

A főúter és a szív

A Duna Közép-Európa legfontosabb folyama, határ és kapocs, természeti, kulturális és mitikus táj, egyszersmind az alkalmazott mérnöki tudományok lenyűgöző fejezete. Ezt a Wachau és a Vas-kapu között érezni a legintenzívebben.

Michael Freund



„Ha a Duna, mint nagy integrátor nincs, hol vannak akkor a Habsburgok? Sehol.”

Heinrich Heine állítólag ilyen gondok gyötörték Karl Marxnak írott levelében. A levelet Esterházy Péter idézi *Lefelé a Dunán* c. könyvében, mely nem más, mint a folyamhoz írt, regénybe öltöztetett szerelmi és szenvedésvallomás.

Csakugyan a Duna lehetett ez a nagy integrátor, már pusztán szemmel látható okokból is – hisz Fekete-erdei forrásától az éppoly kevésbé Fekete-tengerig elég hosszan, 2.860 kilométeren át hömpölyög; de a Duna lehetett ideológiai, történelmi és mitikus okokból is. Ahogy a folyam kanyarog Közép- és Kelet-Európán át, úgy közelednek hozzá a róla töprengő-mélázó emberek: kanyarokban és ellipszisekben, áttételesen. Összevetnek, eltúloznak, egyebekre hivatkoznak.

A dallamos folyam, Hölderlin így nevezte kettős forrásánál”, írja Claudio Magris, az író és tudós, aki a trieszti partokról zárandokolt el a kontinens bensejébe, hogy ott aztán új irányba forduljon az élete – nevezetesen az olaszok számára nem igazán ismerős folyam, a Duna felé.

Az istenek mélymedrű nyelve, idéz tovább Magris, „útvonal, amely Európát Ázsiával, Németországot Görögországgal kötötte össze, amelyen mitikus időkben a költészet és a szó közlekedett, hogy a német Nyugatnak elvigye a lét értelmét.”

Magris a forrásoktól indult el, hogy alkalmi útítárásként följegyezze egy folyó életrajzát: a Brigachtól és a Bregtól a romániai Chilia Vechéig és Sulináig, kilenc nagy fejezetben. Hosszú útja során szellemi és fizikai kitérőket tett, föltérképezte a folyam kisugárzását és a körötte zajló életet, s ahol lehetett, a fordítottját is. Különösen gazdag leletekre bukkant a folyó felső harmadán, vagyis „a Wachau”-tól (ami nála Linzcel kezdődik) „Pannóniá”-ig, ahol „Ázsia kapuinál” érezte magát, habár csak kérdőjelesen.

Nem véletlen, ha Claudio Magris éppen itt barangolt a legkiadósabban, elvégre ő már akkor szakértője volt Közép-Európának, mielőtt ez még divatba jött volna. S ha Európa főúterének, a

Dunának van szíve (hogyan ennél a kissé sánta hasonlatnál maradjunk), akkor az nyilván itt leledzik, ahol a folyó medrét a Nibelungok énekétől a Vas-kapuig százszorosan át- meg átítatta a történelem.

Elsimített hullámok

De hogy tovább menjünk, és egészen konkrétak legyünk: a Duna évszázadokon át egyszerre volt jelképes és tényleges határ és összekötő kapocs, víztartalék és energiaforrás, amint az még ma is. A városlakóknak oázist kínál, a „geognosztáknak, agronómusoknak, hajóskapitányoknak, mérnököknek és vízépítő mestereknek” pedig munkalehetőséget. A krónikás, aki 150 évvel ezelőtt felsorolta őket, már akkor is a korszerűsítést, a folyam megszabályozását és gazdasági hasznosítását szorgalmazta.

A Duna csakugyan annak köszönhetően vált vízi úttá, hogy megszelídítették. A mérnökök pontosan a verőér szíve táján, Greintől a Vas-kapuig – ott, ahol a hajózást zuhatagok nehezítették meg vagy tették egyenesen lehetetlenné – láttak munkához, és szó szerint elsimították a potenciális útvonal hullámait. Az „Erste k.k. privilegirte Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft” 1829-ben alapult meg, a 20. század elejére Európa legnagyobb folyami hajózási üzemévé nőtte ki magát, s a monarchia legfontosabb kelet-nyugat irányú összeköttetésévé tette a Dunát.

A társaság történetét a bécsi Műszaki Múzeum „kék” címmel megnyílt, impozáns kiállításán követhetjük nyomon. Ugyanitt meggyőző képet kapunk politika és technika sokrétű kölcsönhatásairól is, amelyek új fejezetet nyitottak a folyam történetében. A Duna a szabályozásnak köszönhetően úgy került közelebb a településekhez, hogy közben veszélytelenebb is lett, másutt meg beépíthető területeket tett szabaddá – Bécsben például az egész Lipótvárost és Brigittenaut. A folyam „stratégiaiilag” fontos pontjait olyan szerkezetekkel hidalták át, amelyek úttörő tettekként és rekordokként vonultak be a mérnöktudományok történetébe. Ezek nem annyira katonai, mint inkább kereskedelmi célokat szolgáltak, legfőképp pedig a közlekedés egyszerűsítését – Bécsben például már az 1870-es években, szűk öt év alatt öt vashíd épült.

Ha napjaink zöldbe vágyó városlakói gyalogszerrel járhatják be az ártereket, a Wachaut pedig gőzhajóval fedezhetik fel, hát azért, mert a megszabályozás nyomán a folyam kulturális jelentősége is reflektorfénybe került. „A Duna – mondja Carl Manzano, a Duna-ártéri Nemzeti Park igazgatója – nemzetközi vízi út, kultúrával átitatott európai útvonal és európai jelentőségű természeti örökség, az a maga sokszínűségében.” Az ausztriai árterek például közvetlen összeköttetésben vannak a viszonylag gyors sodrású folyammal, így mások a jellemzőik, mint a folyó alsóbb szakaszait környező természeti tájaknak. „Korábban nem ismerték fel az árterek ökológiai jelentőségét, ehelyett főúri vadászterületeknek tekintették őket.”

A történet folytatódhatott volna úgy is, hogy a vadászterületek a tudatos kizsákmányolás célpontjaivá válnak – ám a környezet iránti érzékenység erősödése és a bonyolult közép-európai összhelyzet újfajta – egyebek közt Claudio Magrisnak köszönhető – látásmódja megváltoztatta a történet menetét. Ma például Elsa Prochazka „tér és dizájn” osztályának diákjai uszályon járkák a Dunát, hogy számba vegyék a partközeli identitások sokaságát.

Milyen színű is a Duna?

Sokféle víz a Dunáé, csak éppen kéknek nem kék. Miután Johann Strauß 1867-ben Bécsben, majd nemzetközi diadalútján Párizsban és Amerikában is meghirdette, hogy az, színtévesztését egy józan

bécsi jogtanácsos, Anton Bruszkay igazította helyre. Mauternnél egy kerek esztendőn át gyűjtötte pontos följegyzéseit, s a folyó eszerint „11 napon barna, 46 napon agyagsárga, 59 napon piszkos zöld, 45 napon világoszöld, 5 napon fűzöld, 69 napon acélzöld, 46 napon smaragdzöld, 64 napon pedig sötétzöld volt”. Ez a „kék”-kiállítás szép katalógusából tudható meg.

Akkor tehát inkább zöld a folyam, mint kék? Esterházy Péter ebben is kételkedik. „A Duna nincs, ez a Napnál is világosabb” – írja naplójában. „A Duna az nem valami, nem a vize, nem a vízmolekulái, nem a veszedelmes meders viszonyok, a Duna az egész, a Duna a forma.”

Magris viszont 1989 után, „poszt-dunai” tűnődéseiben az ellentmondásosság metaforájának nevezi, „mivel a Duna olyan folyam, amely nem egyetlen néppel, egyetlen kultúrával azonosul, hanem sok-sok országon, népen (...) és szociális rendszeren keresztül folyik.” Lenne bár ez a metafora a lassú víz, amely előbb-utóbb partot mos.

Esterházy Péter: Lefelé a Dunán. Budapest, 1991

Claudio Magris: Duna. Budapest, 1992

Donau und Post-Donau. AER 1995

„blau. Die Erfindung der Donau”: a bécsi Technisches Museum kiállítása november 27-ig látható.