Béla.) Beograd–Novi Sad.
- PICHLER, Wolfram
 2009 Topologische Konfigurationen des Denkens und der Kunst. In Pichler, Wolfram – Ubl, Ralph (szerk.): *Topologie*. Falten, Knoten, Netze, Stülpungen in Kunst und Theorie. Wien: Verlag Turia + Kant. 13–66.
- PILTZ, Eric
 2015 „Trägheit des Raums”. Fernand Braudel und die Spatial Stories der Geschichtswissenschaft. In Döring, Jörg – Thielmann, Tristan (szerk.): *Spatial Turn*. Bielefeld: Transcript. 75–102.
- RADKAU, Joachim
 2003 Nachdenken über Umweltgeschichte. Scheuklappen und Sackgassen der historischen Umweltforschung. In Sieman, Wolfram in Zusammenarbeit mit Nils Freytag (Hg.): *Umweltgeschichte*. Themen und Perspektiven. München: C. H. Beck, 165–186.
- RAJEWSKI, Irina O.
 2002 *Intermedialität*. Tübingen: A. Francke Verlag.

- RAULFF, Joachim
 2003 Nachdenken über Umweltgeschichte. Scheuklappen und Sackgassen der historischen Umweltforschung. In Sieman, Wolfram – Freytag, Nils: *Umweltgeschichte. Themen und Perspektiven*. München: C. H. Beck, 165–186.
- RAULFF, Ulrich
 1983 Seh-Komfort. In Pohl, Klaus: *Ansichten der Ferne. Reisephotographie 1850 – heute*. Giessen: Anabas. 188–192.
 1999 Vorbemerkung. In Raulff, Ulrich: *Der unsichtbare Augenblick. Zeitkonzepte in der Geschichte*. (Göttinger Gespräche zur Geschichtswissenschaft 9.) Göttingen: Wallstein Verlag.
- REIGART, John Franklin
 1856 *The Life of Robert Fulton*. Philadelphia: Henderson.
- REMOLD, Konrad
 2006 Meine Vorfahren – die Regensburger Schiffmeister Familien Naimer, Lau(e)rer und Ziegler. In *Arbeitskreis Schiffahrtsmuseum Regensburg* E.v. (szerk.): *Neue Studien zu zwei Jahrhunderten Donau-Geschichte*. (Donau-Schiffahrt 8.) Regensburg: Schiffahrtsmuseum Regensburg. 23–60.
- RIETER, Heinz
 1983 Zur Rezeption der physiokratischen Kreislaufanalogie in der Wirtschaftswissenschaft. In Scherf, Harald (szerk.): *Studien zur Entwicklung der ökonomischen Theorie*. III. Berlin: Duncker & Humblot. 55–99.
- RITTER, Joachim
 2007 A táj. Az esztétikum funkciója a modern társadalomban. In Ritter, Joachim: *Szubjektivitás. Válogatott tanulmányok*. (Ford.: Papp Zoltán.) Budapest: Atlantisz. 113–144.
- ROECK, Bernd
 2009 Der Reichstag. In François, Etienne – Schulze, Hagen: *Deutsche Erinnerungsorte*. 1. München: Beck. 138–158.
- ROVAN, Joseph
 1988 Mitteleuropa gegen Europa. In Papke, Sven – Weidenfeld, Werner (szerk.): *Traumland Mitteleuropa*. Beiträge zu einer aktuellen Kontroverse. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft. 1–14.
- SACHSE, Carola (szerk.)
 2010 »Mitteleuropa« und »Südosteuropa« als Planungsraum. Göttingen: Wallstein.
- SACHSLEHNER, Johannes
 1997 *Auf Reisen im alten Österreich*. Wien: Pichler.
- SAID, Edward W.
 1995 East isn't East. The Impending End of the Age of Orientalism. *Times Literary Supplement*. 1995. február 3.
 2000 *Orientalizmus*. (Ford.: Péri Benedek.) Budapest: Európa Kiadó.
- SANDL, Marcus – SCHMIDT, Harald (szerk.)
 2002 *Gedächtnis und Zirkulation. Der Diskurs des Kreislaufs im 18. und frühen 19. Jahrhundert*. (Formen der Erinnerung 14.) Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.

- SANDL, Marcus
 2002 Zirkulationsbegriff und kameralwissenschaftliche Wissensordnung und das disziplinengeschichtliche Gedächtnis der ökonomischen Wissenschaften. In Schmidt, Harald – Sandl, Marcus (szerk.): *Gedächtnis und Zirkulation*. Der Diskurs des Kreislaufs im 18. und frühen 19. Jahrhundert. (Formen der Erinnerung 14.) Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht. 63–79.
- SARKOWSKI, Heinz
 1976 *Das Bibliographische Institut*. Verlagsgeschichte und Bibliographie 1826–1976. Mannheim–Wien–Zürich: Bibliographisches Institut.
- SAURER, Edith
 1993 „Zwischen dichter und ‚grüner‘ Grenze. Grenzkontrolle in der vormärzlichen Habsburgermonarchie.“ In Pilgram, Arno: *Grenzöffnung, Migration, Kriminalität*. Jahrbuch für Rechts- und Kriminalsoziologie. 169–177.
- SCHAEFER, Kurt
 2002 *Historische Schiffe in Wien*. Wien: Neuer Wissenschaftlicher Verlag.
- SCHÄFER László
 1930 *A görög kereskedők vezető szerepe Magyarországon a korai kapitalizmus kialakulásában*. Budapest: Légrédy.
- SCHAMA, Simon
 1996 *Der Traum von der Wildnis*. Natur als Imagination. Aus dem Englischen von Martin Pfeiffer. München: Kindler.
- SCHAUMANN, Walther – SCHUBERT, Peter
 2000 *Krieg auf der Donau*. Die Geschichte der österreichisch–ungarischen Donauflottille. Klosterneuburg, Wien: Verlag Mayer.
- SCHENK, Frithjof Benjamin
 2002 Mental Maps. Die Konstruktion von geographischen Räumen in Europa seit der Aufklärung. *Geschichte und Gesellschaft*. 28 (2002), 493–514.
- SCHIFFER, Reinhold
 1999 *Oriental Panorama: British Travellers in 19th Century Turkey*. Amsterdam–Atlanta, GA: Rodopi.
- SCHIVELBUSCH, Wolfgang
 2008 *A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században* [1979]. (Ford.: Laczházi Gyula.) Budapest: Napvilág.
- SCHLENSTEDT, Dieter
 1959 *Die Reportage bei Egon Erwin Kisch*. Berlin: Rütten & Loening.
- SCHLÖGEL, Karl
 1986 *Die Mitte liegt Ostwärts*. Die Deutschen, der verlorene Osten und Mitteleuropa. Berlin: Siedler.
 1995 *Go East: oder Die zweite Entdeckung des Ostens*. Berlin: Siedler.
 2003 Spatial Turn, endlich. In Schlögel, Karl: *Im Raume lesen wir die Zeit*. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik. München: Hanser.
- SCHMIDT, Harald
 2002 Umlauf der Sprache, Umlauf des Geistes. Nationalromantische Zirkulationsmodelle als integrative Kulturkonzepte. In Böhler, Michael –

- Horch, Hans Otto (szerk.): *Kulturtopographie deutschsprachiger Literaturen*. Perspektivierungen im Spannungsfeld von Integration und Differenz. Tübingen: Max Niemeyer Verlag. 45–70.
- SCHMIDT, Jochen
2008 *Die Geschichte des Genie-Gedankens in der deutschen Literatur, Politik und Geschichte*. Berlin: De Gruyter.
- SCHMITZ-EMANS, Maria
2002 Nach-Klänge und Ent-Faltungen. Hölderlins „Am Quell der Donau“ und seine Schallgeschwister. In Schmeling, Manfred – Schmitz-Emans, Monika (szerk.): *Multilinguale Literatur im 20. Jahrhundert*. Würzburg: Königshausen & Neumann. 65–95.
- SCHNEIDER, Helmut J.
1980 Naturerfahrung und Idylle in der deutschen Aufklärung. In Pütz, Peter: (szerk.): *Erforschung der deutschen Aufklärung*. Königstein, 289–315.
- SCHROER, Markus
2008 „Bringing space back in“ – Zur Relevanz des Raums als soziologischer Kategorie. In Döring, Jörg – Thielmann, Tristan (szerk.): *Spatial Turn*. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften. Bielefeld: Transcript, 125–148.
- SCHRÖDER, Hans Jürgen
1975 Südosteuropa als Informal Empire Deutschlands 1933–1939. Das Beispiel Jugoslawien. *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas. Neue Folge*. 23. 1 (1975), 75–96.
1976 Deutsche Südosteuropapolitik 1929–1936: Zur Kontinuität deutscher Außenpolitik in der Weltwirtschaftskrise. *Geschichte und Gesellschaft. Zeitschrift für historische Sozialwissenschaft*. 2. (1976), 5–32.
1977 *Südost-Europa als „Informal Empire“ NS-Deutschlands*. Das Beispiel Jugoslawien 1933–1939. Belgrad.
- SCHWARZBACH, Beheim
1874 *Hohenzollernsche Colonisation*. Leipzig: Duncker und Humblot.
- SCHWEIGER, Harald
1983 Die Ausstellung des Landes Niederösterreich 1983. „Fischerei einst und jetzt“, ihre Zielsetzung und Funktion. *Schloss Orth an der Donau 15. April bis 13. November 1983*. Wien: Amt der NÖ Landesregierung. 11–15.
- SEIFERT, Traudl
[ca. 1981] Einführung. In *Donau-Ansichten vom Ursprunge bis zum Ausflusse ins Meer. Nach der Natur und auf Stein gezeichnet von Jacob Alt*. Von Belgrad bis zur Mündung ins Schwarze Meer nach der Natur aufgenommen von Ludwig Ermini. Nachdruck der Ausgabe Wien, Kunike 1824. München: Borowski.
- SENNETT, Richard
1997 *Fleisch und Stein*. Der Körper und die Stadt in der westlichen Zivilisation. [1994] Aus dem Amerikanischen von Linda Meissner. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- SIEFERLE, Rolf Peter
1990 *Bevölkerungswachstum und Naturhaushalt. Studien zur Naturtheorie der klassischen Ökonomie*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.

- SIEMANN, Wolfram – FREYTAG, Nils
 2003 Umwelt – eine geschichtswissenschaftliche Grundkategorie. In Siemann, Wolfram – Freytag, Nils: *Umweltgeschichte*. Themen und Perspektiven. München: C. H. Beck.
- SIEMANN, Wolfram
 1995 *Vom Staatenbund zum Nationalstaat: Deutschland 1806–1871*. München: C. H. Beck.
- SIMMEL, Georg
 1992 *Soziologie*. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung. Hrsg. Ottheim Rammstedt. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- SINKÓ Katalin
 1983 A nemzeti emlékmű és nemzeti tudat változásai. *Művészettörténeti Értesítő*. 1983. 4. 185–201.
- SINKÓ, Katalin
 1987 Die Millenniumsfeier Ungarns. In Kühnel, Harry – Vavra, Elisabeth – Stangler, Gottfried (szerk.): *Das Zeitalter Kaiser Franz Josefs*. 2. 1860–1916. Glanz und Elend. Schloss Grafenegg: 1987. 2. 295–301.
- SMITH, Anthony D.
 1991 *National Identity*. London: Penguin Books.
- SOLYMOS, Ede
 1983 Fischerei auf der ungarischen Donau. In *Niederösterreichischen Landesregierung: Fischerei einst und jetzt. Schloss Orth an der Donau 15. April bis 13. November 1983*. Wien: Amt der NÖ Landesregierung, 47–61.
- SÓTÉR István
 1941 *Jókai Mór*. Budapest: Franklin.
- STAGL, Justin
 1989 Die Methodisierung des Reisens im 16. Jahrhundert. In Brenner, Peter J. (szerk.): *Der Reisebericht*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- SZABÓ Szilvia
 2002 A kővé vált könyvtár. Jókai Mór és a Duna-mítosz. *Üzenet*. 2002 nyár. [Mítosz, pátosz, hisztéria].
- SZABÓ Dániel
 1978 A millenniumi ünnepségek. *Világosság*. 1978. 19. 8–9. 500–506.
- SZALLASI Árpád
 1975 William Beattie brit orvos Duna menti könyve a múlt századból. *Orvosi Hetilap*. 1975. 116. 2. 103f.
- SZEGEDY-MASZÁK Mihály
 1989 *Kemény Zsigmond*. Budapest: Szépirodalmi.
- SZILASI László
 2000 *A selyemgubó és a „bonczoló kés”*. Budapest: Osiris Pompeji.
- TARR László
 1979 *Az ezredév*. (Magyar Tallózó.) Budapest: Magvető.
- TELESKO, Werner
 2008 *Kulturraum Österreich: die Identität der Regionen in der bildenden Kunst des 19. Jahrhunderts*. Wien, Köln, Weimar: Böhlau.

- THAL, Emanuel
 1840 *Serbiens Neuzeit in geschichtlicher, politischer, topographischer, statistischer und culturbistorischer Hinsicht*. Wien: Tendler u. Schaefer, Leipzig: Friedrich Volkmar.
- THOMPSON, Ian
 2008 *Rethinking Landscape: A Critical Reader*. London–New York: Routledge.
- THÖRNER, Klaus
 2000 *‘Der ganze Südosten ist unser Hinterland’: Deutsche Südosteuropapläne von 1840 bis 1945*. (PhD Universität Oldenburg 2000.) <http://oops.uni-oldenburg.de/409/1/442.pdf> 12.7. (letöltés ideje: 2016. július 12.)
- THÜRLEMANN, Felix
 1998 „Vom Sinn der Ordnung. Die Bildersammlung des Frankfurter Konditormeisters Johann Valentin Prehn (1749–1821)”. In Assmann, Aleida – Gomille, Monika – Rippl, Gabriele (szerk.): *Sammler – Bibliophile-Exzentriker*. (Literatur und Anthropologie 1.) Tübingen: Gunter Narr. 315–324.
- TODOROVA, Maria
 1999 *Die Erfindung des Balkans*. Europas bequemes Vorurteil. Aus dem Englischen übersetzt v. Uli Twelker. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
 2000 Ahogy a Balkánt elképzelik – utóhang a könyvhöz. (Ford.: Karádi Éva.) *Magyar Lettre International*. 2000. 40. 74–77.
- TOLMAN, Edward C.
 1948 Cognitive maps in rats and men. *Psychological Review*. 55. 189–208.
- TRAGER, Jörg
 1987 *Der Weg nach Walhalla. Denkmallandschaft und Bildungsreise im 19. Jahrhundert*. Regensburg: B. Bosse.
- TROTHA, Hans von
 1999 *Angenehme Empfindungen*. Medien einer populären Wirkungsästhetik im 18. Jahrhundert vom Landschaftsgarten bis zum Schauerroman. München: Wilhelm Fink.
- TURNER, Victor
 1974 *The Ritual Process: Structure and Anti-Structure*. London: Penguin Books.
- VOGL, Joseph
 2002 *Kalkül und Leidenschaft*. Poetik des ökonomischen Menschen. München: Sequenzia.
- VOIGT, Fritz
 1965 *Verkehr*. II. 1. Die Entwicklung des Verkehrssystems. Berlin: Duncker & Humblot.
- WAGNER, Robert
 [1838] 1990 Einführung. Ludwig Bechstein und seine Donau-Reise. In Wagner, Robert (Hg. v): *Bechstein: Die Donau-Reise und ihre schönsten Ansichten: mit mehr als 100 Stahlstichen der berühmtesten Künstler*. Graz: Akademischer Druck- und Verlagsanstalt. 9–22.
 2001 Gedruckte Donau-Ansichten von 1493 bis 1900. Mit einer bibliographischen Übersicht der wichtigsten Donau-Ansichtenwerke. In:

- Marsch, Angelika – Jäger, Eckhard (szerk.): *Lüneburger Beiträge zur Vedutenforschung* II. Lüneburg: Verlag Nordostdeutsches Kulturwerk. 125–133.
- WANDRUSZKA, Adam
 1980 Großdeutsche und kleindeutsche Ideologie 1840–1871. In Kann, Robert A. – Prinz, Friedrich E. (szerk.): *Deutschland und Österreich*. Ein bilaterales Geschichtsbuch. Wien–München: Jugend und Volk. 110–142.
- WARNING, Rainer
 2009 *Heterotopien*. Räume ästhetischer Erfahrung. München: Wilhelm Fink.
- WEITHMANN, Michael W.
 2000 *Die Donau*. Ein europäischer Fluss und seine 3000-jährige Geschichte. Regensburg: Verlag Friedrich Pustet.
- WERNER, Michael – ZIMMERMANN, Bénédicte
 2002 „Der Ansatz der Histoire croisée und die Herausforderung des Transnationalen“. *Geschichte und Gesellschaft*. 2002. 28. 607 – 636.
- WETZEL, Michael
 1991 *Die Enden des Buches oder die Wiederkehr der Schrift*. Weinheim: VCH Acta Humanoria.
- WIEDERKEHR, Stefan
 2007 Föderalismus und Konföderationspläne. *Enzyklopädie des europäischen Ostens*. 2007. január 26. http://eeo.uni-klu.ac.at/index.php/Föderalismus-_und_Konföderationspläne (letöltés ideje: 2016. július 12.)
- WINIEWICZ, Dr. Karl
 1928 Die Anfänge der Dampfschiffahrt auf der Donau. *Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie*. 1928. 73–83.
- WINIWARTER, Verena
 1998 Zwischen Gesellschaft und Natur. Aufgaben und Leistungen der Umweltgeschichte. In Bruckmüller, Ernst (szerk.): *Was ist Umweltgeschichte?* (Schriftenreihe Soziale Ökologie 54.) Wien: IFF. 6–20.
- WOLF, Burkhardt
 2004 Zukunftssteuerung. Ein utopisches Projekt von Morus bis Lem. In Maier, Anja K – Wolf, Burkhardt (szerk.): *Wege des Kybernetes: Schreibpraktiken und Steuerungsmodelle von Politik, Reise, Migration*. (Reiseliteratur und Kulturanthropologie.) Münster: LIT. 61–92.
 2008 Robinson, or the Nomos of the Island. Daniel Defoes's „Water Writing“: In Gil, Isabel Capeloa (szerk.): *Fleeting, Floating, Flowing*. Water Writing and Modernity. Würzburg: Königshausen & Neumann. 73–89.
 2009 Schiffbruch mit Beobachter. Zur Geschichte des nautischen Gefahrenwissens. In Kassung, Christian (szerk.): *Die Unordnung der Dinge*. Eine Wissens- und Mediengeschichte des Unfalls. (Kultur und Medientheorie.) Bielefeld: transcript. 19–47.
- WOLFF, Larry
 1996 *Inventing Eastern Europe: The Map of Civilization on the Mind of the Enlightenment*. Stanford University Press.

ZIMMERMANN, Anton

2004 Abriss der Geschichte der Donau-Schifffahrt: In Völkl, Susanne (szerk.):
Zu neuen Ufern. Regensburg: Schiffahrtsmuseum Regensburg. 51–57.

ZSIGMOND Ferenc

1924 *Jókai*. Budapest: Akadémiai.

4. KÉZIKÖNYVEK, LEXIKONOK

GRIMM, Jakob – GRIMM, Wilhelm

é. n. *Deutsches Wörterbuch*. 12. köt. 131. <http://woerterbuchnetz.de/DWB/>
(letöltés ideje: 2016. július 12.)

MEYER, Joseph (szerk.)

1874–1884 *Conversations-Lexicon*. Eine Encyclopädie des allgemeinen Wissens.
Leipzig: Bibliographisches Institut. 3. Aufl.

Österreichisches Biographisches Lexikon

1815–1950h. n.: Osztrák Tudományos Akadémia

WURZBACH, Constantin

1856–1891 *Biographisches Lexikon des Kaisertums Österreich*. Wien: Hof- und
Staatsdruckerei. <http://www.literature.at/collection.alo?objid=11104&from=51&to=100&orderby=author&sortorder=a> (letöltés ideje: 2016.
július 12.)

Névmutató

- Abresch, Franz** 205
Ágoston István 37
Albert, VI. (herceg) 18
Alfred, Opitz 166, 168, 169, 172, 177, 183, 218, 223, 224
Alt, Jakob 189, 190, 191, 193, 194, 195, 196, 198, 199, 200, 201, 202, 205
Alt, Rudolf 197, 199, 206, 245
Andersen, Anne 22
Anderson, Benedict 259, 279
Andrews, John 87, 92, 93, 94, 95, 99, 100
Antalffy Gyula 96, 97, 113
Anzengruber, Ludwig 260, 261
Arany János 318
Armin, der Befreier 244, 247
Arneth, Joseph 78

Bachmann, Ingeborg 314
Bahtyin, Mihail 303
Bacon, Francis 67, 68
Baedeker, Karl 107, 207
Ballin, Albert 142
Bang, Herman 300
Balla Tivadar 298
Baross Gábor 272, 293
Bartlett, William Henry 107, 110, 187, 204, 205, 290, 291
Bauer, Ludwig Amandus 241
Baum, Patrick 301
Baumgarten, Peter 207
Baumgarten, Monika 207
Baumstark, Reinhold 244
Beattie, William 81, 107, 110, 111, 187, 204, 205, 289, 290, 291
Bechstein, Ludwig 103, 106, 146, 147, 168, 186, 196, 200, 201, 203
Becker, Niklas 260
Behrisch, Lars 37
Berkes Tamás 145
Belliger, Andréa 84
Bendix, Regina 214

Benjamin, Walter 207
Berger Viktor 30
Bernhard, Anton 89, 90, 91, 94, 98
Beszédes József 41
Bethmann-Hollweg, Theobald von 141, 142
Beuys, Joseph 15
Binder, Beate 269, 274
Binder, Johannes 89
Birken, Sigmund von 28, 172, 173, 185
Blackbourn, David 24, 25, 26, 33, 314, 322
Blumenberg, Hans 164, 310, 315
Bori Imre 302
Boué, Ami 138, 139, 228, 231
Boulton, Matthew Robinson 93
Bourdieu, Pierre 131, 132, 134
Böhme, Gernot 67
Brandmayer, August 240
Braudel, Fernand 22, 129
Bray, William 168
Brenner, Johann Peter 165, 170, 183, 229, 230
Brentano, Clemens 250
Briese, Olaf 105
Brix, Emil 143
Broich, Ulrich 175
Brown, James 93, 94
Bruck, Karl Ludwig von 140, 141
Bruckmüller, Ernst 18
Bruny, Martin 218
Brusatti, Alois 62, 63
Bruszkay, Anton 30
Brynhildsvoll, Knut 177, 303
Bucher, Lothar 275
Bunsen, Theodor 150
Buschmeier, Matthias 172
Busek, Erhard 143
Butor, Michel 308

Calame, Alexandre 222
Capeller, Ludwig 240

Carsons, Rachel 21
 Cassian, Martin 26, 28, 108, 121
 Cepl-Kaufmann, Gertrude 250, 260
 Certeau, Michell de 131, 132
 Christen, Ada 260
 Cioc, Mark 22, 24, 25
 Claridge, Richard Tappin 106, 107, 108,
 110, 115, 117, 118, 158
 Clifford, James 169
 Cotta, Johann Friedrich 200
 Crary, Jonathan 171
 Cronon, William 22, 24
 Cusack, Tricia 157
 Csáky, Moritz 14, 141, 142, 143, 144

Dahn, Felix 260
 Dániel Ernő 293
 Dávidházi Péter 279
 Defoe, Daniel 311
 Delle Grazie, Marie Eugenie 262, 302
 Deutsch, Jakob 52, 53
 Dezsényi Miklós 88, 102
 Dielhelm, Johann Hermann 28, 172,
 173, 185
 Dieterle, Bernard 178
 Dobrai Lajos 32
 Donnan, Hastings 161
 Dorner, Joseph von 106, 111, 156, 157,
 174, 200, 289
 Döring, Jörg 130, 131
 Duby, Georges 21, 22, 23
 Duller, Eduard 84, 86, 187, 207, 208,
 244, 245, 246, 247
 Dunbar, Seymour 86
 Dux Adolf 301

Ebendorfer, Thomas 18
 Elliott, Charles Boileau 106, 110, 115,
 117, 118, 119, 120, 121, 289
 Elsmann, Thomas 147, 214, 255, 256
 Ender, Thomas 187, 196, 197, 198, 206
 Enzensberger, Hans Magnus 168
 Ermini, Ludwig 189, 190, 195, 200
 Erzberger, Mathias 142
 Esterházy Péter 11, 12, 14, 15, 16, 17,
 18, 114, 145, 251, 254

Evans, Oliver 85, 94

Faber, Eduard 61
 Fábri Anna 307, 308
 Fallmerayer, Johann Jakob 107, 108,
 109, 111
 Febvre, Lucien 23, 24
 Fehér Géza 151, 152, 227
 Feichtinger, Johannes 140, 142
 Ferdinand, I. (főherceg) 31, 96, 101,
 140
 Ferguson, James 131
 Fieseler, Christian 172
 Fischbach, Johann 185
 Flaubert, Gustave 15
 Fogarasi György 220
 Formby, Henry 107
 Forster, Georg 162, 167
 Foucault, Michel 34, 35, 67, 130, 135,
 136, 168, 230, 287, 296, 301, 312,
 313
 Fowles, John 93
 Frantz, Constantin 141
 Ferenc, I. (császár) 92, 108
 Ferenc József (császár) 51, 99, 227, 282,
 283
 Feszty Árpád 239
 Frey, Johann Michael 186
 Freytag, Nils 21, 23
 Frigyes, Nagy (porosz király) 25, 26, 75
 Frye, Northrop 318
 Fulda, Daniel 238
 Fulton, Robert 84, 86, 89, 94, 95, 122
 Funk, Ulrich 87, 89, 93, 94, 95, 99, 100
 Füves, Ödön 39

Gattermeyer, Wilhelmine 97
 Gehring, Petra 36
 Gelléri Mór 272, 275, 276
 Gignoux, Anton Christoph 186
 Gil, Isabel Capeloa 16
 Gilpin, William 220, 221
 Girard, Philipp Henri de 89, 90, 92
 Gennep, Arnold van 138
 Goethe, Johann Wolfgang 11, 14, 167,
 168

- Gollner, Valentin 39
Goluchowszky gróf 283
Gonda Béla 33, 39, 45, 55, 62, 66, 67, 88, 293, 295
Göbl, Martin 88, 89, 90, 91, 92, 94
Gräter, Friedrich David 150
Graumann, Carl F. 132
Graystock, Joseph 93
Gregory, Derek 135, 136, 137, 159
Greiner, Bernhard 309
Grillparzer, Franz 11, 18, 111
Grim, Franz 52
Groh, Dieter 68, 73, 180
Groh, Ruth 68, 73, 180
Grosser, Cornelia 17
Grössing, Helmut 89
Gruenter, Rainer 180
Grundl, Ignaz 156
Gupta, Akhil 131
Gutolf barát 18
Günzel, Stephan 134
- Gyáni Gábor** 243
Gyömrei Sándor 57, 58
Gyulai Pál 317
- Hackländer, Friedrich Wilhelm** 107
Hahn-Hahn, Ida von (grófnő) 111
Halm, Hans 39
Hankiss János 306
Hantos Elemér 144
Hartleben, Conrad Adolph 187, 189, 196, 211
Hartmann, Andreas 165, 166, 186
Hastrup, Kirsten 131
Hauffe, Leopold Ritter von 30
Hebbel, Friedrich 248
Hebekus, Uwe 236, 238, 239, 245, 249, 256
Hegedűs Géza 302
Hegedűs Lóránd 301
Hehl, Johann 93
Heidemann Vischer, Ute 167, 168
Heine, Heinrich 129
- Heksch, Alexander F. 27, 78, 105, 106, 107, 122, 159, 211, 212, 214, 216, 217, 218, 219, 251, 252, 294
Hellwald, Friedrich von 151
Heppner, Harald 58, 63, 87
Herczeg Ferenc 153
Herder, Siegmund August Wolfgang von 228, 229
Hering, George 189
Hernády Ferenc 88, 102
Hervé, Francis Esquire 106
Herwegh, Georg 260
Hess, Günter 127, 172, 238, 239, 240, 241, 242, 243
Hillmann, Heinz 182
Hobbes, Thomas 74
Hobsbawm, Eric 17
Hoffmann, E.T.A. 35
Hofmannsthal, Hugo von 144
Holzer, Anton 31, 209, 293
Honold, Alexander 71
Hoppe, Felicitas 165
Horatius, Quintus Flaccus 282, 309
Horváth Michael 77
Hoszpótzky Alajos 61
Höhne, Steffen 139, 140
Hölderlin, Friedrich 13, 250
Huber, Christian Wilhelm 88, 95, 99, 100, 103, 122
Hummitzsch, Hans 240
Hunfalvy János (Johann) 277, 278, 279
Hunter, Louis C. 87, 94, 103, 124
Hutterer Géza 270, 271, 295
- Indriko János** 210
- Jäckh, Ernst** 141, 142
James, William 25
Jankó Béla 89, 90, 91, 94, 95, 98
János főherceg 197
Jaworski, Rudolf 143
Jean Paul 11, 177
Johanning, Antje 250
Jókai Mór 11, 33, 41, 66, 175, 277, 288, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306,

- 307, 308, 309, 312, 313, 314, 315,
316, 317, 318, 319, 320, 321
- Jost, Erdmut 163, 167, 168, 170, 171,
175, 178, 180, 181, 183, 184, 185,
220, 221, 223, 225
- József, II. 38, 88, 89, 104
- József főherceg 31, 293
- József nádor 96
- Judson, Pieter M. 260
- K**ahleis, Wolfgang 239
- Kanitz, Felix Philipp 24, 27, 28, 41, 42,
43, 54, 78, 79, 80, 81, 82, 108, 121,
124, 125, 128, 139, 151, 152, 159,
221, 222, 223, 224, 226, 227, 228,
229, 230, 231, 232, 233, 234, 235,
236, 256, 257
- Károly, I. (román király) 282
- Károly, Nagy (frank király) 263
- Kaschuba, Wolfgang 170, 171, 172,
244, 269, 274
- Keith, Michael 131
- Kemény, G. Gábor 274
- Keményfi Róbert 271
- Kemp, Martin 164
- Keeß, Stephan Edler von 187, 188
- Keith, Michael 131
- Kinglake, Alexander 152, 153, 154, 155,
156
- Király Edit 264, 280
- Kisch, Egon Erwin 299, 300
- Kiss Zsuzsa, N. 153, 154
- Kleemann, Ernst Nikolaus 37, 38, 39,
149, 150, 172, 173
- Klein, Johann August 207
- Klenze, Leo von 245
- Klette, Carl 197
- Klimó Árpád von 144
- Klotz, Volker 309, 312, 320, 321
- Klősz György 211, 294
- Klusacek, Christine 51
- Knight, Richard Payne 221
- Koberger, Anton 184
- Koch, Friedrich 107, 112
- Koch, Karl Heinrich 107, 157, 288
- Kohl, Johann Georg 11, 21, 32, 65, 66,
73, 78, 80, 81, 92, 100, 101, 104,
105, 107, 108, 109, 112, 113, 114,
122, 146, 147, 157, 175, 176, 177,
188, 199, 206, 209, 214, 215, 216,
217, 218, 219, 220, 221, 222, 223,
224, 237, 243, 245, 246, 247, 251,
252, 253, 254, 255, 256, 257, 258,
259, 261, 291, 298
- Kolowrat, Anton Franz 40
- Konrád György 143
- Kopisch, August 242
- Koschatzky, Walter 196, 197
- Koschorke, Albrecht 129, 162, 163,
178, 181, 182, 183, 225, 226, 229,
234, 287, 288, 302, 303, 321
- Koselleck, Reinhart 238, 274
- Kossuth Lajos 18, 113, 140
- Kovách Sebestyén Aladár 61, 65, 281,
285
- Köster, Werner 131
- Kőváry László 39, 61, 272
- Kramer, Oscar 210
- Kraus, Karl 64, 105
- Krieger, David J. 84
- Krug, Wolfgang 172, 196, 208
- Krummacher, Friedrich Adolph 250
- Kruse, Lenelis 132
- Kundera, Milan 143
- Kunike, Adolph 185, 187, 188, 189,
192, 193, 194, 195, 196, 198, 200,
201, 202, 203, 205, 208
- Kúnos Ignác 299
- Kurtán Sándor 17
- Kühl, Joachim 144
- Kvassay Jenő (Eugen von) 44, 62
- L**abhardt, Emanuel 245
- Lacan, Jacques 30, 133
- Lackó Mihály 150
- Laermann, Klaus 170, 171, 184
- Lagard, Paul de 141
- Lajos, I. (bajor király) 244
- Lanier, Amelie 39
- Langen, August 225
- Langhans, Carl Ferdinand 242

- László (királyi herceg) 293
 Laurencic, Julius 277
 Lazardzig, Jan 242
 Lea, Philip 148
 Leca, Benedict 187, 188
 Lefebvre, Henri 30, 130, 132, 133, 134
 Lejean, Guillaume 232
 Lesky, Erna 104, 105, 153
 Lessing, Gotthold Ephraim 177
 Lethen, Helmut 164
 Lichtenfels Ede 60
 Liebhart, Karin 17
 Lilienbrunn, Carl Adler Edler 240
 Limbeck-Lilienau, Elisabeth 209, 293
 Lindenberg, Paul 285
 List, Friedrich 141
 Lobsien, Eckhard 178, 179
 Lorrain, Claude 181, 222, 223
 Löw, Martina 131
 Luczenbacher Pál 102
 Lukács Béla 293
- Maag**, Georg 275
 MacAlpine, William 31
 Magris, Claudio 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 145
 Maire, François Joseph 39, 66
 Majláth János (gróf) 199
 Manlik, Karl-Heinz 96
 Mária Terézia 38, 88
 Marsigli, Luigi Ferdinando 146, 149, 173
 Matlekovits Sándor 276
 Matschoss, Conrad 85, 86
 Mayer, Horst Friedrich 282, 283
 Mazzoni, Ira 218
 Medovic, A. 232
 Meras de St. Leon, Chevalier 89, 90, 92
 Mercy, Claudius Florimund 265, 266, 267, 268
 Metternich, Klemens Wenzel Lothar von 31, 96, 150
 Meusburger (mérnök) 60
 Meyer, Hermann 177
 Meyer, Joseph 187, 189, 196, 200, 202, 241
- Michler, Werner 260, 261
 Michlmayr, Franz 52, 53
 Mihalik Sándor 297, 298, 299
 Miksa, II. (király) 248
 Mikszáth Kálmán 317
 Miloš Obrenović (Miloš herceg) 55, 117
 Mitchell, W. J. T. 29, 30, 132, 133
 Mitrović, Andrej 141
 Moltke, Helmuth 112, 113
 Mommsen, Wolfgang 140, 141, 142, 143
 Montague, Lady Mary Wortley 109
 Moog-Grünwald, Maria 309
 Morus Tamás 310
 Muenkler, Marina 159
 Muhr, Adelbert 32
 Murray, John 110
 Musil, Robert 26
 Mutz, Mathias 25
 Müller, Adalbert 104, 106, 107, 108, 112, 122, 146, 147, 151, 172, 173, 174, 215, 244, 258
 Müller-Guttenbrunn, Adam 31, 177, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269
- Nagy Miklós** 318
 Nau, B. S. v. 77
 Naumann, Friedrich 141, 142
 Németh István 144
 Negrelli Alois von Moldelbe 49
 Nelle, Florian 241, 275, 276, 285
 Neweklowsky, Ernst 98, 314
 Nicolson, Marjorie Hope 181
 Niedermüller, Peter 158, 269, 274
 Nora, Pierre 239, 243, 244
 Nordmann, Johannes 32, 47
 Nyilasy Balázs 318
- O'Reilly**, William 98
 Oberpföll, Josef 261
 Oltványi Ambrus 300, 301
 Olwig, Karen 131
 Opitz, Alfred 166, 168, 169, 172, 177, 183, 218, 223, 224

- Palacký, František 77, 140, 145
 Palotás Emil 28, 44, 56, 57, 63
 Panikowski, Gustav 260
 Papke, Sven 143
 Parr, Rolf 35, 67
 Perczel Dezső 293
 Péterfy Jenő 317
 Petrarca, Francesco 229
 Petrović, Nikola 39, 66
 Pfeiffer, Ida 107, 111, 120, 121, 124, 126, 127, 174, 289, 297
 Pfeiffer, Johann Friedrich von 75
 Pichler, Wolfram 134
 Piglheim, Bruno 239
 Pile, Steve 131
 Piltz, Eric 129
 Piványi Ernő 276, 277, 298
 Pollington (gróf) 155
 Popovici, Aurel 140
 Posselt, Franz 166
 Poussin, Nicolas 181
 Prechtel, Johann Joseph 89, 92
 Pribersky, Andreas 17
 Pritchard, Joseph 87, 92, 93, 94, 95, 99
 Protzen, Otto von 44
 Pulszky Károly 273
 Puthon János (báró) [Johann Baptist von Puthon] 31, 40, 96

 Quin, Michael Joseph 55, 106, 107, 108, 109, 110, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 150, 153, 158, 175, 177, 224, 225, 226, 288, 289, 290

 Radkau, Joachim 21
 Rajewski, Irina O. 178
 Ranger, Terence 17
 Ranke, Leopold von 228, 236, 248, 249
 Rathenau, Walter 142
 Rauchmüller von Ehrenstein 49
 Raulff, Ulrich 21, 126
 Reigart, John Franklin 86
 Rembrandt 222, 223
 Remold, Konrad 97, 98
 Reviczky Ádám (gróf) 31, 96

 Richter, Jean Paul 177
 Ricoeur, Paul 249
 Rieter, Heinz 74
 Ringelbergius, Joachim Fortius 165
 Ritter, Joachim 178, 179
 Roeck, Bernd 244
 Rohrbach, Paul 141
 Rosa, Salvatore 181, 222, 223
 Rován, Joseph 143
 Rudolf, II. 45, 48
 Rudolf, osztrák főherceg 27, 33
 Romy, Georg Carl Borromäus 186, 189, 190, 191, 192, 193
 Ruston, John 93

 Sachse, Carola 140, 141, 143
 Sachslehner, Johannes 314
 Said, Edward W. 135, 136, 137, 160
 Sandl, Marcus 74, 75
 Sándor (szerb király) 293
 Sarkowski, Heinz 200
 Sartori, Franz 191
 Sauer, Manfred 89
 Saurau, Franz Josef (gróf) 31
 Saurer, Edith 305
 Schaefer, Kurt 89
 Schaeffer, Ludwig Christian 91, 92
 Schäfer László 39
 Schama, Simon 157, 180, 249, 250, 251, 262
 Schaumann, Walther 27
 Schedel, Hartmann 186
 Schemerl, Joseph von Leythenbach 48, 49
 Schenk, Eduard von 244
 Schenk, Frithjof Benjamin 135, 136, 137
 Scherer, Dr. H. 77
 Schiffer, Reinhold 117
 Schiller, Friedrich 11, 176, 177
 Schivelbusch, Wolfgang 85, 87, 124, 127, 128, 129, 226, 229, 237
 Schlegel, Friedrich 238, 250, 251
 Schlenstedt, Dieter 300
 Schlögel, Karl 130, 143
 Schmidt, Harald 75, 77, 268

- Schmidt, Jochen 13
 Schmitz-Emans, Maria 13
 Schmoller, Gustav von 142
 Schneckenburger, Max 260
 Schneider, Helmut J. 181
 Schneider, Ulrich Johannes 178
 Schopenhauer, Johanna 168
 Schott, Albert 241
 Schreiber, Alois Wilhelm 106, 112
 Schroer, Markus 129, 130, 131, 132
 Schröder, Hans-Jürgen 140, 143
 Schubert, Peter 27
 Schultes, Joseph August 104, 174, 186, 215
 Schwabe, Hermann 62
 Schwarzbach, Beheim 25
 Schweiger, Harald 32
 Schweiger-Lerchenfeld, Armand von 28, 51, 158, 160, 211, 213, 214, 216, 217, 218, 219, 220, 251, 252, 253, 296, 297, 299
 Schweigger, Salomon 228
 Schweitzer, Doris 287
 Sebők Zsigmond 159, 284, 285
 Shakespeare, William 11
 Seifert, Traudl 188, 189
 Senefelder, Alois 189
 Sennett, Richard 76
 Sep, Moriz 33
 Serres, Michel 287
 Siefert, Rolf Peter 75, 76
 Siemann, Wolfram 21, 23, 207
 Simmel, Georg 130, 181
 Simons, Oliver 71
 Sina György Simon 31, 96
 Sinkó Katalin 273, 274
 Slade, Adolphus 55, 105, 106, 110, 115, 120, 175, 176, 256, 288, 289
 Smith, Adam 76
 Smith, Anthony D. 271
 Snow, Robert 107
 Solymos Ede 32
 Sonnenfels, Joseph von 74
 Sótér István 306, 315, 318
 Spencer, Edmund 105, 106, 108, 110, 113, 116, 117, 124, 158
 Stagl, Justin 193, 207
 Stanley, Henry Morton 150
 Stifter, Adalbert 314
 Stimmer, Kurt 51
 Stinnes, Hugo 142
 Stolberg, Leopold gróf 250
 Stubenrauch, Moritz von 87
 Suess, Eduard 28, 29, 40, 45, 46, 50, 51, 61, 63, 68, 69, 81, 82, 86
 Suppan, Carl Viktor 44, 56, 77
Szabó Dániel 272, 273, 274
 Szabó Szilvia 313
 Szalatnai Rezső 78
 Szállási Árpád 204
 Széchenyi István 31, 40, 41, 54, 55, 56, 59, 60, 64, 65, 78, 88, 99, 110, 115, 117, 150, 159, 236, 279, 280, 294, 295
 Szegedy-Maszák Mihály 318
 Szilasi László 318
 Taaffe, Eduard (gróf) 47
 Tahler, Karl von 151
 Tarr László 272, 273, 274, 280
 Telesko, Werner 208
 Thal, Emanuel 78
 Thaly Kálmán 273
 Thielmann, Tristan 130, 131
 Thompson, Ian 220, 221
 Thörner, Klaus 142
 Thürlemann, Felix 15
 Todorova, Maria 137, 138, 139, 155, 230, 236
 Tolman, Edward C. 136
 Trager, Jörg 245
 Traianus császár (Marcus Ulpius Traianus) 54, 159
 Trotha, Hans von 180
 Tulla, Johann Gottfried 25, 51
 Turner, William 138, 245
 Twain, Mark 312, 313, 314, 321
 Urbanitsch, Peter 18
 Uvedale, Price 221

Vásárhelyi Pál 41, 55, 59, 60, 280
Verne, Jules 227, 308
Vernet, Horace 222, 223
Vértesy Miklós 57, 58
Viquesnel, Auguste 232
Vizkelety András 11, 112
Vogl, Joseph 75, 76
Voigt, Fritz 37, 38
Vollmann, Rolf 11
Voß, Christian Daniel 75
Voltaire (François-Marie Arouet) 11

Wagner, Robert 186, 203
Waldstein János 40, 65, 150, 294, 295
Waldvogel, Anton 53
Wallace, Sigismund 104, 105, 122, 124,
126, 133, 252, 292
Wallandt Ernő (Enst) 57, 58, 61, 271,
280, 282
Wandruszka, Adam 140
Warning, Rainer 287, 292, 301
Watt, Gregory 93
Watt, James 85, 92, 122
Watt, James jr. 93
Weber, Max 142
Weidenfeld, Werner 143
Weidmann, Franz Carl 240, 241
Weithman, Michael 147
Werner, Michael 34
Wesselényi Miklós 54, 236
Wetzel, Michael 316
Wex, Gustav Ritter von 27, 28, 46, 51,
52, 53, 60, 69, 77, 78
Wiederkehr, Stefan 144
Wiessner, Conrad 207
Wigand, Georg 207
Wilkinson, Leonard 93
Wilson, Thomas M. 161
Winiewicz, Dr. Karl 89, 91, 92, 95, 96
Winiwarter, Verena 21
Winkler, Dieter 282, 283
Wolf, Burckhardt 36, 310, 311
Wolff, Larry 137, 139
Wolff, Oskar Ludwig 110, 291
Wotawa, August von 261
Wurzbach, Constantin 196

Zeune, Johann August 138
Ziegler, Jakob 98
Ziegler, Ludwig 98
Ziegler, Zacharias 98
Zimmermann, Anton 88
Zimmermann, Bénédicte 34
Zwinger, Theodor 165

Zsigmond Ferenc 318

STUDIA FOLKLORISTICA ET ETHNOGRAPHICA

1. Ujváry Zoltán: A temetés paródiája. (1978)
2. Dobrossy István: Dohánytermesztés a Nyírségben. (1978)
3. Kunt Ernő: Temető az Aggteleki-karszt falvaiban. (1978)
4. Szabó László: A magyar rokonsági rendszer. (1978)
5. Bartha Elek: A hitélet néprajzi vizsgálata egy zempléni faluban. (1980)
6. Dám László: Lakóházak a Nyírségben. (1982)
7. Szalay Emőke – Ujváry Zoltán: Két fazekas falu Gömörben. (1982)
8. Farkas József: Fejezetek az Ecsedi-láp gazdálkodásához. (1982)
9. Dobrossy István – Fügedi Márta: Termelés és életmód. (1983)
10. Szabadfalvi József: Tanulmányok a magyar pásztorkodás köréből. (1984)
11. Bódi Erzsébet: Egy magyarországi lengyel falu táplálkozása. (1984)
12. Erdész Sándor: Kígyókultusz a magyar néphagyományban. (1984)
13. Szalontai Barnabás: Nyírbátor népi építésze. (1984)
14. Bartha Elek: Házkultusz. A ház a magyar folklórban. (1984)
15. Környeyné Gaál Edit: Az első világháború emlékei a népi kéziratok forrásokban és a szájhagyományban. (1985)
16. Petercsák Tivadar: Népszokások Filkeházán. (1985)
17. Viga Gyula: Kőmunkák egy bükkalji faluban. (1985)
18. Kapros Márta: A születés szokásai és hagyományai az Ipoly mentén. (1986)
19. Bereczki Ibolya: Népi táplálkozás Szolnok megyében. (1986)
20. Felhősné Csizsár Sarolta: temetkezési szokások a Beregi-Tiszaháton. (1986)
21. Czövek Judit: Halottlátók a magyar néphagyományban. (1986)
22. Sztrinkó István: Népi építészet a Duna-Tisza közén. (1987)
23. Krupa András: A délkelet-magyarországi szlovákok hiedelemvilága. (1987)
24. Ujváry Zoltán: Állatmaszkok. (1989)
25. Farkas József: A zsidók Mátészalka társadalmában. (1989)
26. Bodó Sándor: A magyar paraszti termelés igaerejének története. (1990)
27. Kósa László: Paraszti polgárosulás és a népi kultúra táji megoszlása Magyarországon (1880–1920). (1990)
28. Veres László: Magyarország 17–19. századi parasztüvegei. (1991)
29. Szilágyi Miklós: Halászó vizek, halásztársadalom, halászati technika. (1992)
30. Petercsák Tivadar: Az erdő az Északi-középhegység paraszti gazdálkodásában (XVIII–XX. század) (1992)
31. Podolák, Ján: Die traditionelle Schafhaltung in der Slowakei. (1992)
32. Szulovszky János: Füstfaragók. (1992)
33. Füvessy Anikó: A tiszafüredi mázas kerámia. (1993)
34. P. Szalay Emőke: A debreceni kerámia. (1993)
35. Csoma Zsigmond: Uradalmi és jobbágy-paraszti szőlő-, bortermelés Somlón. (1993)
36. H. Bathó Edit: A méhészet szerepe a Jászság paraszti gazdálkodásában. (1995)
37. Ö. Bartha Júlia: Az anatóliai törökök temetkezési szokásai. (1996)
38. Bánkiné Molnár Erzsébet: Polgárok Kiskunfélegyházán 1890–1913. (1996)
39. Cservenyák László: Népballadák a magyarországi Szatmárban. (1997)
40. Bánkiné Molnár Erzsébet: A tószegi fazekasság. (1997)
41. Bartha Elek: Görög katolikus ünnepeink szokásvilága. (1999)
42. P. Szalay Emőke: Üríhművészek Hajdú-Biharban. (2000)
43. Grin Igor: Szerb népi énekek. (2001)
44. Bartha Júlia: A kunság népi kultúrájának keleti elemei. (2002)
45. Kotics József: parasztgazdaság és modernizáció. (2002)

46. Verebélyi Kincső: Szokásvilág. (2005)
47. Surányi Béla: A Kárpát-medence népi földművelő gazdálkodása. (2005)
48. Keményfi Róbert (szerk.): Beszélgetések Kósa Lászlóval. (2005)
49. Lovas Kiss Antal: Piaci túlélés – kisüzemi lavírozás. (2006)
50. Viga Gyula: Gazdasági kapcsolatok hagyományos formái. (2007)
51. Cseri Miklós: Néprajzi és muzeológiai tanulmányok. (2009)
52. Fodor Ferenc: Az elnemsodort falu. (2009)
53. Bartha Elek – Keményfi Róbert – Marinka Melinda (szerk.): 1956 a néphagyományban. (2009)
54. Keményfi Róbert (szerk.): Voigt Vilmos könyvészete. (2010)
55. Bartha Elek – Keményfi Róbert – Lajos Veronika (szerk.): A víz kultúrája. (2010)
56. Bartha Elek (szerk.): „A burgonyától a szilvafáig”. Tanulmányok a hetvenéves Kósa László tiszteletére. (2012)
57. Bartha Elek – Csizsár Imre – Forisek Péter (szerk.): Ünnepek, ünnepkörök történelmi és néprajzi vonatkozásai. (2013)
58. Bartha Elek – Keményfi Róbert – Marinka Melinda (szerk.): Regionális néprajzi kutatások a Kárpát-medencében (2018)
59. Kavcsánszki Máté: Tánc és közösség. (2015)
60. Novák László: A Három Város néprajza. (2015)
61. Keményfi Róbert (szerk.): Voigt Vilmos könyvészete 2. (2015)
62. Bartha Elek (szerk.): A néprajztudomány professzora. Gunda Béla (1911–1994) (2015)
63. Kavcsánszki Máté – Marinka Melinda (szerk.): Táj és kultúra I. (2018)
64. Keményfi Róbert – Bartha Elek (szerk.): Táj és kultúra II. (2016)
65. Bihari Nagy Éva – Kavcsánszki Máté – Keményfi Róbert – Marinka Melinda (szerk.): Diptichon. Tanulmányok Bartha Elek tiszteletére. (2016)
66. Marinka Melinda: Sváb visszatérők. (2016)
67. Fejős Zoltán: Új helyek, új metaforák. (2017)
68. Hoppál Mihály: Alkotópálya. (2018)
69. Bartha Elek: Megszentelt tájak vonzásában. (2017)
70. Voigt Vilmos: Finnugrisztika – Filológia – Folklorisztika. (2018)
71. Katona Erzsébet – Klíma László – Maticsák Sándor (szerk.): Emberek és népek a Volga-vidéken. (2018)
72. Dénes Jenő: Körösfői-Kriesch Aladár. (2018)
73. Verebélyi Kincső: Nép, Ipar, Művészet. (2018)
74. Magyar Zoltán: Népmondák a Fekete-Körös völgyében. (2018)
75. Bárány Attila – Kavcsánszki Máté – Pósn László – Takács Levente (szerk.): Hunyadi Mátyás és kora. (2019)
76. Kavcsánszki Máté – P. Szászfalvi Márta (szerk.): Pietas et Scientia. Tanulmányok P. Szalay Emőke tiszteletére. (2019)
77. Voigt Vilmos: Európai folklór. (2020)
78. Kemecsi Lajos: Megőrzött építészet. (2020)
79. Bartha Elek: Szent hajléknak népe. (2019)
80. Bihari Nagy Éva (szerk.): Örökség és Oktatás. (2020)
81. Kavcsánszki Máté – Keményfi Róbert: A Nagy Háború néprajza. (2020)
82. Bartha Elek (szerk.): Áttörés Caporettonál. (2020)
83. Bólya Anna Mária: Tánc és szakralitás. A tánc szerepe a macedón szakrális hagyományban. (2021)
84. Kovács Henrik: A néptánc társadalmi funkcióváltozásai. A néptánc szerepének vizsgálata a 20–21. század revival közegében. (2021)