

Időt vesztegetni nem szabad...

(Baross Gábor és a vízügyek)

"Mert azt hiszem, erős meggyőződés nélkül azon irányban, amelyben haladni kell, kellő tevékenységet kifejezni nem lehet, és hogy azon tájékozottság nélkül, melyre a közmunka és közlekedésügyi miniszternek ezen ügyek intézése körül szüksége van, a cselekvés helyett tartózkodás, vagy ingadozó eljárás volna észlelhető, amit - megvallom őszintén - teljes mértékben mellőzendőnek tartok és azért azon pillanatban, melyben úgy érezném, hogy meggyőződésem nem helyes, nyíltan és őszintén bevallanám azt is és átadnám a helyemet azonnal annak, kinek meggyőződése az enyémnél jobb és szilárdabb, mert azt tartom, hogy időt veszteni nem szabad, különösen a mai viszonyok és körülmények között minden egyes percet értékesíteni és felhasználni kell." (1)

Baross Gábor, Tisza Kálmán közmunka és közlekedésügyi minisztere igen nehéz helyzetben, 1888. május 24-én, a Tisza folyó rendkívüli kiöntéseket okozó árvize után mondta ezeket a szavakat, hosszú, a folyó addigi szabályozását védelmező beszédje során. Mint mindig hivatali működése során, most is tudta, mit beszél: csak amióta a magyar képviselőház tagja volt (1875 óta), sorozatban érték az országot az árvízi katasztrófák, s számos kérdésben komoly támadások is érték a szakközegeket a munkálatokat illetően. 1876-ban hatalmas árvíz vonult le a Dunán: előbb a jégtorlaszok által felduzzadt folyam veszélyeztette a folyó völgy településeit, majd a jég elvonultával egyidőben minden addigit meghaladó árvíz vonult le a Dunán. Ugyanebben az időben a Tisza is kiáradt, és ott is az addigi legnagyobb vizeket túllépő vízállást eredményezett. Ezek az árvizek a fejlődésnek indult magyar gazdaságnak nem csak hatalmas károkat okoztak, de komoly figyelmeztetésül is szolgáltak. A Tiszán már késő volt: alig három évvel később az azóta is legnagyobb tragédia érte a folyó vidékét: az 1879-es árvíz elpusztította Szegedet. Az 1881. évi árvízszint az 1879-est is túlhaladta, s nem lehetett tudni, meddig kell szinte évente az árvízvédelmi töltéseket emelni. A következő megrázkódtatás a Rába völgyét érte: Győr pusztulása az 1883. évi árvízkor a pár év előtti szegedi katasztróféhoz volt hasonló. "Szerencse a szerencsétlenségben", hogy az hódmezővásárhelyi kis-tiszai zsilip még az 1888. évi árvíz előtt, 1887. júniusában omlott le, s "csupán" 40 ezer holdat öntött el a Tisza vize, de így is nagy riadalmat okozott. Az említett 1888. évi árvíz a Tiszán és mellékfolyóin már a szabályozások kiviteli revíziója közben vonult le az akkor szinte megszokott, bár az érdekeltekre tragédiát hozó sorozatos gátszakadásokkal.

Akkor tehát, amikor Baross Gábor a közmunka és közlekedésügyi minisztérium államtitkárául kinevezetett (1883.), a magyarországi vizek helyzete egyáltalán nem adott okot nyugalomra. Az egyéb "ügyek", mint a Soroksári-Dunaág elzárása, vagy a magyarországi Felső-Duna hajózási viszonyainak anomáliái csak "fűszerezték" az amúgy is eléggé keserves állapotot.

Mit tehet egy közgazdasági-jogi alapokon álló politikus, amikor éveken át, míg a képviselőház padsorai között ül, sorozatos támadásokat tapasztal egy szakterület tevékenységével szemben? Baross Gábor, míg az infrastrukturális minisztérium állományába nem került, nem foglalt állást semmilyen vízügyi kérdésben. Kormánypárti képviselőként nyilván nem támadta általánosságban a vízügyi szakapparátust, hiszen ezzel a minisztériumot, s ezzel saját kormányát gyöngítette volna. Államtitkárként azonban már nem kerülhette meg, hogy nyilatkozzék a vízmérnöki kar munkájáról; igen hamar megtette ezt, 1886. január 27-én így válaszolt Hermann Ottó képviselőnek a vízügyi műszaki tanács tevékenységét, rajta keresztül pedig ennek a szakmai ágazatnak tevékenységéről:

"Ismételve hallottam kifogásokat a minisztérium közegei ellen. Én nem vagyok mérnök, tehát elfogultsággal senki sem vádolhat; de azt kötelességemnek tartom határozottan kiemelni, hogy ezen minisztériumban alkalmazott műszaki erők működésének úgy reális, mint hazafias irányára nézve nem tehető semmi kifogás.

Nem csak a hazafiságot - mert ezt is méltóztattak hangsúlyozni - de a képességet illetően is a minisztériumban alkalmazott műszaki erők elitjét képezik a műszaki világnak, és a minisztérium csak örvendhet, hogy ezek tanácsával élhet. Én az ő fáradhatatlan munkálkodásuk kiemelése mellett ezt kötelességemnek tartottam kijelenteni." (2)

A fenti kijelentés, értékelés mögött akkor már több, mint negyven éves munkálkodás rejlik. 1846-ban kezdődött meg a Tisza szabályozása, akkor gróf Széchenyi István irányításával. A nagy munka tehát már a szabadságharc előtt megindult a teljes folyó mentén, s az elnyomatás évtizedei alatt is nagy erővel folyt. Elsősorban a Tisza-szabályozás eredményei voltak hatással a magyar közvéleményre akkor, amikor a magyar vízmérnöki karra újabb és újabb feladatokat szabott. Az a biztonság, amelyet az időnkénti kiöntések ellenére a gabonatermelők számára az ármentesítés megadott, nem volt "forintosítható", csupán a termőföldek értéknövekedésében. Hanem a termőterület és abiztonsággal együtt a hozamok növekedése már igenis számszerűsíthető volt. Az egykor árvízjárta vidékeken vasutak épültek, az ország távoli vidékei váltak gyorsan, olcsón és biztonsággal elérhetővé. Nagyon nagy dolog volt ez a XIX. század közepéhez képest, s erre akkor még sokan emlékeztek. Baross Gábor államtitkári kijelentése tehát, amely a műszakiak elismerését jelezte, megalapozott, nyugodtan mondhatjuk, hogy a társadalom egésze nevében is tett kijelentés volt. Támaszkodott tehát Baross Gábor a magyar vízmérnöki karra, s politikusi tevékenysége során ebben a támaszában sohasem csalatkozott meg.

Már országgyűlési képviselő volt, amikor a budapesti Duna-szakasz szabályozása vitái fellobbantak. 1876. februárjában jeges árvíz vonult le a Dunán, s a zajló jég a Budapest kivételével szabályozatlan folyón szigetcsúcsokon és zátonyokon megakadván visszaduzzasztotta a lefolyó vizet. Az így megemelkedett folyó előbb a Duna-kanyar településeit (Esztergomot, Nagymarost, Vácot, a Szentendrei-sziget falvait) fenyegette, majd a budapesti kőpartok között "fegyelmetlenül" levonulva a Csepel-sziget, Promontor (Budafok), és tovább az alsó vidék kis településeit veszélyeztette. A jeges árvíz veszélye még el sem múlt, amikor azt hóolvadási nagyvíz követte. Ez az 1965-ig legnagyobb víznek nyilvántartott árvíz azután az

addigi fenyegetettséget kíméletlen pusztításra váltotta, s az említett területen, sőt a Soroksári-Dunaág menti falvakban is dúlt.

Árvízi kártételekhez az akkori honi közvélemény hozzászólt, azt - különösen, ha előtte nem tett ellene - béketűrősszel viselte. A fővárosi Duna-szakasz szabályozásakor (1870-76.) a szakemberek kijelentették: egyszer és mindenkorra megoldják vele Budapest védelmét. Az árvízvédelmi művek ma is ismert kőpartjait nem is támadták komolyan. Nem úgy az egyik kulcsfontosságú elemét, mégpedig a Soroksári-Dunaág elzárását. (A Csepel-sziget csúcsánál keletkezett jégtorlasz már 1838-ban is, s az akkor az előlött a Kopaszi-zátonynál a sekély mederhez hozzáfagyott jég miatti árvízben 151 ember lelte halálát, Pest-Buda és Óbuda házainak pedig több, mint fele elpusztult...) 1870-ben a Soroksári-Dunaágat a fővárosi Duna-rész szabályozása első elemeként zárták el, nem kevés, a budapesti piacokra termelő és szállító gazda, birtokos érdekeit sértve, olcsó szállító útját, a hajózást tönkretéve ezzel. "Cserébe" akkor az árvízi biztonságot ígérte a mérnöki kar, s erre mi történt...?! A Soroksári-Dunaág megnyitása érdekébeni küzdelem sok tanulsággal szolgált akkor: 1876-ban már nem lehetett az árvízmentességre hivatkozni, hiszen a Duna Budapesten is elöntötte a budai partokat, (Pesten is volt kisebb elöntés, de ez egy külvárosi üzemi gátnál), és ami a legsúlyosabb: a folyó főmedréből a Csepel-szigeten átcsapó áradat a hitegetett Soroksári-Dunaág mentieket is tönkre tette. A főváros mindezek fölötti védelme volt az, ami a zárógátnak - és vele együtt a szabályozási elvek mellett kiálló Herrich Károly királyi főmérnöknek - "megkegyelmezett": Budapesten akkor már olyan tőke halmozódott fel, ami nem engedte meg az árvízi kockázatot. Előbb a partfalakat emelték meg 2 lábnyival (kb. 62 cm, a mai rakparti sétány melletti kő-mellvéd, rajta öntöttvas-korláttal), majd a közvetlenül Budapest alatti folyó-részt szabályozták sürgősen. A Soroksári-Dunaág sorsa még nagyon sokáig nem mozdult ki a holtpontról: az elzárásra szükség volt, más műszaki megoldásra pedig nem volt pénz. Hiába hangzottak el a képviselőházban Csátár Zsigmond kétségbeesett segélykiáltásai, még nagyon sokáig nem történt érdemi lépés az ügyben. 1889-ben ugyanő interpellált Baross Gáborhoz, melyben a közmunka és közlekedésügyi miniszter intézkedését sürgette:

"Ami a Csepel-sziget lakóit illeti, mert nem azért beszélek, mintha talán nekem ebből egyéni hasznom származnék, már több százan kértek fel, hogy ha itt vagyok, hozzam ezt szóba, hogy ez a zárgát onnan eltávolíttassék. Én tehát szóba hozom, s mivel látom, hogy a tisztelt közlekedésügyi miniszter úrnak van érzéke ahhoz, hogy a múltban tett hibákat jóvá tegye és az ország közjavát mindenáron istápolni akarja, fel kell tennem róla, hogy a Csepel-sziget jövőjére is gondot fog viselni. Hiszen ez a sziget terméketlenné vált azóta, mióta a Dunaág betöltetett és abban a mederben víz nem folyhat. (...) a fák sem díszlenek úgy, a gyümölcs sem olyan, mint azelőtt volt (...). Tekintettel arra, hogy ezen Dunaágban lévő források és a mederbe befolyó patakok megrekedt vizei bűdös kigőzölgést árasztanak el, mely szerint az élet legdrágább kincse, az egészség van veszélyeztetve és a lázas betegség már vidékszerte pusztított és áldozatokat követelt. (...) Mi a szándéka a tisztelt közlekedési és közmunkaügyi miniszter úrnak a Soroksári-Dunaág elzárásával szemben: meg fogja-e a töltést úgy készíttetni, hogy a mederben élő friss víz folydogáljon? (...)"

Baross Gábor válasza meglehetősen lakonikus; előbb megvédi a megtámadott művet, majd a javítást a bizonytalan jövőbe helyezi:

"(...) ezen kiváló munkálat kárát az ország sem eddig nem látta, sem ezen túl látni nem fogja. Ennyit magára a műre nézve. (...) A közlekedésügyi miniszter azonban intézkedett, hogy addig is, amíg ez irányban beható intézkedés fogna tétethetni, egy vezérárok készíttessék, mely zsilippel ellátva a lefolyó víznek és a csapadékvíznek kellő felfrissítését eszközölhetővé tegye. És ámbár nem tagadom, hogy a panaszok ez irányban koronkint megújulnak, azt mégis konstatálnom lehet, hogy nagyban és egészben e panaszok lényegesen redukálódtak, és ha a zsilip kellőem kezeltetik, kétséget nem szenved, hogy a panaszok még inkább szűnni fognak. (...) Amint kellő pénzeszközökhöz fogok jutni, nem is fogok késni e kérdésben nem csak a közegészségügy, de egyéb szempontokból is szükséges kiegészítő intézkedéseket megtenni." (3)

Meg is tette az akkor tehetőt: a főváros csatornázási tervezetével hangolták össze az addig a Dunaágba torkolló vizek összegyűjtését, a zárgátba pedig egy zsilipet, illetve annak zárása esetére turbinát terveztek. (Ezeket nem valósították meg, s csak századunk első évtizedében kerülhetett sor a dolog újbóli elővételére - immár a ma Kvassay-zsilip néven ismert mű megépítésével, 1910-12-ben.)

A budapesti és az alatta lévő Duna-szakasz szabályozásának sikere bízta a kormányt arra, hogy a Tisza-szabályozás gondjai ellenére új vállalkozásba fogjon: kinyitni az ország kapuit, azaz a Dunát hajózhatóvá tenni mind nyugati, mind pedig a keleti határokon. Előbbi a magyarországi Felső-Duna, utóbbi pedig a Vaskapu zuhatagjainak rendezését jelentette.

Ehhez azonban a tervezőknek nem volt elegendő vízrajzi adata: a Tisza szabályozásának tragikus történései mutatták meg igazán, milyen nagy baj származik abból, ha a vízjárási-vízmennyiségi jellemzők, a folyó kereszt-és hossz-szelvényei nincsenek kellő módon feldolgozva. (A szabadságharcot követő Bach-korszakban Vásárhelyi Pál és munkatársai évtizedes munkával összegyűjtött vízrajzi megfigyeléseit, adatsorait - mint már fölöslegeseket - a mérnöki hivatalban kiselejtezték...) Ezt a munkát, mint országosan összefogandó, nem regionális, hanem kifejezetten központi feladatot, az állam kellett magára vállalja. Baross Gábor államtitkársága idejére esik az országos intézmény felvetése: előbb Hermann Ottó kezdeményezte egy olyan tudományos intézet megalapítását, amely vízműtani adatokat szerezzen be és értékeljen.

"Azon adatok, melyeket a szaktanács szerez, egyes pontokra vonatkoznak, azok minden rendszer nélkül megszerzett adatok, melyek ugyan írásban képezhetnek egy bizonyos halmazt, de ha arról van szó, hogy már most vonjuk ki a tanulságot egy folyam természetére, azon körülményekre, amelyek egyáltalában a víz természetes változásaira kihatnak, ezekből az adatokból oly eredményeket nem vonhatunk, amelyekre konkrét esetben vízműépítést alapíthatunk. Én ma sem állhatok el attól, hogy ne követeljem egy valóságos hydrographiai intézet felállítását!"

Baross Gábor államtitkár a vitában magyarázta a minisztérium lépését, melyben 20.000 forintot állított be költségvetésébe "vízműtani adatok rendezésére":

"(...) a közlekedési minisztériumnak szem előtt kell tartania, hogy ezen vízműtani adatok gyűjtése feltétlenül szükséges és annak folytán gondoskodni kell arról, hogy egyfelől a jelenlegi hézagok helyes felismerése, másfelől a jelenlegi adminisztratív szituáció körében mégis hozzon létre valamit, ami a célnak elérésére elegendő és megfelelő lehet.

Vannak igenis műtani adataink, (...) de kétségtelen, hogy e vízműtani adatok nem kielégítőek, nem elegendők. Mi a mi célunk? Célunk az, hogy a gyakorlati napi kérdések kellő megítéléséhez, az eddig létesített vízművek eredményeinek tanulmányozásához, de főleg folyóink, vizeink természetének, állapotának, sajátosságainak teeljesen biztos megállapításához a kellő adatokat megszerezhessük." (4)

A minisztérium kebelében működő vízrajzi osztályt, a későbbi Vízrajzi Intézet jogelődjét Péch József mérnök szervezte meg Baross Gábor 1007./1886.számú miniszteri rendeletére. Ebben a rendelet meghatározta az osztály feladatait:

"A folyóknak olyan szakaszain, amelyeken a vízfolyási viszonyok az általános vízjárásra jellemzőknek tekinthetők, a lefolyó vízmennyiségnek különböző vízállásoknál rendszeres, és a különböző vízlefolyási viszonyok közt eszközendő lehető gyakori meghatározása, s ezekből minden vízállásnak megfelelő mennyiség megállapítása." (5)

Másfél évvel később, a Tisza-szabályozás továbbvitelének parlamenti vitáján Baross, a szakminiszter már a vízrajzi osztály eredményeinek tudatában érvelhetett az addigi rendszer fenntartása és továbbvitele mellett:

"(...) ezen bureaunak munkásságát fejleztetni akarom minden tekintetben; létesíteni akarom a Tisza nyilvántartását; kiegészíteni akarom annak adatait úgy, amint szükséges, és a múltra nézve szerzett adatokat összeállítani és rendszerbe foglalni óhajtom. Hozzájárul ehhez, hogy a Tisza mentén levő összes mércéket újra revízió alá vétettem, s azokat új fix-pontok alatt állíttattam fel, és megvallom, tisztelt képviselőház, hogy az összes további rendszeres eljárásnak alapjául a műszaki adatok helyes összeállítása tekintendő, és erre fogom a fő gondot fordítani.

Ebből kifolyólag a műszaki adatokra alapított nézetem az, hogy a töltések fenntartandók és fenntartandó a rendszer; másfelől ezen műszaki adatok segítségével ki fogom egészíteni a rendszert mindazon részleteiben, amelyeknek kiegészítését szükségesnek fogom tartani." (6)

Az idő - mint annyi másban - igazolta Baross Gábor higgadt előrelátását és megfontoltságát: a Tisza szabályozása szakmai körben maradt, s a további ráfordítások végre nem futtatták a megoldást vakvágányra. A következő nagy árvíz, az 1895. évi már sokkal kisebb megrázkódtatásokat hozott, mint elődei, s azóta is élvezi az Alföld népe a mű áldásait.

Baross Gábor minisztériumának feladata a Tisza ügyében kulcsfontosságú volt: a válságos, rendkívüli csapadékos évtized után (mely egy hasonlóan hosszú ínségesen aszályost követett...) meghatározni a továbblépés irányait, ítélni az addigi

módok felett. Baross Gábor ekkor is, mint a vízügyekkel foglalkozván máskor is, bízott szakértőinek tudásában, s a parlamenti viták nehéz napjaiban tekintélyével, népszerűségével védte az addig elvégzett munkát. Ép ésszel ma már fel sem fogható, hogyan lehetett megkérdőjelezni negyven esztendő eredményeit, s milyen alternatíva állhatott volna - olcsóbban, mint a meglévő rendszer javítása - a döntéshozók előtt. Baross a közvetlen eseményekbe alig-alig avatkozott be: mindössze két esetről tudható közbelépése. Az egyik a kis-tiszai zsilip 1887. nyári összedőlése utáni, amikor a helyszíni szemle után intézkedett, hogy az árvízvédelmi szempontból "gyenge" folyószakaszt úgy erősítsék meg, hogy a vasúti töltést árvízvédelmi gáttá alakítsák át. A másik már a magyar gőzhajózás fejlesztésére tett törekvéseivel is összefügg:

"Közforgalmi szempontból nagy hiányát érzem egy oly hajózási vállalatnak, amely a kormánnyal és ennek közgazdasági irányával bensőbb összeköttetésben áll. Ezen hiányt valamely alakban pótolnom kellett éppen közgazdasági szempontokból. És miután a magyar állam nincs azon helyzetben, hogy akár drága biztosíték nyújtása által, akár más úton egy gőzhajózási társulatot hozzon létre, a tiszai kotrások címén és azok kiegészítéséül egy-két gőzös rendeltetett meg. Ezen gőzösök teljesítik a kotrási szolgálatot a Tiszánál és vontatást is teljesítenek, minek következtében a tiszai vontatási díjakra jelentékeny hatást lehetett gyakorolni, azok olcsóbbakká lettek téve és amellet, hogy ezen hajók segítségével a kotrási díjakat 1forint 20 kajcárról 37 krajcárra lehetett leszállítani és millióra menő hasznót hozni az államnak, ezen hajók még forgalmi szempontból is kifizették magukat, mert egyiket lerendelvén a Szávára, ez négy sárhajó segedelmével igyekezett az említett forgalom-emelést előmozdítani." (7)

Alapelvét a Tisza-völgy kérdésében már az 1888. évi árvizek előtt tisztázta:

"...hosszú idő óta meghonosodott bajokat egy pillanat alatt orvosolni nem lehet; de nem lehet azért mulékony intézkedésekkel sem orvosolni, hanem szükséges, hogy igen hosszú és igen beható tanulmány alapján mindazon műszaki intézkedések megtéessenek, amelyek a tényleg létező bajok orvoslásához feltétlenül szükségesek; azaz hogy ezen vízvidék kérdéseit felölelő egységes és alapos tervek segítségével történhessék a szabályozás, ármentesítés és belvízlevezetés."(8)

Ma, a XX. század végén sokan meglehetősen másként látják azt az akkori nagy munkát, mely kétségtelenül átformálta az Alföld képét; egy ideális természeti környezet elpusztítóinak tartják Vásárhelyi Pált, és utódait a vízmérnöki karban. A ma ítélkezői azonban nem akkor éltek, nem annak a kornak az emberei. A XIX. század műszaki alkotói tették, amit megkövetelt tőlük a hon; tették, mert akkor ez szolgálta az országot, a nemzet fölemelkedését. Ez volt "társadalmi megbízatásuk". Orbán Balázs, erdélyi képviselő így szónokolt a parlament 1886. január 26-iki ülésén:

" Ha valahol, úgy az erdélyi részekben folyóinknak ily természeti állapotban való hagyása végtelen károkat idéz elő, nem csak azért, hogy esetlen kanyargásaikkal roppant nagy területet rongálnak és tesznek hasznavehetetlenné, hanem főleg azért, hogy úgylis kevés termékeny völgyeinket minden évben többszörösen elöntik s a földművelést épp ott, ahol az jobbacsokán kifizetné magát, problematikussá teszik, nincs olyan év, hogy termékeny folyamvölgyeinkben most szénánkat, majd búzáinkat

el ne úszatnák, majd kukoricánkat el ne iszapolnák áradozó rakoncátlan folyóink, s nincs senki, ki e vést elhárítsa, ki folyamaink fékezésére gondot fordítana. (...) Mi nem kérünk kalbászt, hanem jogosan követeljük, hogy legalább adónk arányában folyóink szabályozására is megfelelő költség fordíttassék..." (9)

Baross Gábor, mint politikus államférfi szeme előtt mindig az a cél lebegett, hogy jó lehetőséget biztosítson a magyar termékek kereskedelmének. Amikor a Duna két magyarországi kapujának szabályozásába fogott, ez a cél vezérelte. Egyik feladat sem volt könnyű, és mindkettő más és más feladatokat rótt a magyar vízmérnöki karra.

A magyarországi Felső-Duna, az országhatártól, azaz a Morva folyó dunai torkolatától Duna-Radványig a folyónak egyik legkritikusabban hajózható szakasza volt. A Duna ezen a szakaszon rakja le korábban felszedett hordalékát, hiszen itt esése a Dévény fölöttinek töredékére csökken, s a szétterülő víz ágakra szakadva kanyarog majd százötven kilométeren keresztül. (Így van ez ma is, csak ma már a Szlovákiába terelt folyón zsilippel emelik a hajókat a mesterséges mederbe...) A korabeli vízi utazás bizonytalanságait egy hajós nemzet erre érzékeny utazója, John Payne vetette papírra 1830-ban, a dunai gőzhajózás megindulása idején:

" Úgy tűnik, valaha az egész tájat víz boríthatta, s ami azt illeti, a Duna még ma is gyakran változtatja folyásának irányát. Ezen a szakaszon mintegy félmérföldenként hatalmas mellékágak szakadnak ki belőle, s közülük nem egy szélesebb, mint maga a fő folyam, ha ugyan nevezhetjük így bármelyik ágat. A kormányosnak a sodrás és a vízmélység alapján időnként nem könnyű eldöntenie, melyiken haladjon tovább. A meder sekély, s a hullámos terep az oka, hogy olyan kanyargós a folyó. (...) Jelenleg az nehezíti meg leginkább a hajózást, hogy a kormányosnak nem egyszer kell éles fordulatot vennie, nehogy nekiütközzék a homokpadoknak, melyek elsodrásához a szétterülő víznek nincs elég ereje. (...) Utazásunk idején a vízállás alacsony volt, a kapitány állandóan a helyén, s aggodalmas pillantásai után ítélve igencsak tarthatott tőle, hogy rászaladunk valamelyik homokpadra, márpedig akkor alighanem tizenkét órát kellett volna egy helyben vesztegelnünk, mielőtt nagy nehezen lekecmergünk róla."

A helyzet kezdetektől fogva tarthatatlansága miatt, s amiatt, hogy a XIX. századi Magyarországnak legfontosabb kereskedelmi partnere Ausztria volt, már az 1830-as években próbálkoztak a hajózási akadályok megszüntetésével. Ezeket a műveket azonban a Duna könnyedén hordta-tűntette el nyomtalanul, hiszen szeszélye szerint sokszor évente változtatta itt medreit.

A gondok pedig tornyosultak, hiszen az 1870-es években már elképesztő hajózási zárlatokat jegyeztek fel: nyári-kora őszi kisvizek idején, pont amikor a magyar agrárexport legfőbb terménye, a gabona kerülhetett nyugat-európai piacokra, állt a hajóforgalom a Felső-Duna zátonyai miatt. 1876-ban még "csak" 168 uszálynak kellett vesztegelnie, ám egy évvel később már 780 teherhajó akadt fenn a kisvízi gázlókon. Emiatt Győrnél vasútra kellett átrakni az árút, s a már lábon megvett termény hasznát elvitte a drágább szállítás. 1882-ben 200, 1883. március végén 150 uszály vesztegelt ill. akadt el. A mind gyakoribb panaszok ellen már csak a szabályozás kínálkozott megoldásul.

Ennek a munkának a Budapest alatti Duna-szakasz szabályozása befejeztével fogtak hozzá. Baross Gábor minisztériumának miniszteri tanácsosa, Bodoky Lajos, aki korábban a Körösök szabályozásán dolgozott, majd a fővárosi partfalépítéseket irányította, jól tudta, hogy a szabályozás terveit csak a területet jól ismerők tudják elkészíteni. Az ő vezetésével dolgozott ezeken a terveken a pozsonyi és komáromi folyammérnöki hivatal szakembergárdája. Az 1881-re elkészült terv a Dévény és Dunaradvány közötti főmeder középvízi szabályozására szorítkozott, mégis minden addigit meghaladó összeget kívánt: 17 millió forint állami pénzt még soha senki nem kért a dunai hajózásért.

Az 1885. évi VIII. törvényben megjelölt feladat kétméteres hajózási mélység kialakítása volt, s a számtalan apró ágra szakadt folyónak egy egységes mederbe való összeszorítása, hogy a hordalék- és jégelvonulás biztosított legyen. Az eséstől és vízsebességtől függően 300-420 méter középvízi mederszélességet stabilizáltak enyhe kanyarokkal és hosszú egyenes szakaszokkal. Ezt a középvízi medret párhuzamművek szorították össze és zárták el a mellékágakat. A két középvízi parton párhuzamosan futó kőgátat csak alkalmanként szakították meg egy-egy 100-200 méter hosszú "kapuval", ahol a hordalék távozhatott a feltöltésre váró mellékágakba.

A várhatóan hatalmas beépítendő nagy szilárdságú kő mennyisége arra készítette a minisztériumot, hogy immár folyamszabályozásaihoz saját kőbányákat nyisson. A dévényi, dunaalmási, süttöi és dunabogdányi követ ekkortól alkalmazták a magyar vízépítészeti gyakorlatban, ezzel is itthon tartva a beruházásra szánt költségvetési pénzt. (A minisztérium egyébként is mindenek előtt szorgalmazta hazai vállalatok igénybe vételét munkáinál...) Baross Gábor a legkritikusabb munkaterületet látogatta meg: még a munkák megkezdése előtt a Duna főága a Szap melletti korábbi helyéről átvágott a Bagoméri-ágba. Ez az esemény az utolsó pillanatbani tervmódosításokra kényszerítette a minisztériumot, s az itteni párhuzamműves elzárás roppant nehéz és anyagigényes volt. El is szakadt a zárgát, mert 20 méter mély kimosás keletkezett a kedvezőtlen áramlási viszonyok miatt. Az első év keserű bagoméri tapasztalatai alapján, s amiatt, hogy a dunai hajózást a munkálatok alatt is folyamatosan fenn kellett tartani, a további szabályozási sorrendet a körülményekhez és a mindenkori mederviszonyokhoz alkalmazták. A Felső-Duna szabályozása Baross Gábor halála után, 1896-ban fejeződött be. Célját, a középvízi hajóút biztosítását elérte, de az itteni folyószakasz ügye azóta sem jutott nyugvópontra (de ez már nem a "vasminiszter" története...).

Baross Gábort elsősorban a Duna szabályozása során érték a vádak, hogy idegen hatalmak fogják annak hasznait venni, hiszen Magyarországnak nincs hajózási vállalata, s a bécsi Dunagőzhajózási Társaság kifejezetten magyarelles üzletpolitikát folytat. Mindemellett nem csak megkérdőjelezték ezen politikusok a dunai szabályozások hasznát, hanem szorgalmazták is egyszerre, amikor a Duna-Odera, Duna-Rajna, Duna-Elba hajóutak kiépítéséről álmodoztak, és azt szorgalmazták.

Baross Gábor mindvégig a "földön járt": az elérhető célokat vette munkába, s céljait el is érte a víziutak fejlesztésében:

"Ha van egy ország a kontinensen, mely a lehető legnagyobb mértékben rászorul arra, hogy forgalmi útjai szaporíttassanak és lehető olcsóvá tétessenek, úgy az Magyarország. Ez nem absztrakt eszme, ez tény, melyet senki vitatni nem fog, ez gyakorlati szükség, amelyet senki tagadni nem fog." (10)

"...Kinek részére szabályozzuk a Dunát? Hiszen a Duna nemzetközileg minden nemzet számára biztosítva van, és én csak attól óvom a tisztelt Házat, hogy egyesek, társulatok, vagy vállalatok fellépése bennünk aggodalmat keltsen azon műveletek eredményeire nézve, melyekkel a Felső-Duna és a Vaskapu szabályozása jár.

Azt nem mondom, hogy ezen nagy művek előnyeinek egyedül Magyarország veendő hasznát,; de azt állíthatom bátran - és ez a motívum az, amiért a kormány teszi - hogy igenis ezen nagy művek előnyeit Magyarország fogja élvezni elsősorban, mint melynek közvetlen területi fennhatósága kiterjed ezen dunai részekre, kivéven a Vaskapu jelentékenyebb alsó részét." (11)

A Duna, mint Európa leghosszabb folyója, mely összeköt keletet és nyugatot, békeidőben mindig a politika homlokterében állt, s a hajózás biztonságáért szinte folyamatosak voltak az erőfeszítések. Jóllehet, nem voltak területileg érintettek, de az európai politika súlypontjai-arányai, a nagyhatalmi viszonyok mégis arra készítették a nyugat európai nagyhatalmokat, hogy kitartóan küzdjenek a szabad dunai hajózásért.

A közvetlen érdek természetesen az akkori dunai nagyhatalomé: a Habsburg Birodalomé, később az Osztrák-Magyar Monarchiáé volt, hiszen gazdasági, s ezzel politikai befolyását remélte ezzel kelet felé kiterjeszteni.

A dunai hajóút biztosítása körüli harc tehát legfőképpen politikai, s annak is legmagasabb, nemzetközi-nagyhatalmi szintjein zajlott mindig. Az, hogy a magyar vízépítés kétszer is élni tudott a lehetőséggel, s kora színvonalán megoldást adott a Vaskapu hajózási gondjaira azt mutatja, mennyire fontos és megoldatlan kérdése volt ez a magyar gazdasági érdekeknek, de azt is, hogy a honi vízmérnöki kar Vásárhelyi Pál óta alkalmas volt a hasonló méretű feladat megoldására.

Az Al-Duna hajózási gondjai orvoslásának igénye egybeesett a dunai gőzhajózás kezdeteivel; természetes is, hiszen a nagyértékű és a korábbiaknál lényegesen gyorsabb járművek csak akkor voltak kifizetődők, ha útjuk problémamentes volt.

A Dunát a bécsi kongresszus 1815. június 15-iki 108. cikke nyilvánította szabadon hajózhatóvá. Ezzel természetesen semmi nem történt, hiszen a folyam hajózási akadályai diplomaták megfogalmazásaitól nem szoktak megijedni, sőt az aláíró államok belső ratifikációi is évtizedekig tarthattak. Így is lett: a dunai hajózás számára az 1829. évi drinápolyi szerződés adott újabb esélyt, amely a Fekete-tengeri torkolatot is - legalább is jogilag - járhatóvá tette. (Ez a szerződés a török birodalomnak a Duna-deltából történt kiszorításával jöhetett létre. A folyómenti balkáni kisállamokban, Havasalföldön, Moldvában Oroszország kívánta növelni

befolyását, hiszen a dunai hajózás szabadsága ennek az elmaradott térségnek nyugati kereskedelmi kapcsolatokat ígért. Ugyanakkor Oroszország, mely 1812-29 között a Duna mindhárom tengeri torkolati ágát megszerezte, mindent elkövetett azért, hogy megnehezítse a hajósok dolgát. A feliszapolódásra hajlamos folyóágakat hosszú évtizedekre elhanyagolta és vesztegzárakkal, vámokkal hátráltatta a kereskedést - tengeri kikötője, Ogyessza felemelkedése reményében.)

A "legnagyobb magyar", Széchenyi István törekvése az 1830-as években tehát a magyar árúk magyar kereskedelem általi keletre juttatására ekkor találkozott a Habsburg birodalmi diplomácia érdekeivel, és - ha csak rövid időre is - a nemzetközi politika kivívta lehetőséggel. A Vásárhelyi Pál tervezte hajóút építése akkor - éppen a nagypolitika szeszélyei miatt - pénz híján félbemaradt, de elkészült a Duna balpartján az úgynevezett "Széchenyi-út", amely a zuhatagos folyó mentén a sziklás hegyoldalba vályva tette lehetővé a hajók vontatását és az árúk szekéren szállítását.

Ez a lehetőség a század második felében már egyáltalán nem volt elegendő a teherhajózás számára, de az érdekelt partmenti államok egymásra acsarkodása miatt újra a nemzetközi diplomácia segítsége kellett ahhoz, hogy az Al-Duna szabályozását folytatni lehessen. Az 1871. évi londoni szerződés a Vaskapu és a Duna más akadályai (elsősorban a sulinai torkolat eliszapolódása) hajózhatóvá tétele ügyében intézkedett, s kimondta: a szabályozás költségeinek megtérítésére az államok hajózási illetéket szedhetnek.

A Vaskapu gondján akkor még ez sem segített: az érintett államok közül csak az izmosodó Osztrák-Magyar Monarchiának volt érdeke szorosan a hajózási feltételek javítása, s anyagi ereje sem volt a déli szomszédoknak. A Dunán pedig egész Európa szállítani akart - de nem tudott. Mintha csak tanácskozásokkal lehetne folyót szabályozni, újabb kongresszus következett, ezúttal Berlinben, 1878-ban. Ennek határozata a Vaskapu teljes szabályozását osztrák-magyar kézbe adta; a végig bizalmatlan Szerbia és Románia csak komoly nagyhatalmi nyomásra egyezett bele a feltételekbe. Miután a közösen elnyert jogot Ausztria Magyarországnak engedte át, kezdődtek meg az előkészületek a magyar vízépítés addigi legnagyobb feladatára.

Az Al-Duna kritikus kb. 120 kilométeres szakaszát rendkívül szélsőséges vízjárási viszonyok jellemezték: kisvize 2.100, legnagyobb vize 16.000 köbméter volt másodpercenként, s ehhez igen változó vízmélységek - 50 centimétertől 50 méterig ! - és pl. a Kazán-szorosban csupán 170 méteres mederszélesség tartoztak (Budapesten az Erzsébet-hídnál a legszűkebb a Duna: 280 méter).

Baross Gábor mindvégig az építkezés szorgalmazói, élharcosai közé tartozott. A tervezéssel Wallandt Ernőt, minisztériuma osztálytanácsosát bízta meg, aki már 1884-re elkészítette azokat (tehette, mert rendelkezésére álltak Vásárhelyi Pálnak az 1830-as években készült rendkívül pontos vízrajzi felvételei...).

Az Al-Duna szabályozására az 1888. évi XXVI. törvény teremtette meg az anyagi feltételeket, amikor az 1895-ös befejezésűre tervezett munkákat 9 millió forinttal támogatta. (Ez végül nem lett elég, 1892-ben és 1895-ben újabb póthiteleket kellett a kormánynak megszavaztatnia, de ezek már Baross Gábor halála után történtek...) Barosst sokan támadták a törvény vitájában, miért kell ilyen nagy terhet

Magyarországnak egyedül, éppen akkor vállalnia, hiszen a nemzetközi kötelezettség-vállalás nincs időhöz kötve. Mások a túlzott költségek miatt felvetették, hogy inkább a keleti vasutat fejlessze, minthogy idegen hajózási érdekeknek adjon olcsó víziutat. A miniszter messzebbre tekintett:

"Hiszen az képtelenség, hogy összetett kézzel nézze a nemzet jövője fejlődését és lássa, hogy foglalják el más nemzetek kiviteli piacát; zsebére tegye a kezét, és ne cselekedjék semmit saját érdekei megvédése szempontjából. (...) Azt méltóztatnak mondani: ott vannak a vasutak, dolgozzunk a vasutakkal. A tisztelt képviselő úr azt méltóztatott mondani, hogy a hajózás tömegárúkra jó, de kérdi, mit ér darabárúkra? Hát, tisztelt Ház, a keleti vasutak és a Vaskapu rendeltetése céljában ugyanaz, de módjában két különböző dolog. Ezen kettőnek okszerű hatása és egybevetése létesítheti azt az eredményt, melyet én lelkemből kívánok; mert azt tartom, hogy ezen ország, mely áldozatot hoz minden nemes célért, végre-valahára anyagi kérdéseivel is kell, hogy bensőleg foglalkozzék, kereskedését fejlessze, adóképeségét fokozza; ennek eléréséhez pedig olcsó víziutak kelleneek..." (12)

A magyar hajózási érdekeket és lehetőségeket firtató felszólalásokra ezeket válaszolta:

"...képviseelő úr nyílt politikát kíván és azt mondja: nyíltan és őszintén akarjuk tudni, mit csinál a kormány? Magam is barátja vagyok a nyíltságnak, s őszinteségnek, és éppen a mi speciális viszonyaink között különös súlyt helyeznék arra, hogy az embernek még a gondolata se maradjon rejtve azok előtt, kik jogosítva vannak a nemzet nevében kritikát gyakorolni. És mégis kénytelen vagyok azt mondani: ne méltóztassék a kereskedelmi s ipari politikának így nyílt bevallását kívánni itt a házban. (...) dobbal nem lehet verebet fogni."

(...)

"Meg fogom tenni még a további lépéseket is úgy, hogy mire azon vízimunkálatok készen lesznek, Magyarország nem vállalati úton, de mint magyar hajózással készen legyen és a Dunán is érdekeit hajózási eszközökkel is képviselni alkalmas legyen" (13)

A vaskapui hajózás akadályairól, azok elhárításának tervéről Darányi Ignác, a képviselőház pénzügyi és közlekedési bizottságának előadója szolt a törvényjavaslat vitájakor:

"...Ami már a hajózási akadályokat illeti, azoknak rövid jellemzésére legyen elég Marchetti kapitány felvételei alapján annyit jelenteni, hogy negyven évi időszakot véve alapul - tudniillik 1840-től 1879-ig tétettek a számítások - és minden esztendőben az úgynevezett hajózási évet számítva, tudniillik a március első napjától november végéig terjedő időszakot, vagyis 275 napot, ezen 275 napból a gőzhajózás azokkal a nagy hajókkal, melyek Budapest-Orsova és Orsová Galac közt közlekednek, zavartalanul átlag csak 159 nap volt eszközölhető. De volt olyan száraz esztendő is, név szerint az 1863-iki száraz esztendő, amikor a nagy hajók az egész hajózási idény alatt zavartalanul csak 21 napon át közlekedhettek."

(...)

Azon hosszúság, amelyre a hajózási akadályok kiterjednek, 85 kilométert képvisel. A legfelsővíz Sztenkánál egy 85 méter hosszú csatorna van tervbe véve 7.408 köbméterrel, amely 106.734 forinttal irányoztatik elő. (...)

A kozla-dojkei csatorna 2.100 méterrel van felvéve 65.775 köbméterrel és 886.254 forintnyi költséggel. (...)

Az Izlás, Tachtália és Grében melletti munkálatok, melyek nem csak nyílt csatornákból, de a középvizek elleni duzzasztó gátakból is állanak s ahol a Grében-hegy is szándékolatik a kőhányások építhetése végett leásatni, állanak egy 3.300 méter hosszú csatornából, 46.736 köbméter szikla-repezttéssel és egy gátból, amely 479.964 köbmétert képvisel. A munkálatok itt 1.986.991 forinttal irányoztatnak elő. (...)

A juczi csatorna 31.773 köbméter sziklarepezttést igényel, a gátnál pedig 120.773 köbméternyi munkálatot, miután itt a csatornarendszer a bukógát-rendszerrel kombinálva van. E munkálat 898.559 forinttal irányoztatott elő. (...)

A szorosan vett Vaskapura nézve (...) a kormány (...) egy nyílt csatornát óhajt készíteni úgy a költségkímélésre, mint más egyéb szempontokra való tekintettel, és pedig egy olyan csatornát, amely a legmagasabb vizek ellen is jobbról és balról töltések által védve legyen s mely 60 méter helyett 80 méter szélességre építtessék. E csatorna 2.200 méter hosszú, a csatorna-munkálat 247.316 köbméter sziklarepezttést kíván, a gát pedig 577.967 köbméter kőmunkálatot igényel, mely mindössze 3.115.893 forint költséggel volna végrehajtható." (14)

Összességében 11 kilométernyi 60-80 méter széles, 2 méter mély hajózóút kiobbantására (sziklából), és 13 kilométernyi kő-beton párhuzammű megépítésére került sor, 30 méter átlagos mélységű vízben, s lerobbantották a szerb parton meredező, a Duna veszélyes szorulatát okozó Grében szikla 150 méter széles csúcsát is.

Baross Gábor minisztériumát időközben átszervezték; elsősorban a tiszai munkálatoknak a mezőgazdasággal való szorosabb kapcsolata miatt a vízügyeket egységes szerkezetet alkotva a Földmívelésügyi minisztériumban vonták össze. Baross csupán a Vaskapu és a fiumei kikötő ügyének, mint kimondottan kereskedelem-formáló beruházásoknak végigviteléhez ragaszkodott, s azokat meg is tartotta. Ezeknek központi intézésére a minisztériumban külön osztályt szervezett, Gonda Béla vezetésével.

A Vaskapu szabályozási művezetőséget a tervezést is irányító Wallandt Ernő vezette, helyettese Hoszpodszky Alajos lett. A munkák kivételére magyar-német vegyes vállalat alakult Hajdú Gyula igazgatásával és Rupcsics György főmérnökségével.

1890. szeptember 15-én indult meg a magyar vízépítés XIX. századi történetét megkoronázó világraszóló munka: a Grében sziklacsúcs lerobbantásának első

aktusát - a miniszterelnök gróf Szapáry Gyula jelenlétében - természetesen a célért lankadatlanul küzdő kereskedelmi miniszter, Baross Gábor tette meg. Ennek az ünnepi napnak emlékére a vállalat táblát állított a magyar partokon az alábbi szöveggel:

"Az al-dunai Vaskapunak és a többi zuhatagnak

az 1888. évi XXVI-ik törvénycikk által elrendelt szabályozása

megkezdett

I. FERENCZ JÓZSEF

uralkodása alatt

GRÓF SZAPÁRY GYŰLA

miniszterelnöksége idején

BELLŰSI BAROSS GÁBOR

m.kir. kereskedelemügyi miniszter által

MDCCLXXX évi szeptember XV-én

Isten áldása legyen e művön és alkotóin !"

Baross még két miniszteri szemlét tartott a Vaskapunál: előbb 1891. július 20-án látogatott el az összes munkába vett helyszínre, majd 1892. március 26-án, akkor már lázas betegen. Ebből a betegségéből már nem is lábalt ki, s az egész magyar közvélemény döbbenetére munkás élete teljében 1892. május 8-án meghalt. A Vaskapu elvesztette legfőbb támaszát, a Vasminisztert. Az ő, no és a munkálatok során balesetekben meghalt 85 munkás elvesztése beárnyékolta a késedelmes, 1896. szeptember 27-iki avatási ünnepséget. Hiába ünnepelte a folyam partjaira tódult nép a "királyok hajóját", melyen az osztrák-magyar uralkodó Ferenc József mellett ott ült Károly román és I. Sándor szerb király is, hiányzott onnan az a valaki, aki nélkül ez a mű talán sohasem valósúlhatott volna meg. Baross Gábor tiszteletének a kordába fogott folyamra néző emléktábla, és a szabályozásban részt vevőknek jutalmul osztogatott emlékérem maradt, melyen a nagy előddel Széchenyi Istvánnal együtt ábrázoltatott.

Fiume modern kikötővé kiépítése előtt Trieszt volt a Monarchia egyetlen komoly tengeri kapuja. Az osztrák kikötő pedig tarifáival természetesen az osztrák termelőket védte, s másoknak - így a magyaroknak is - nehezítette a piacra jutás feltételeit. Ezt a magyar kormányzat már régen felismerte, csak Fiuméba - nem lévén része a magyar koronának - nem ruházhatott be, mert birtokon kívül volt.

Csak a kiegyezés után indulhatott meg a harc Fiume Magyarországhoz történő visszacsatolásáért. A város 1870-ben került csak újra (1849 után) magyar irányítás

alá. A magyar kormány rögtön megkezdte a kikötőhöz vezető utak, elsősorban is a vasút kiépítését. A Károlyváros- Fiume vonal 1873 októberében nyílt meg, s ezzel elérhetővé vált a tömegárúknak a magyar tengerpartra szállítása: az 1865. évi 11 millió forintos összforgalom 1874-re 38 millióra, 1892-re pedig 93 millióra növekedett.

A fiumei kikötő építését már az 1871. évi XIX. törvény elrendelte, s a munkálatokra 13 millió forintot adott.

Az 1871-79. között végzett kikötőfejlesztés olyan sikeres volt, akkora forgalomnövekedést hozott, hogy az eredetileg tervezett bővítést folytatni kellett. Baross Gábor államtitkárrá kinevezésének évében adták át a kikötő tőszomszédságában megépült petróleumgyárat (a monarchia első kőolajfinomítóját), amelynek fogyasztási adójából azután a kikötő további bővítését finanszírozni tudták. A kikötőnek ez, az 1880-tól 1888-ig tartó második nagy építési periódusa tartozik Baross Gábor politikusi működésének idejébe.

1885 őszén a Fiumébe szállított magyar termékek folyamatos növekedése utólérte a másfél évtizede szintén folyamatosan bővített kikötő kapacitását: az államvasutaknak szállítási zárlatot kellett elrendelni, éppen a mezőgazdasági termények őszi piacra küldése idején. Ez az alföldi birtokosoknak és az erdélyi fakitermelőknek akkor érzékeny üzleti veszteséget, az államvasutaknak presztizsvesztést és főként általános elbizonytalanodást keltett a fiumei ügy iránt - Trieszt nagy örömére.

"...Oly intézkedés, mely a forgalom minden esetre nevezetes előnyére szolgál az, hogy három új nagy szín állítatott fel az utolsó megtorlódások után, amely összesen több, mint 400, talán 450 vagon-rakomány befogadására alkalmas. (...) A Rudolf-rakpart csak most novemberben adatott át a közforgalomnak, csak azután lehetett ott a színeket felállítani, és amint ez megtörtént, az nevezetes szolgáltatokat tett a gabona-szállítmány forgalmának, amint azt a tapasztalat bizonyítja, mert azóta ilyen nagy torlódás már nem volt.

Egyébiránt tapasztalhatni, hogy a Fiumében bekövetkező megtorlódásoknak ez nem gyökeres megoldása. Hiányzik ott a hely, melyet a kikötő építésének tovább haladásával lehet csak nyerni a tengerből; (...)

Miután azonban szakértői nyilatkozatok és vélemények szerint mar most elég biztos tér van a hajók kikötésére és rakodására, amennyiben egyszerre 13, sőt talán 15 nagy gőzös is képes ki-, vagy berakodni: hajlandó vagyok nem ezt sürgetni elsősorban, hanem a feltöltéseket és a rakpartépítést, mely által területet nyerünk. Akkor, ha ez az új terület meg van nyerve, lesz lehetséges az állomást kibővíteni, rendezővágányt állítani s a vasúti közlekedést ily nagy forgalom eszközlésére is alkalmassá tenni." (15)

Ezt a perspektívát is mutató tájékoztatást Baross Gábor elődje, báró Kemény Gábor közmunka és közlekedésügyi miniszter adta a Házban 1886 januárjában. A jövőt ő is "alulméretezte": a fiumei kikötőt 1914-ig, a Magyarországra tragikusan végződő első világháborúig folyamatosan bővítették tovább. Baross maga is tökéletesen tisztában volt a kikötő kulcsfontosságával a magyar gazdaság világpiaci lehetőségeiben, ezért

mindent meg is tett a szükséges pénzek megszerzéséért. Halála után a minitersége idején épült új fakikötőt róla nevezték el.

Említettük már, hogy Baross Gábor kereskedelemügyi miniszterként két vízépítészeti feladatot tartott tárcájánál: a Vaskapu és a fiumei kikötő ügyét. Ezeket ő nem tekintete klaszikus értelemben vett "vízügyeknek", sokkal inkább a kereskedelem-fejlesztés, kereskedelmi politika alapfeltételeinek. Ahogyan a Vaskapu szabályozásával, s az ottani hajózási díj-szedéssel egy magyar érdekeket szolgáló, tehát magyar folyamhajózási vállalatot kívánt helyzetbe hozni, úgy a fiumei kikötő fejlesztésével is az volt a célja, hogy magyar kikötőből rakják árúinkat a tengerjáró teherhajókra. Ez nem makacs magyarkodás, hanem józan számításokra alapozott felismerés eredménye volt.

Mintha csak végrendelkezett volna a Vaskapuvál Magyarországnak:

"...azt óhajtom, hogy a magyar állam is úgy fejlődjék és szilárduljon meg ezer évre kiterjedőleg, mint amilyen szilárd a Vaskapu, mely fölött ezer év elröppent anélkül, hogy annak szikláin az idő foga számbavehető nyomokat hagyott volna..." (16)

1. Az 1887-92. évi országgyűlés képviselőházának naplói V.k. p.41.
2. Az 1887-92. évi országgyűlés képviselőházának naplói VIII.k. p.219.
3. Az 1887-92. évi országgyűlés képviselőházának naplói X.k. p.129-130.

4. Az 1884-87. évi országgyűlés képviselőházának naplói VIII.k. p.215-218.
5. A vízrajzi osztály célja és feladata. A Közmunka és közlekedésügyi m. kir. minisztérium Vízrajzi Osztályának évkönyvei . I. k. (1886. évf.) p.24. Budapest, 1887.
6. Az 1887-92.évi országgyűlés képviselőházának naplói V.k. p.45.
7. Az 1887-92. évi országgyűlés képviselőházának naplói II.k. p.297.
8. Az 1887-92. évi országgyűlés képviselőházának naplói II.k. p.241.
9. Az 1884-87. évi országgyűlés képviselőházának naplói VIII.k. p.200.
10. Az 1887-92. évi országgyűlés képviselőházának naplói V.k. p.286.
11. Az 1887-92. évi országgyűlés képviselőházának naplói XV.k. p.78.
12. Az 1887-92. évi országgyűlés képviselőházának naplói V.k. p.287.
13. Az 1887-92. évi országgyűlés képviselőházának naplói XV.k. p. 75. és 79.
14. Az 1887-92. évi országgyűlés képviselőházának naplói V.k. p.270-271.
15. Az 1884-87. évi országgyűlés képviselőházának naplói VIII.k. p.209-210.
16. Az 1887-92. évi országgyűlés képviselőházának naplói X.k. p.381.