

TÁRSADALMI, GAZDASÁGI KIHÍVÁSOK – NAGYVÁROSI VÁLASZOK

Ordasi Ágnes

A FAIPAR ÉS FAKERESKEDELEM TÉRFORMÁLÓ HATÁSA A DUALIZMUS KORI FIUMÉBEN

1898 februárjában Božo Sović sušaki lakos a sušaki királyi járásbíróságnál feljelentést tett a MÁV által megbízott Luigi Pelli és Benedek Dezső építési vállalkozók ellen, mert a közérdek és a fiumei fakereskedelem szempontjából nélkülözhetetlen brajdikai alagút építésénél alkalmazott robbantások miatt házának és istállójának falai megrepedtek. A helyszíni szemle elvégzésére felkért Mate és Nikolo Glavan építésmérnökök megállapították, hogy a házon valóban akadnak kisebb-nagyobb repedések, azonban kételkedtek abban, hogy azok összefüggéneket az alagút építésével. A ház állapotát jónak találták és az istállón szinte nem is észleltek külső elváltozásokat. Meglátásuk szerint egyedül „a belső ajtók körül vakolatdarabok hiányoznak, de ez az ajtó becsapástól ered”.¹ A szakértők véleményét Leitner Izor, a MÁV zágrábi üzletvezetője is osztotta. Sőt, a vasútállalat budapesti igazgatóságát azzal nyugtatta, hogy valószínűleg „a kérelmező a kisajátítást szenvedett szomszédai által kapott nagy összegű kártalanításból kifolyólag óhajtana szintén valamely összegre szert tenni”.² Leitner azzal érvelt, hogy a robbantásokat a sziklabontások egy csekély részénél alkalmazzák csak, Sović épületei pedig nem esnek a munkálatok közvetlen közelébe.

A sušaki királyi járásbíróság által elrendelt előzetes szakértői szemlére a MÁV fiumei osztálymérnöksége és az építést vezető mérnök, valamint a MÁV zágrábi üzletvezetőségének képviselői jelenlétében került sor.³ Sović ügye reprezentatív példája azon eseteknek, amikor a köz érdeke nem esett egybe a magánemberével. Egyúttal újabb kontextusba helyezi a 19–20. századi magyar állam hatalomgyakorlási stratégiáit, modernizációs törekvéseit, térszervezési és -használati sajátosságait Fiumében és környékén.

Fiume városképének átalakulásáról, urbanizációjáról és modernizációjáról tengernyi szakirodalom áll rendelkezésre. Olasz részről az elmúlt években Mario Superina írásai láttak napvilágot, horvát oldalról pedig Irvin Lukežić, Igor Žić és Lidija Butković Mićin közölte eredményeit. A magyar kutatók közül Fried Ilona

¹ Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (a továbbiakban: MNL OL) Z 1525 Magyar Államvasutak Igazgatósága, Általános iratok (a továbbiakban: Z 1525) 413. d. 63403/1898. XVIII. 182. t. (5662. i. sz.).

² Uo.

³ Uo. A rendelkezésre álló források nem teszik lehetővé az ügy lezárásának rekonstruálását.

(alpmunkának számító) köteteit,⁴ valamint Eszik Veronika tanulmányait kell kiemelni, amelyek a dualizmus kori Fiume városi térhasználatát és percepcióit az antimodernista narratívához kapcsolják.⁵

A magyar történetírás hagyományosan sikertörténetként ábrázolja a dualizmus kori Fiume városfejlődését. Az állam aktivitásának vizsgálata felől közelítő, kivételes progresszióról tanúskodó statisztikák és egyéb kimutatások által hangoztatott eredmények azonban nem feltétlenül jelentették egyben a helyi társadalom jólétét és könnyebb boldogulását is. Sőt, más típusú források segítségével a fiumei viszonyokat mikroszinten elemezve a változások már nem is feltétlenül tűnnek olyan pozitívnak. Az árnyaltabb kép megrajzolásához elengedhetetlenül szükséges azoknak a gazdasági és társadalmi következményeknek az alapos vizsgálata is, amelyeket a világkereskedelmi és a globális trendek megváltozása, valamint a magyar állam lokális térben való megjelenése okozott.

Munkám első részében azt tárom fel, hogy a fa és a faüzlet milyen szerepet játszott Fiume és közvetlen környezete életében. A „hiány és felesleg”, a „kereslet és kínálat” problémájából kiindulva ismertetem, hogy milyen hivatalos intézkedések történtek az üzlet fellendítése, majd szinten tartása érdekében. A „faüzlet” ugyanis nem merült ki a fa kitermelésében, beszerzésében és értékesítésében, hanem magában foglalta a fa szállítását, feldolgozását és tárolását is. E feladatok ellátását és prioritását illetően máshogy gondolkodtak helyben, és máshogy Zágrábban, valamint Budapesten, így az érdekkonfliktusok elemzésétől sem tekinthetők el. Tanulmányom második felében a raktározás kérdésre fókuszálok, ami Fiumében a legegésőbb városi problémák közé tartozott. Mivel a raktározással, területszerzéssel és -hasznosítással kapcsolatos dilemmák legjobban a Delta és a Brajdica nevű farakhelyeken keresztül ragadhatók meg, nagy hangsúlyt fektetek ezek térbeli, jogi és közbiztonsági sajátosságainak bemutatására.

Célom tehát annak bemutatása, hogy a fakereskedelem és -ipar miként, milyen formában járult hozzá Fiume és környéke változásához, illetve annak feltárása, hogy a magyar államhatalom térbeli megjelenése miként befolyásolta a helyi társadalmi viszonyokat. Mivel a városi tér formálásában kiemelt feladat hárult a MÁV-ra, a kikötőépítésért felelős Tengerészeti Hatóságra, valamint a Fiumei és Magyar–Horvát Tengerparti Kormányzóságra, igyekeztem feldolgozni ezen intézményeknek a Magyar Nemzeti Levéltárban és a Rijekai Állami Levéltárban fellelhető releváns iratait.

⁴ *Fried Ilona*: Emlékek városa. Bp. 2001.

⁵ Köszönöm Eszik Veronikának, hogy „Az a nép kifakadt a méter-rendszer ellen is...” A városi modernizáció kritikus percepciója a dualizmus kori Horvátországban című doktori (PhD) értekezésének kéziratát a rendelkezésemre bocsájtotta. *Eszik Veronika*: A Small Town's Quest for Modernity in the Shadow of the Big City: The Case of Senj and Fiume. *Hungarian Historical Review* 10. (2021) 706–736.

Fiume és a fiumei térhiány jelentősége

Az 1868. évi horvát–magyar kiegyezés értelmében Fiume csaknem két évtizeddel Josip Jelačić 1848. évi bevonulását követően „különálló csatolt testként” ismét magyar fennhatóság alá került. Az 1868. évi közigazgatási átszervezés, illetve az 1870-ben kihirdetett fiumei provizórium számos ambivalens megítélésű adminisztratív, gazdasági, társadalmi és politikai változást hozott Fiume életébe.

„Ez” a Fiume azonban sem kiterjedésében, sem részeiben nem felelt meg a reformkorban azonos névvel illetett közigazgatási egységnek. A horvát–magyar kiegyezési törvény 66.§-a ugyanis csupán Fiume városát, kikötőjét és kerületeit bízta a központi magyar kormányra; Buccari, valamint Fiume vármegye a Horvát Királyság része maradt.⁶ A város így a Karszt-hegység és a Quarnero-öböl földrajzi és környezeti adottságaival kiegészülve egy meglehetősen térhiányos állapotban találta magát. A környező települések leválasztása azonban nem lehetetlenítette el a helyi lakosság hagyományos összeköttetéseit.⁷

Az új állami fennhatóság a korábbiaktól eltérő jogszabályi kereteket, törvénykezési gyakorlatot és jogalkalmazást, valamint adózási formákat is eredményezett, nem beszélve a nyelv- és térhasználat vagy a politikai életben való részvétel lehetőségének feltételeiről. Míg az Ausztria és Horvátország közé enklávészerűen beékelődő Fiumében a magyar, addig a nyugatról közvetlenül szomszédos Isztriában az osztrák, a kikötővárost keletről határoló Rečina-folyó túlszéljén⁸ – tehát a Horvátországnak ítélt vidékeken – pedig a zágrábi báni kormányzat joghatósága érvényesült. Fiume városában és kerületében a magyar államhatalmat a mindenkor Fiumei és Magyar–Horvát Tengerparti királyi kormányzó gyakorolta, aki egyúttal a magyar kereskedelemügyi minisztérium alá tartozó Fiumei Tengerészeti Hatóság elnöki posztját is betöltötte. Ez utóbbinál fogva a tengerészeti és kereskedelmi ügyekben a kormányzó joghatósága a Magyar Szent Korona országainak teljes tengerpartjára, azaz az egész magyar–horvát tengerpartra kiterjedt, legalábbis elvileg. A gyakorlatban jelentősek maradtak a korábban kialakult jogszokások, hagyományok és a diszkrecionális eljárások, arról nem beszélve, hogy a törvényi szabályozás alkalmazása sem mindig az előírtaknak megfelelően ment végbe.

Azok a fizikai, közigazgatási és jogi korlátok, amelyek behatárolták Fiume mozgásterét, nagyban megszabták a kikötőváros fejlődésének és terjeszkedésének

⁶ 1868. évi XXX. tc. 66.§.

⁷ *Ordasi Ágnes*: *Megy a vonat, megy a vonat Boszniába...? A fiumei elitcsoportok és a bosnyák vasúti összeköttetés dilemmái*. Kézirat. Megjelenés előtt.

⁸ A korabeli olasz megfelelője: Fiumara. Tanulmányomban a korabeli olasz nyelvű forrásokban is gyakran alkalmazott Rečina szót használom.

intenzitását, dinamikáját és irányát. A rendelkezésre álló tér szűkössége egyaránt aggasztotta a központi kormányzatot és a helyi lakosságot. A Magyar Királyság egyetlen tengeri kikötővárosát a magyar kabinetek kiemelt stratégiai pontként kezelték és fontos szerepet szántak neki közgazdasági és külpolitikai törekvéseik megvalósításában. Fiume egyszerre funkcionált „hídként és ajtóként” a világ, valamint Magyarország felé.⁹ A város kivételes helyzete így megkülönböztetett bánásmóddal párosult, ami közigazgatási, kulturális, politikai és gazdasági szinten is megmutatkozott. Az állam municipális autonómiát biztosított számára, és egy ideig fenntartotta Fiume 1719-től meglévő szabadkikötői státuszát, amivel a városvezetés kezében hagyta a vámtételek megállapításának jogát. A magyar kormányok hatalomgyakorlása szempontjából lényeges gyakorlat volt, hogy a horvátokkal szemben a helyi olasz nyelvű elitekre támaszkodtak, akiknek támogatását nyelvi és kulturális jogok biztosításával kívánták elnyerni. Az egymásrautaltság azonban kölcsönös volt. Az olasz nyelvű elitek is számítottak a mindenkori magyar kormány támogatására és a magyar, valamint külföldi tőke beáramlására.¹⁰

A város helyzete szempontjából legalább ennyire jelentősnek bizonyult a magyar kormányok modernizáló programja, amely a városfejlesztés mellett kiterjedt a kikötőépítésre, a szárazföldi és tengeri infrastrukturális hálózat fejlesztésére, valamint a kereskedelmi és ipari tevékenységek felkarolására. Pelles Márton és Zsigmond Gábor szerint a magyar állam hozzávetőlegesen 100 millió aranykoronát költött a fiumei kikötőre és a partmenti feltöltésekre, továbbá óriási összegeket investált a Fiume központtal megteremtett magyar kereskedelmi tengerészetbe.¹¹ A beruházások hatására korábban nem tapasztalt ütemű fejlődés indult meg, és az egykor kis halászfalunak csúfolt Fiumét a világháború előtti években már Európa tizedik legforgalmasabb kikötővárosaként tartották számon.¹²

A fejlődésnek azonban megvoltak az árnyoldalai is. Az 1880–1890-es években alapított, gyakran állami monopóliumokkal felruházott nagyvállalatok ugyanis háttérbe szorították a helyi kisiparosokat és kiskereskedőket. A fiumei társadalom ezért mind kritikusabban viszonyult a magyar államhoz, amit a kormányok centralizáló törekvései csak fokoztak. A helyzetet súlyosbította, hogy bár az állam kereskedelemélénkítő intézkedései ösztönző hatást gyakoroltak a fiumei

⁹ *Georg Simmel*: Híd és ajtó. Ózer Katalin fordítása. Híd 71. (2007) 2. sz. 30–35.

¹⁰ *Ordasi Ágnes*: Társadalom és állam viszonya Fiumében a dualizmus korában. A magyar állami hatalomgyakorlás lehetőségei, eszközei és korlátai Fiumében. Doktori (PhD) értekezés. Károli Gáspár Református Egyetem. Bp. 2022.

¹¹ *Pelles Márton – Zsigmond Gábor*: A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet története, 1868–1921. Szombathely 2021.

¹² *Zsigmond Gábor*: A magyar tengerészeti kereskedelem az első világháborúban. Doktori (PhD) értekezés. Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem. Bp. 2011. 4.

gazdaságra,¹³ a város az 1880-as évek végére elérte teljesítőképesége csúcspontját. A probléma különösen a fumei szabadkikötő felszámolásával¹⁴ és az osztrák–magyar vámközösség fenntartását övező bizonytalanságokkal vált nyilvánvalóvá.¹⁵ A századfordulóra állandósuló válságba bepillantást enged a városatyák 1902 nyarán készült memoranduma: „Még csak rövid ideje annak, hogy Fiume, Magyarország egyetlen kikötővárosa folyton növekvő szép fejlődésnek nézett eléje, úgy, hogy megvoltak a feltételei annak, hogy Fiume elfoglalja a világkereskedelemben azt a pozíciót, mely földrajzi fekvésénél fogva is megilleti. Azt hittük már, hogy e fejlődés állandó lesz, s Fiume mielőbb elfoglalja az európai főbb piacok között méltó helyét. E hitünk azonban rövid ideig tartott. Bekövetkezett csakhamar a szomorú ébredés, a visszaesés minden irányban megindult, s míg Trieszt – Fiume versenytársa – nagyszabású befektetésekkel és az osztrák kormány hathatós támogatása mellett láthatólag virágzik, addig Fiume ijesztő módon hanyatlik.”¹⁶

A fellendülés megtorpanása, majd a visszaesés több okra vezethető vissza. Az egyik legfőbb tényező ebben Fiume korábban már érintett geopolitikai helyzete és földrajzi fekvése volt. A fejlődés a kereskedelmi forgalom intenzitásának fokozódása mellett magával hozta az iparosodást, a gyárak általános nyersanyag-szükségletének jelentős növekedését, valamint a népességszám megsokszorozódását is. Mindez együtt járt az újabb közintézmények, lakónegyedek, ipartelepek, rakodófelületek kialakításának igényével és a személyek, áruk minél egyszerűbb (városon kívüli és belüli) helyváltoztatását elősegítő infrastrukturális fejlesztésekkel.¹⁷ Ezeknek a projekteknek a kivitelezése azonban a tenger és a Karszt közé beszorult, a szomszédos településekről közjogilag is leválasztott Fiumében problematikusnak bizonyult. A nagyszabású, tőkeigényes beruházások, építkezések és fejlesztések csökkenésével pedig hamarosan a recesszió jelei is megmutatkoztak.

A fejlődésnek az (el)várthoz képest bekövetkezett lassulása, majd elmaradása az egész korszakban foglalkoztatta a közéletet. A probléma megoldására számos javaslat született. Az elképzelések egy része a kikötőváros összekapcsolását célozta Magyarország törzsterületével, más része Fiume jobb regionális integrációjára, valamint ellátó- és piacörzetének bővítésére irányult. Türr István már az 1870-es években kidolgozta a Duna és Tisza völgye, valamint az Adria közvetlen

¹³ MNL OL K 228 Kereskedelemügyi Minisztérium, Tengerészeti, hajózási és vízipítészeti szakosztály (a továbbiakban: K 228) 1. d. 22496/1889. 3. t. (460. a. sz.).

¹⁴ MNL OL K 228 1. d. 14442/1889. 3. t. (460. a. sz.).

¹⁵ *Ordasi Á.*: Megy a vonat i. m.

¹⁶ Fiume és a bosnyák vasutak. Magyar Tengerpart, 1902. június 14. 2.

¹⁷ *Zsigmond Gábor*: A városi közlekedés fejlődése Fiumében (1870–1918). *Pro Minoritate* 30. (2022) 1. sz. 118–140.

vízi összekötésének tervét egy csatorna kiépítésével. Ezzel szerinte négy célt is elérhetett volna érní: 1. Németország Magyarországra káros vasútpolitikájának kiküszöbölését, 2. Magyarország Ausztriától függő viszonyának felszámolását,¹⁸ 3. a magyar árucikkek olcsóbb és nagyobb volumenű Fiumébe terelését, nemzetközi megjelenését, 4. Fiume közgazdasági szerepének erősítését: versenyképessége megőrzését, javítását.¹⁹ Bár a vízi szállítás kedvezőbb árviszonyait és hosszú távú megtérülését a kormány és a közvélemény is elismerte, a csatornahálózat kiépítésének költségei miatt végül elvetették az ötletet. Türr csatornájával szemben reálisabbnak és költséghatékonyabbnak tűntek a baja–bátaszéki dunai híd megépítésének tervei, valamint azok az elképzelések, amelyek a vasúthálózat bővítését célozták Bosznia felé. Vagyis eszerint Fiume térproblémáinak áthidalására a vasút és egy „virtuális” ellátóterület kiépítése lehetett az adekvát válasz. A MÁV balkáni megjelenésének és terjeszkedésének felmerülése az egész Osztrák–Magyar Monarchia érdekeit érintette, ami miatt a vasút-kérdés helyi, regionális, országos és birodalmi szinten is élénk vitákhoz vezetett. Ugyanez igaz volt a forgalmi viszonyokat befolyásolni képes vám- és tarifapolitikára is.²⁰

A javaslatok számottevő hányadát azok a koncepciók tették ki, amelyek a rendelkezésre álló helyi tér jobb kihasználását és kiterjesztését szorgalmazták. Ahogy Balogh Róbert a természeti környezet és Debrecen viszonyát tárgyaló tanulmányában rámutat, a város és határai szoros kölcsönhatásban álltak egymással, és az utóbbiaknak is nagy szerepük volt Debrecen modernizálódásában. Felhívja a figyelmet a határhasználat, a gazdálkodáshoz igazított tájformálás, a településszerkezet változásának fontosságára, valamint Surányi Béla és Mazsu János munkáit idézve megállapítja, hogy „Debrecen gyors népességnövekedésének periódusában [az 1890-es években – O. Á.] a növekedés jelentős része nem a hagyományos városi belterület intenzív, vertikális fejlődésében csapódott le, hanem a frontier adottságok és reflexek miatt extenzív területi terjeszkedésben”.²¹ Nem volt ez másként Fiume esetében sem, bár itt a terjeszkedés kissé körülményesebben valósult meg.

¹⁸ Türr ezzel Németország keleti ambícióira, valamint az általa alkalmazott tarifapolitika Magyarországra gyakorolt egyre kedvezőtlenebb hatásaira gondolt. Az olcsó víziutak kiépítését azért is indokoltan vélte, mert ettől Ausztria közgazdasági és politikai befolyásának mérséklését, lehetőség szerinti megszüntetését, vagyis Magyarország politikai függetlenítésének előkészítését remélte.

¹⁹ Adalékok a vukovár-samaczi csatorna és a Szára és Kulpa hajókázhatóvá tételére vonatkozó tervezetekhez. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1880. október 22. 661–662.; Két csatornáról. Magyar Tengerpart, 1904. szeptember 3. 1.; MNL OL P 1083 Magyarországi Symbolikus Nagypáholy. I. sorozat 38. t. LXVI – Sirius – 1916. Fiume szállítási forgalmának előmozdítása.

²⁰ A baja–bátaszéki dunai híd és a fiume–boszniai vasút. Pécsi Napló, 1899. augusztus 10. 4.; *Ordasi Á.*: Még a vonat i. m.

²¹ *Balogh Róbert*: Város, fa és modernitás Debrecenben 1880–1920. Urbs 10–11. (2017) 33–70.

Fiume fizikailag csak a keskeny tengerpart mentén, nyugat felé terjeszkedhetett, vagy az Adria irányába.²² Utóbbira az árucikkek és a személyforgalom lebonyolítását szolgáló kikötők és mólók kiépítése, valamint a feltöltések kínáltak lehetőséget. Ezek az építkezések azonban a tenger mélyülésével párhuzamosan egyre nagyobb költségekkel jártak, és komolyabb technológiai kihívásokat, egyúttal kockázatokat jelentettek. A térnyerés ezen módja tehát csak súlyos költségek, előre látható korlátok és kompromisszumok árán valósulhatott meg. A kompromisszumokra már csak azért is szükség volt, mert a munkálatok a szomszédos, horvát közigazgatás alá tartozó Trsat–Sušak területére is kiterjedtek.

A magyar állam hamar felismerte, hogy Fiume térhiányos állapotán még a kikötőépítésekkel sem tud maradéktalanul segíteni, mivel a nagyobb volumenű kereskedelmi és ipari tevékenységhez raktárak, a raktárak emeléséhez pedig tág és sík felületek kellenek. Fiume és Sušak ugyan más-más államhoz tartozott, de továbbra is szoros kapcsolatban álltak és kölcsönösen hatottak egymásra. (A Rečina feletti híd össze is kötötte őket egymással.) Ezért a helybeliek számára az egyik városból a másikba való átjutás a napi rutin részét képezte. A kiemelkedően magas fiumei lakás- és lakbérárak miatt például sokan Sušakon telepedtek le és onnan jártak át iskolába, munkába vagy csak dolgaik intézésére Fiumébe.²³

A Magyarországot és Fiumét összekötő Károlyváros–Fiume vasútvonalnak is át kellett haladnia a horvát településeken, ami természetesen azonnal felvetette azt a kérdést, hogy a magyar állam (akár csak közvetett formában is) milyen mértékben és milyen eszközökkel jelenhet meg Horvátország területén, s hogy van-e joga arra, hogy egy adott horvát község kiterjedését, térkonstrukcióját és ezzel együtt a helyi társadalom térhasználatát befolyásoló átalakításokat hajtson ott végre?

Mi szükség van a fára?

A Fiume történelmét tárgyaló legújabb magyar nyelvű tudományos és ismeretterjesztő munkák számottevő része a kikötőváros közigazdasági szerepére koncentrál, különös tekintettel a magyar tengerészeti kereskedelemre és a hajózási vállalatokra, valamint az állam szempontjából legfontosabb export- és importcikkek (liszt, cukor, bor, növényolaj) és a gyarmatáru forgalmának lebonyolítására.²⁴ Az írások többnyire kitérnek a faiparra és a fakereskedelemre is, de a fa helyi szerepét és

²² Fiume és környéke a 19. századi magyar útirajzokban. Vál., összeáll. Cúrković-Major Franciska – Kiss Gy. Csaba. Bp. 2020. 169–170.

²³ *Igor Žić: Kratka povijest grada Rijeke.* Rijeka 2001.

²⁴ Például *Pelles M. – Zsigmond G.: A fiumei magyar i. m.; Erdősi Ferenc: Trieszt–Fiume. Két szomszédos kikötő versengése az első világháborúig.* Pécs 2022.

jelentőségét nem részletezik. Így természetesen kevesebb szó esik arról is, hogy a város lakosságának jelentős része a „faüzletben” találta meg a számítását. Ennek több oka is volt: a földművelésre mérsékeltén alkalmas talajviszonyok, a tengerparti életmód sajátosságai, valamint a 18. században még bőségesen rendelkezésre álló közeli erdőségek jó minőségű faállománya. A lakosság a fa meghatározó hányadát hagyományosan tűzifaként hasznosította, az értékesebb fajtákból pedig épület- és szerfákat (deszkákat, gerendákat, hordókat) készítettek.²⁵

Fiumében a középkortól kezdve a lakosság jelentős részét az egyik legmeghatározóbb tengerparti iparág, a hajóépítés foglalkoztatta. A 19. század közepén ezért a lokális elit hajózásból élő tekintélyesebb famíliáinak tagjai nemcsak hajókkal, de saját földtulajdonnal, erdővel és fűrészteleppel is rendelkeztek. Ezek a területek többnyire Fiume alközségeiben²⁶ vagy vonzáskörzetében helyezkedtek el.²⁷ A nagyobb erdő- és/vagy fűrésztelep-tulajdonosok közé tartoztak az Barčićok, Minachok és Ossoinackok, a magyar nemességet szerzett Adamichok,²⁸ valamint Cosulichok, Copaitichek, Gelletichek és Luppisok. Ez utóbbiaknak még nemesi előneveik (pecinei, bakari, szentmiklósi, tihovaczi) is birtokaikra utaltak. Az erdőbirtoklás a „faüzlet” jövedelmezőségét illetően hatalmas előnyöket biztosított számukra. Megkönnyítette a nyersanyag beszerzését és feldolgozását, illetve jelentős idő- és költségmegtakarítást tett lehetővé azzal, hogy a fa kezelése a kitermelés helyén történt. A tulajdonosnak így nem kellett a kiemelkedően magas fiumei telekárakra költenie. A jelenség természetesen nem fiumei sajátosság: Kaposi Zoltán munkáiból ismert, hogy Pécsen is hasonló folyamatok zajlottak le az építési vállalkozók körében.²⁹

Fiume „fakereskedelme” leginkább az osztrák és dalmát kikötőkbe, majd Angliába, Olaszországba és Franciaországba irányított fakiviteltre épült.³⁰ A leg-

²⁵ *Fest Aladár – A. F. Smoquina*: Fiume kereskedelme. In: Fiume és a magyar–horvát tengerpart. Szerk. Sziklay János – Borovszky Samu. (Magyarország vármegyéi és városai) Bp. 1901.; *Gonda Béla*: A magyar tengerészet és a fiumei kikötő. Bp. 1906. 56–57.; *Fest Aladár*: Fiume kereskedelme a középkorban. 2-ik és befejező közlemény. Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle 2. (1895) 81–109.

²⁶ Fiume alközségei: Cosala, Drenova, Plasse.

²⁷ Rapporto della Camera di Commercio e d’Industria in Fiume per quadriennio 1858–1861. Fiume 1862. 33. A Fiumei Kereskedelmi és Iparkamara példaként Verbovskot, Delnicét, Cubart hozza fel, de mellettük Vratát, Dragát, Lopazzát, Fužinét és Grobnik környékét is meg lehet említeni.

²⁸ *Ress Imre*: Kapcsolatok és keresztutak. Bp. 2004. 47–48.

²⁹ *Kaposi Zoltán*: Iparfejlesztés és városszerkezet Pécsen a 19–20. század fordulóján. Urbs 6. (2011) 51–76.

³⁰ MNL OL K 228 1. d. 22496/1889. 3. t. 460. a. sz.; *Gonda B.*: A magyar tengerészet i. m. 113–115.; *Erdősi F.*: Trieszt–Fiume i. m. 312–313. A fa (és a faszén) később is az egyik legfontosabb exportcikknek számított. Hajnal Antal műszaki tanácsosnak a fiumei kikötő magyar királyi építészeti hivatala főnökének 1889. évi jelentése szerint a legfontosabb kiviteli anyag a donga, a szálfa, a törzs- és átfala, a talpfá, a lé, a deszka, a bükkfa, a fatábla, a papír, a hordó és a cserzőanyag volt. Továbbá, ahogy Erdősi Ferenc számításaiból kiderül, fajlagos értékét tekintve más egyéb nyersanyagok mellett még 1913-ban is a fa dominált Fiume kiviteliében.

ismertebb fiumei városatya, aki már az 1800-as évek elején nagy mennyiségű tölgyfaexportot bonyolított le angol partnereivel, a helyi közélet egyik legtevékenyebb alakja, Andrea Lodovico Adamich volt, Fiume „városépítő” podestájának (polgármesterének), Giovanni Ciottának a nagyapja.³¹ A fa nemcsak használati, de forgalmi, piaci értékkel is rendelkezett, értékesítése így többszörös haszonnal kecsegtetett.³² Mindez különösen igaznak bizonyult az adott történelmi pillanatban, amikor a modernizálódó Angliát a napóleoni háborúk hatásai mellett a konstans fahiány következményei is sújtották. Adamich példáját mások is követték, egyre többen keresték fel fával megrakott hajóikkal a külföldi kikötőket. Adamich a készleteit már akkoriban Károlyvárosból szerezte be, és a kelet-adriai partvidéket és szigeteket is végigutazta, hogy a Balkánról fát szerezzen. Nem véletlen az sem, hogy határozottan fellépett a tölgyfa-kivitelen kulcsszerepet játszó Ludovika (Lujza)-út és a vasút kiépítésének érdekében is.³³

Mindazonáltal Adamich puhatolózásait az indokolta, hogy a Karszt vidékének sűrű erdeit a 19. század közepére kopár sziklák látványa váltotta fel. Fiume környékének elkarsztosodása már a rómaiak alatt megkezdődött, de valóban problematikusá csak a 19. századra vált, az intenzív fakitermelés következtében. Ezt támasztja alá az 1845-ben a Fiumébe utazó Diósy Márton naplóbejegyzése is: „Mondják, hogy egy századdal ezelőtt a vidék is termékenyebb volt, de a nyereszkes ember megfosztá a hegyormokat zöld koszorúitól, s kaput nyitott a romboló elemnek, melly fájdalom az erdők folytonos pusztításával nőttön nő, az egész környéket lakhatatlan sivataggá teszi.”³⁴ Eszik Veronika kutatásaiból ismert, hogy bár az 1860-as és 1870-es években is történtek intézkedések a Karszt fásítására és erodálásának lassítására, a hatóságok csak mérsékelten tudtak javítani a helyzeten.³⁵ Korabeli kormányzósági jelentések,³⁶ leírások³⁷ természetföldrajzi és florisztikai tanulmányok sora tárgyalta a problémát. Matisz János fiumei főgimnáziumi

³¹ *Ervin Dubrović*: Andrea Lodovico Adamich cittadino europeo. Rijeka 2019.; *Ress I.*: Kapcsolatok és keresztutak i. m. 29–61.

³² *Oroszi Sándor*: A dualizmus kori fakereskedelem, különös tekintettel Erdélyre. Erdészettörténelmi Közlemények 78. (2009) 5–266.; *Erdősi F.*: Trieszt–Fiume i. m. 308–317. A fa tömege és fajsúlya a fa értékének csak a töredékét adta.

³³ *Gergely András*: Egy gazdaságpolitikai alternatíva a reformkorban. Bp. 1982. 17–18.; *Ress I.*: Kapcsolatok és keresztutak i. m. 35–36. Adamich 1825-ben megjelentetett Észrevételek című röpiratában Sopron és Zágráb közt kívánt vasutat létrehozni, amivel elsősorban nem az országos, hanem a helyi és a közös birodalmi érdekeket tartotta szem előtt.

³⁴ *Čurković-Major F. – Kiss Gy.*: Fiume és környéke i. m. 107–108.

³⁵ *Eszik Veronika*: A magyar–horvát tenger mellék mint nemzetiségű táj. Adalék az intézményesülő földrajztudomány és a nemzetépítés kapcsolatához. Korall 62. szám (2015) 75–96.

³⁶ Državni arhiv u Rijeci (a továbbiakban: DAR) JU 5 Kormányzósági iratok. Elnöki iratok (a továbbiakban: JU 5) 148. d. 94/1885.; DAR JU 5. 154. d. 437/1886.; DAR JU 5. 162. d. 368/1888.; DAR JU 5. 211. d. 1040/1897.

³⁷ Befásítás fiumei területen. Magyar Tengerpart, 1902. március 22. 3.

tanár a kérdéssel foglalkozó munkáiban a jelenség összetett voltát hangsúlyozta: szerinte ugyanis a Karszt elkopárosodásában az emberi beavatkozáson (favágás) kívül a Kvarner-öböl természeti viszonyai, a bóra és a rendkívüli szárazság, valamint a marha- és kecskelegeltetés káros hatásai is közrejátszottak.³⁸

Végő soron Fiume az 1800-as évekre már a saját faszükségletének kitermelésére sem volt képes. A lakosság ezt a problémát a szlavóniai, horvátországi és a boszniai faáru beszerzésével orvosolta,³⁹ de az így rendelkezésre álló készletekből csak annyit tartott meg, amennyi a helyi szükségleteket kielégítette.⁴⁰ A többiit külföldön értékesítették vagy hajóépítésre használták fel.⁴¹ Gonda Béla 1906-ban közzétett összefoglalója szerint Fiumében 1840-től 1859-ig évente 12-35 hajót építettek, melyek értéke az 1855-ös évben meghaladta az egymillió forintot.⁴² Fest Aladár szerint 1867-ben 13 hajóépítő-telep működött a városban.⁴³

A hajóépítés prosperálása logikus következménye volt az 1853-ban kitört krími háborúnak. A konfliktus ugyanis lehetőséget teremtett a fiumei kereskedők számára, hogy hadiszereket szállítsanak és gyarapítsák a kereskedelmi flottájukat. A századfordulón kiemelkedő helyi elitcsaládok közül többen éppen ekkor (az 1840-es és 1850-es években), tehát részben az úgynevezett „horvát érában” alapozták meg anyagi és politikai helyzetüket. Jóllehet a fellendülés 1856-tól ismét hanyatlásba fordult, ahogy a Fiumei Kereskedelmi és Iparkamara 1862. évi jelentéséből, valamint Hajnal Antal, a fiumei kikötő magyar királyi építészeti hivatal vezetőjének összefoglalójából ezt megtudhatjuk.⁴⁴

A „vitorlások aranykora” tehát nem tartott sokáig. 1868-ban Fiume ismét magyar fennhatóság alá került, és megkezdődött a város fejlesztése, infrastruktúrájának kiépítése. Az állami kezdeményezések a gőzhajózás elterjedésével és a globális kereskedelmi útvonalak átrendeződésével együtt komoly gazdasági, társadalmi és

³⁸ *Matisz János*: A tenger növényvilága. In: Fiume és a magyar–horvát tengerpart i. m.

³⁹ *Erdösi F.*: Trieszt–Fiume i. m. 312. 1913-ra a fabehozatal még több területre kiterjedt: a Felvidékről, Krajnából, valamint a stájer tartományokból a fűrészáruhoz szükséges puhafát (fenyőt), Kárpátaljáról bükkfát, a horvát–szlavón és boszniai területekről pedig haszonfát, főleg tölgyfát hozattak Fiumébe.

⁴⁰ *Teleki Domonkos*: Egynehány hazai utazások leírása. Bp. 1796. 135.

⁴¹ A különböző statisztikai kimutatásokat szemlélve feltűnhet, hogy a Fiuméből elszállított fa mennyisége és értéke jócskán meghaladja a beérkezettét. Ennek valószínűleg az az oka, hogy az összesítésekben csak a vámkülfölddel lebonyolított forgalmat tüntették fel. Vagyis abban az Osztrák–Magyar Monarchia vámegységéhez tartozó területek – úgymint Ausztria, Csehország, Horvátország, illetve az 1879. évi LII. tc. értelmében Bosznia és Hercegovina – export- és importeredményei nem jelennek meg.

⁴² *Gonda B.*: A magyar tengerészet i. m. 85–86.

⁴³ *Fest A.*: Fiume kereskedelme i. m. 86.

⁴⁴ *Rapporto della Camera* i. m.; *Hajnal Antal*: Fiume és kikötője. Fiume 1885. 8.; *Pelles M. – Zsigmond G.*: A fiumei magyar i. m. 89. A dekadenciát egy rövid időre az Amerikai Egyesült Államokban kitört olajár-háború miatt Európa felé meginduló olcsó kőolajexport generálta szállítási lehetőségek, majd az orosz–osztrák háború okozta konjunktúra törte meg.

politikai következményekkel jártak, amik kihatottak a térhasználatra is. Gyárakat emeltek, a tereket vasúti sínek szeltek át, a partmenti hajóépítő műhelyek helyét az 1870-es évek végén tágas, modern kikötő foglalta el. 1883-ban hivatalosan is megszűnt az utolsó hajóépítő telep Fiumében.⁴⁵ Ezek a változások a faipar és -kereskedelem irányát és dimenzióját is befolyásolták.

Bár a vitorlásépítés visszaszorulása számottevő bevételtől fosztotta meg az üzletágban érintetteket, a faüzlet előtt újabb ajtók nyíltak meg. Mind a kikötő, mind a vasútvonal kiépítése megsokszorozta a fakeresletet. Az infrastrukturális fejlesztések révén könnyebbé vált a fa beszerzése és értékesítése, az építkezések pedig – újabb mólók, rivák kialakítása, sínek lerakása, lakóházak és középületek építése és fűtése, az utcák átalakítása – óriási mennyiségű fát igényeltek. Ezen felül a bővülő kapacitású gyárak ugyancsak egyre több energiahordozót, illetve gyakran faalapú nyersanyagot használtak fel, a termékek elhelyezése és szállítása pedig mind nagyobb mennyiségű (fa)tároló beszerzését igényelte.⁴⁶ A fa iránti megnövekedett külföldi és belföldi kereslet, valamint a forgalom általános növekedése miatt egyes vállalatok már célzottan a fa specializált feldolgozására és értékesítésére törekedtek, mint például Luigi Ossoinack és Eugen Baccich láda- és hordógyára vagy Fery Nándor⁴⁷ bútorgyára.⁴⁸

A fa később sem vesztett a jelentőségéből. A Fiumei Kereskedelmi és Iparkamara, valamint a képviselőtestület, a Rappresentanza 1871–1919 közötti tagjainak üzleti érdekeltségeit megvizsgálva kitűnik, hogy többségük legalábbis közvetetten érdekelt volt a faüzletben. Soraikban nemcsak fakereskedők, de bútorkészítők, asztalosok, nagyiparosok, gyártulajdonosok vagy a fa szállítását lebonyolító fuvarozók is helyet kaptak.⁴⁹ A faüzlet dimenzióit jól mutatja, hogy a városatyák az 1870-es évektől mindent elkövettek azért, hogy az olcsó, határörvidéki és boszniai fa forgalmát Ogulinba, majd onnan Fiumébe tereljék és Trieszt dominanciáját ezen a téren megtörjék. Ezért bírt a fiumei városatyák számára óriási jelentőséggel az úgynevezett bosnyák vasútvonal kiépítése. A katonai körök és

⁴⁵ *Denk Árpád*: A magyar tengerészet. In: Fiume és a magyar–horvát tengerpart i. m.

⁴⁶ A faszén előállítása ugyancsak jelentős volumenű volt. A kőszénre áttérés csak fokozatosan valósult meg.

⁴⁷ Eredetileg Pollák.

⁴⁸ *Pelles Márton*: A fiumei kikötő és a magyar kereskedelmi tengerészet fejlődése (1868–1914). Doktori (PhD) értekezés. Pécsi Tudományegyetem. Pécs. 2020. 104.; *Erdősi F.*: Trieszt–Fiume i. m. 230. Pelles Márton kutatásaiból ismert, hogy a lisztet is Ossoinack gyárának hordóiban exportálták. Erdősi Ferenc munkáiból pedig azt tudjuk, hogy a szőlőkultúrához nélkülözhetetlen hordó és donga a legtöbb kis kikötő legfőbb kiviteli cikkeinek egyike volt.

⁴⁹ A Fiumei Kereskedelmi és Iparkamara, valamint a Rappresentanza 1871–1918 közötti tagnévsorát tartalmazó saját adatbázis alapján. A két testület tagjai között nagy volt a személyi átfedés és a rokoni összefonódás, illetve egy-egy személy több ipari és kereskedelmi tevékenységben, üzletben is érdekelt lehetett, így nemcsak vaglyagosságok, hanem párhuzamosságok is megfigyelhetők.

Trieszt lobbija miatt ugyan végül a hön áhított Ogulin–Bihać összeköttetés nem valósult meg,⁵⁰ de a fiumeiek távolabbi területek fái iránti érdeklődése még az első világháború utolsó hónapjaiban sem lankadt. Ezt jelzi, hogy 1918 nyarán a fiumei Heller és Pollák fatermelő cég az ogulini fűrésztelepét a Likani Faipar Rt. égisze alatt részvénytársasággá alakította át, amihez a Magyar Általános Hitelbank fiumei fiókja nyújtott segítséget.⁵¹

Tekintve, hogy a faipar és -kereskedelem fellendítése egybeesett Magyarország közgazdasági törekvéseivel, a fiumeiek egy adott pontig számíthattak a magyar kormányok és egyes pénzintézetek támogatására. A kitűzött célok megvalósítása azonban általában nem ment egyszerűen, mivel az állam és a fiumei elitcsoportok között sosem jött létre teljes és kizárólagos érdekezonság – ebben a kérdésben sem. Ráadásul a napirendre kerülő ügyek (állami szubvenciók, a vám- és tarifapolitika átalakítása, modern raktárak felállítása, valamint a vasútösszeköttetések) nem ritkán összbirodalmi érdekeket is érintettek, s a közös monarchia prioritásainak a magyar állami szempontokat is alá kellett rendelni.

Falerakatok

Bár a Fiumével foglalkozó kereskedelmi és gazdasági témájú kutatások többsége az adás-vétel aktusára összpontosít, a raktározás ugyanolyan jelentőségű tényezőnek tekinthető, hiszen a fát elszállításáig tárolni, kezelni és őrizni kellett. A tárolás jelentősége abban rejlik, hogy helyes árkezelés mellett a kereskedő a maga javára fordíthatja az áringadozások okozta eltéréseket. A tárolás így pozitívan befolyásolhatja a kereskedelmi tevékenységet, mivel a kereskedő a várakozás és az eladás helyes időzítésével kedvezőbb áron értékesítheti készletét. Az ütemezésre azonban csak azoknak van lehetőségük, akik nincsenek rászorulva portékáik azonnali eladására és költséghatékonyan tudják a termékeiket elhelyezni.⁵² Fiume szűkös térvizonyai miatt ezt csak kevesen mondhatták el magukról akkoriban.

A kérdés jelentőségének természetesen a közvélemény is tudatában volt. Az országgyűlésben, a Rappresentanzában, a Kereskedelmi és Iparkamarában, valamint a korabeli sajtóban sorra jelentek meg azok a vélemények, amelyek a helyhiányból adódó tárolási nehézségeket tartották a várost sújtó egyik legnagyobb csapásnak.⁵³ Általános volt a meggyőződés, hogy a raktározás megoldatlansága

⁵⁰ *Ordasi Á.*: Megy a vonat i. m.

⁵¹ Uj részvénytársaság a faszakmában. A Fakereskedelem, 1918. május 8. 2.

⁵² *Glósz József*: Gabonakereskedelem Magyarországon a 19. század első felében. Bp. 2014.

⁵³ MNL OL K 228 1. d. 1889. 22496/1889. 3. t. (460. a. sz.); MNL OL Z 1610 Magyar Államvasutak Igazgatósága. MÁV Gyűjtemények. 624. d. Fiumei vasút fejlesztése tanulmány (1899); DAR JU 5, 417. d. 4376/1908. (XXIII. 2. 17. a. sz.).

és a tárházak siralmas állapota⁵⁴ a legfőbb akadálya Fiume valódi tengeri empóriává (kereskedelmi központtá) válásának és a közvetítőkereskedelem (transito) proprekereskedelemre⁵⁵ cserélésének. Ezek a dilemmák leginkább a fa esetében kerültek előtérbe, ami részben a fa iránti keresletnek és értéke növekedésének volt köszönhető, részben pedig annak, hogy a fa még feldolgozott formában is nagy fajsúlyú, nehezen mozgatható anyag.

Ezért is jelentett problémát, hogy az első kikötőépítési tervekben a kormány a központi farakodó helyének a pályaudvar melletti területet jelölte ki.⁵⁶ A terület viszonylag alacsony szintkülönbsége és a pályaudvar közelsége ugyan megkönnyítette a faárúk mozgatását, osztályozását és tovább szállítását, ám – ahogyan az 1884. és 1887. évi kikötőépítési ankéton is kiderült – az egyre halmozódó készletek elzárták az utakat, a vágányokat, és így torlódásokat, közlekedési fennakadásokat idéztek elő.⁵⁷ A Tengerészeti Hatóság szakértői a következőképpen vázolták a helyzetet: „a fiumei viszonyok kizárják annak lehetőségét, hogy nagyobb fakereskedők rakhelyeket, raktárakat bérelhessenek vagy megszerezhessenek. Ha tehát a fakereskedést megtartani, fejleszteni akarjuk, gondoskodni kell oly területekről, melyek lehető olcsó bérletért bérbe adhatók legyenek, hogy a fa helyben nyerjen oly helyet, hol raktározatható sortírozhatik, hogy a fa szállítása folyamatos legyen, s ne legyenek a vasutak a rögtönös nagy faforgalom nyomása alatt. Hiányzanak Fiumében a part közvetlen közelében egyesek vagy nagyobb vállalatok által kibérelhető raktárak, a lakáshiány máris érezhető, s mindezekben csak újabb helyek nyerése által lehet segíteni, s a kikötő fejlesztésénél azokra tekintettel kell lenni.”⁵⁸ A szakértők és egyes miniszterek kizárólag a Rečina partjain fekvő Deltát⁵⁹ és Brajdicát tartották alkalmasnak arra, hogy a központi farakodót befogadják. Véleményüket annak ellenére is fenntartották, hogy – mivel egyik terület egyértelműen nem, a másik pedig csak vitatottan tartozott Fiuméhez – ott a magyar államhatalom nem, vagy csak nagyon korlátozottan és közvetett formában érvényesülhetett.⁶⁰

A Rečina mint határfolyó alapvető tér- és társadalomstrukturáló jelentőségét nem lehet eléggé hangsúlyozni. Fiume még a(z olasz) nevét is a folyóról kapta.

⁵⁴ MNL OL Z 1525 156. d. 90560/1897. XVIII. 188. t. (90560. i. sz.).

⁵⁵ A saját számára és kockázatra üzött kereskedési forma.

⁵⁶ Képviselőházi irományok, 1869. IX. kötet. 938. 148–149.

⁵⁷ *Gonda B.*: A magyar tengerészet i. m. 57–58., DAR JU 9. Tengerészeti Hatóság iratai (a továbbiakban: JU 9) 904. d. 172/1884.

⁵⁸ DAR JU 9 904. d. 172/1884.

⁵⁹ A Deltáról részletesebben: *Ordasi Ágnes*: Tértfoglalás. A fiumei(?) Delta megszerzésének stratégiái. Urbs 14. (2019) 47–67.

⁶⁰ Jelentés a Közmunka- és közlekedésügyi m. kir. ministerium 1889. évi költségvetéséhez. Állami költségvetés. 1889. 118–120.

A 19. században a víz erejét kihasználva, malmok és különböző gyárak települtek a partjára, a térsztagyár, a bőrgyár, vagy éppen Adamich 1821-ben alapított Hartera nevű papíruzeme.⁶¹ A Rečina kiemelt szerepét a helyi közösség életében az is mutatja, hogy a helybéliek még a századfordulót követően is ott horgonyoztatták kisebb hajóikat, bárkáikat. (Igaz, ebben az is közrejátszott, hogy miután 1891-ben Fiume szabad kikötői státuszát megszüntették, az egyik punto francót⁶² a folyó jobb partján hozták létre, és ott a vámteleket továbbra is Fiume városa határozhatta meg.)

Áradásaival a Rečina állandó fenyegetést jelentett Fiume és Sušak lakosságára. A folyó szabályozásának gondolata már az 1830-as és 1840-es években megfogalmazódott,⁶³ de a munkálatok csak a horvát korszakban, Fiume és Sušak egyesítését követően kezdődtek meg. Ekkor a Rečina vizét új mederbe terelték, az eredeti ágából pedig egy holt csatornát⁶⁴ hoztak létre. A szabályozás 1855-ben zárult le, amikor a két folyóág között létrejött az az értékes, farakodásra alkalmas sík terület, amit formája után, a görög ábécé negyedik betűjéről Deltának neveztek el. A szabályozással a folyó üledékesedését és valamelyest az árvizek okozta károkat is sikerült mérsékelni, de mivel az Osztrák Kereskedelmi Minisztérium elvi hozzájárulása ellenére a Delta parcelláit nem a fiumei, hanem a buccari-i telekkönyvbe vették fel, újabb disszonanciák jelentkeztek.⁶⁵ Azaz, mikor 1861-ben az alkotmányos viszonyok helyreállításával Fiume a horvát Sušaktól független adminisztratív egység lett,⁶⁶ felmerült a kérdés, hogy a Delta területe felett ki és milyen joggal rendelkezzen? A Rečina régi vagy új medre számít-e a két település határának?⁶⁷

A határ azonosításának problémája az 1868. évi horvát–magyar kiegyezéssel vált igazán fontos kérdéssé, mert Fiume és Sušak ekkor határvárosokká léptek elő. A horvát–magyar nézeteltérések sajátosságaként könyvelhető el, hogy a két fél egyaránt arra törekedett, hogy a Delta hovatartozása körüli nehézségeket magán- és tulajdonjogi problémaként tüntesse fel a nyilvánosság előtt.⁶⁸ A Deltát az

⁶¹ Ez utóbbit 1827-ben Walter Crafton Smith és Charles Meynier vásárolta fel és hozta létre a modern technológiát alkalmazó világhírűvé lett papírgyárát. Az épület a Rečina bal partján, tehát Sušakon épült fel, de hosszas tárgyalások eredményeképpen megállapodás született, hogy adózási szempontból Fiuméhez tartozónak ismerik el.

⁶² Szabad kereskedelmi övezet, szabadkikötő.

⁶³ DAR JU 9. 904. d. 3739/1882. (I. 2-2981/1887. 1882)

⁶⁴ A csatorna korabeli olasz, horvát, illetve magyar megfelelője: Fiumara-canal, Mrtvi-kanal, Holt-csatorna.

⁶⁵ MNL OL K 26 Miniszterelnökségi Levéltár. Központilag iktatott és irattározott iratok (a továbbiakban: K 26) 873. cs. 1910. XXVII. t. 4478/1905. (81. a. sz.) XXV. t.

⁶⁶ DAR JU 9. 904. d. 4860/1891. 17. 27/1891. Fiume 1861-ben közvetlenül császári fennhatóság alá került.

⁶⁷ MNL OL K 26 873. cs. 1910. XXVII. t. 13312/1898. XXIX. t. (2941. a. sz.) 44.803/IV. KM.

⁶⁸ MNL OL Z 1525 555. d. 153693/1904. XVIII. 188. t. (11573/1905. i. sz.); MNL OL K 26 873. cs. 1910. XXVII.t. 4478/1905. XXV. t. (81. a. sz.); MNL OL K 26 873. cs. 1910. XXVII. t. 3211/1906. XXV. t. (290. a. sz.) 66.173/1906. I. a. BM.

1880-as években Zichy Ágost kormányzó, 1897 novemberében Perczel Dezső belügyminiszter, majd 1908-ban Riccardo Zanella parlamenti képviselő, a fumei Autonóm Párt vezére is Horvát-Szlavónországokhoz (Sušakhoz) tartozó területnek ismerte el.⁶⁹ A források tanúsága szerint azonban egyes hon- és városatyáktól a közjogi terjeszkedés szándéka sem állt távol.

A közjogi kérdéstől való tartózkodás mögött az a józan megfontolás húzódott, hogy a Deltával kapcsolatos dilemmák aktualizálhatták volna a kikötőváros állami hovatartozása körüli vitát, amit az 1883–1884. évi horvátországi tüntetéseket követően a magyar és a horvát kormányok, valamint a fumei kormányzók egyaránt el akartak kerülni. Ezért a konfliktusok elharapózását megelőzendő, számos alkalommal leszögezték, hogy az „országos határok rendezése csakis törvényhozási úton eszközölhető”.⁷⁰ A tapasztalat szerint a Fiumével kapcsolatos kérdésekben a törvényhozás útjai könnyen tévútra vagy sötét sikátorokba vezethettek. Ám ez az óvatosság sem a magyar, sem a horvát, sem a fumei érdekelteket nem tartotta vissza attól, hogy ne ragaszkodjanak a saját igazukhoz, a Delta feletti (vélt vagy valós) jogaikhoz, valamint hogy ne vádolják meg a másik felet a közjogi kérdések felbolygatásával.

Horvát részről elsősorban Erazmo Barčić, fumei és sušaki patrícus neve említhető, aki 1895-ben a horvát szaborban kelt ki a fumei és magyar határkoncepciók ellen. Kijelentette, hogy a Rečina eredeti ágját, a „Holt Csatornát” kell a határnak tekinteni. Így tehát sem Trsat, sem a Delta nem lehetnek a „corpus separatum” részei, ezért ott nem lehet érvényes a magyar jogrend.⁷¹ Barčić véleménye később sem változott. Pár évvel később Trsat–Sušak község jogügyi képviselőjeként azért tagadta meg a Deltáról a fumei vágóhidig tervezett vasúti iparvágány létesítése céljából megtartott bejárési jegyzőkönyv aláírását, mert azt a Deltán magyarul vették fel. Szerinte a magyar és fumei részről kiküldött szakértők ezzel törvénysértést követtek el, mert az 1868. évi törvény értelmében a jegyzőkönyveket mindig a tanácskozásoknak helyet adó terület hivatalos nyelvén kell vezetni. Tekintve – vélekedett Barčić –, hogy Horvátország határa nem a Rečina új medrének közepéig, hanem a „Holt Csatornáig” terjed, a Deltán készült jegyzőkönyv nyelve kizárólag a horvát lehet.⁷² Erre az álláspontra helyezkedtek a horvát bánok, így Khuen-Héderváry Károly, majd Teodor Pejačević is.⁷³

⁶⁹ MNL OL K 26 873. cs. 1910. XXVII. t. 18762/1897. (3283. a. sz.); Képviselőházi Napló (a továbbiakban: KN), 1906. XX. kötet. 340. országos ülés. 1908. június 5. 22.

⁷⁰ MNL OL Z 1525 555. d. 153693/1904. XVIII. 188. t. (11573/1905. i. sz.).

⁷¹ *Željko Bartulović: Pravno-Povijestni položaj riječke luke.* 985. (<https://bit.ly/3Ev3GEn>, letöltés 2022. aug. 6.)

⁷² MNL OL Z 1525 555. d. 153693/1904. XVIII. 188. t. (11573/1905. i. sz.).

⁷³ MNL OL K 26 873. cs. 1910. 4478/1905. (81. a. sz.); MNL OL K 26 873. cs. 1910. 776/1907. (776. a. sz.) XXVII. t.

Ami a magyar „vádaskodásokat” illeti, itt mindenekelőtt Plósz Sándor igazság-, és Lukács Béla, majd Wekerle Sándor pénzügyminiszterek tiltakozásai hozhatók fel például. Ők azt kifogásolták, hogy 1897-ben a horvát hatóságok a Deltához épített Baross-fakikötő mólóját, hullám- és zárgátját mint Trsat–Sušak községhez tartozó részeket tüntették fel az új telekkönyvi betétek alapjául szolgáló kataszteri térképeken. A miniszterek arra a következtetésre jutottak, hogy a horvátok ezzel nyíltan a Baross-kikötő és annak tartozékai megszerzésére tettek kísérletet. Szerintük e logika mentén a horvátok akár az osztrák határig terjedő egész „fiumei tengerészet” (sic!) is maguknak követelhetnék volna. A miniszterek megoldásként azt javasolták, hogy a Deltát, a Baross-fakikötőt, valamint a mólókat „vitatott” jelzővel lássák el, s egyúttal vezessék be a fiumei telekkönyvbe – tehát valójában kettős iktatást indítványoztak. Ez végül a bán beleegyezése és tudta nélkül 1902-ben meg is történt,⁷⁴ amiért Trsat–Sušak telekkönyvi pert indított Fiume, a MÁV és a kincstár ellen.⁷⁵

A Rappresentanza és a Kereskedelmi és Iparkamara tagjai természetesen a magyar álláspontot támogatták és számos alkalommal kijelentették, hogy a két állam (és ezáltal Fiume és Sušak) határa nem lehet más, csakis a Rečina új medrének, azaz az élő folyónak a közepe. Tehát ott (lehetőség szerint a fiumei hatóságok közreműködésével) a magyar jogrendnek kell érvényesülnie. A városatyák reakciója valójában nem meglepő. Ők vállalkozásaik számára értékesítendő árut, áruik számára vevőt és rakhelyet, városuk számára pedig farakhelyek feletti jurisdictionális jogot követeltek.⁷⁶

A konfliktusokat súlyosbította, hogy a Delta területe és értéke folyamatosan nőtt a feltöltések miatt:⁷⁷ 1881-ben 0,019152 km²,⁷⁸ 1889-ben már több mint 0,105000 km² volt,⁷⁹ 1902-ben pedig az 1,3 km²-t is meghaladta.⁸⁰ Ezekkel a paraméterekkel a Delta a helyi viszonyok közt tekintélyes méretű területnek számított, hisz Fiume a kerületeivel együttesen sem érte el a 20 km²-t. Az igazi gyarapodás 1888-ban kezdődött, miután szerződést kötöttek a Gregersen G. és fiai,

⁷⁴ MNL OL K 26 873. cs. 1910. 3155/1906. (290. a. sz.) XXV. t.; MNL OL K 26 873. cs. 1910. 2111/1906. XXV. t. (290. a. sz.); MNL OL K 26 873. cs. 1910. 4478/1905. XXV. t. (81. a. sz.). A telekkönyvek mérsékelten voltak alkalmasak arra, hogy viszonyítási pontként szolgáljanak az ügy rendezésében, mivel Magyarországon, Horvátországban és Fiumében is más-más időpontban és eltérő határfokkal vezették (be) őket, továbbá mert magyar és horvát részről egyaránt történtek szabálytalanságok.

⁷⁵ Il terreno del Delta. La Bilancia, 1909. október 4. 3.; Telekkönyvi pör Fiume és Susak között. Az Ujság, 1909. október 1. 8.

⁷⁶ MNL OL K 26 873. cs. 1910. XXVII. t. 7364/1899. és ad 7364/1899. (5205. a. sz.) XXXI. t.; DAR JU 5. 377. d. 18/1886. ad 8/1881.; Le condizioni al Delta e il memoriale dei datori di lavoro. La Bilancia, 1908. január 18. 2.

⁷⁷ MNL OL Z 1525 263. d. 147789/1899. XVIII. 188. t. (106227. i. sz.).

⁷⁸ DAR JU 5. 377. d. 18/1886. ad 8/1881.

⁷⁹ MNL OL K 228 1. d. 22496/1889. 3. t. (460. a. sz.).

⁸⁰ MNL OL K 26 873. cs. 1910. XXVII. t. 3155/1906. (290. a. sz.) XXV. t.

valamint a zimonyi Schwarz Ármin és fia társvállalkozókkal a kikötő kibővítésére és a Delta területének feltöltésére.⁸¹ Ezek az építkezések az egész korszakban zajlottak, és a fiumei kormányzó, valamint a horvát bán még 1918 szeptemberében is a kikötő, valamint a Delta bővítéseiről tárgyalt.⁸²

A Delta értékét emelte, hogy nemcsak méreteiben gyarapodott, hanem berendezettségében is, gyorsan nőtt a rajta létesített, egyre jobb minőségű, változatos funkciójú objektumok száma. Egyre több vágány és raktár is létesült,⁸³ 1893-ban pedig befejeződött a hozzá csatolt Baross Gábor-fakikötő kiépítése, ami már az 1888-as évek terveiben is kiemelt célként fogalmazódott meg. A terület és a fakikötő közötti vasúti és közúti összeköttetést modern forgóhidak biztosították.⁸⁴

A Delta feltöltése kifizetődő beruházásnak bizonyult. Már a századfordulón,⁸⁵ de különösen a világháború előestéjén számos fiumei és sušaki – többnyire, de nem kizárólagosan a faüzletben érdekelt – vállalkozó költöztette árukészletét a területre. Így Raimondo L. Bačić, Giovanni Minach, Francesco Padoani, Josip Premrou. Sokuk neve a Kereskedelmi és Iparkamara, a Rappresentanza, de még a Sirius szabadkőműves páholy taglistáiban is szerepel.⁸⁶ A felsorolt vállalkozásokon túl természetesen olyan országos, sőt birodalmi érdekkeltséggel rendelkező társaságok is megjelentek itt, mint a Neuberger Bódog és fia, a Societé dei Legnami d'Ungheria e Slavonia desposito Gairard, vagy éppen a Heller és Pollak.⁸⁷

A Deltával ellentétben a Brajdica egyértelműen Horvátország integráns részét képezte. A terület a Rečina bal partján, a folyó irányával megegyezően délre, a tengerpartig nyúlt el, és rajta a kezdetektől szőlőt műveltek. Erre utal a neve is, ami magyarul (kis) lugast jelent. A Brajdicát két különálló rész alkotta: a tengerhez közelebb eső „nagy” vagy „alsó”, valamint az északibb fekvésű „kis” vagy „felső” Brajda.⁸⁸ Bizonyára ez utóbbi kicsinyítőképzős, becézett alakját használták a 19. század második harmadától az egész területre. A megkülönböztetésre azért is szükség

⁸¹ *Gonda B.*: A magyar tengerészet i. m. 60.

⁸² La Bilancia, 1918. augusztus 25. 28.

⁸³ MNL OL K 228 67. d. 88451/1893. 2. t. (25717. a. sz.). Paradox, hogy a tárházak és a vágányok is nagy területet igényeltek, ezért egymást akadályozó „riválisok” lettek.

⁸⁴ MNL OL K 228 40. d. 75746/1894. 2. t. (75746. a. sz.); MNL OL K 228 70. d. 1895. 57520/1889. 3. t. (57520. a. sz.); *Gonda B.*: A magyar tengerészet i. m. 58–59.

⁸⁵ *Edvi Illés Sándor*: A magyar királyi államvasutak és az üzemükben levő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai II. Bp. 1896. 566.

⁸⁶ A páholyt 1915-ig Arthur Steinacker nagymester vezette, aki a Kőolajfinomító- és a Rizsfinomítógyár mellett a Fiumei Építő Rt. igazgatóságában is helyet foglalt, valamint a fiumei faexport iránt nagy érdeklődést tanúsító Magyar Általános Hitelbankhoz tartozó Fiumei Hitelbank (és jogelődje) igazgatói posztját is betöltötte. Steinacker ezáltal 1899-ben a Fatermelő Rt. megalakításában is részt vett.

⁸⁷ A Magyar Szent Korona országai területén üzemben levő távbeszélő-hálózatok előfizetőinek betűrendes névsora 1913. december. Bp. 1913.

⁸⁸ Idézi *Bartulović, Ž.*: Pravno-Povijestni i. m.; *Ivan Mario Šamanić*: Sušačka Brajda i Brajdica. Rijeka 1995. 69–70.; *Radmila Matejić*: Kako čitati Grad. Rijeka 2007. 328–331.

mutatkozott, mert a fiumei pályaudvar szomszédságában is létezett egy Brajda nevű kis városrész.⁸⁹

A Brajdica 1852-ig a ferences rendi szerzetesek birtokában volt. Ekkor a folyószabályozási munkálatok miatt a császári királyi kincstár megvásárolta. Bár a magyar állam részéről a Brajdica megszerzésének gondolata a Deltával együtt már az 1870-es évek végén felmerült,⁹⁰ az a szándékok ellenére 1885-ben Trsat–Sušak község tulajdonába ment át.⁹¹ A magyar állam azonban nem mondott le arról, hogy befolyását a Brajdicára is kiterjessze. Expansziós szándékának háttérben egyrészt a tengerészeti szolgálat bővülő igényei, a fiumei forgalom fejlődésének gyors üteme⁹² és a raktározási nehézségek álltak,⁹³ másrészt a terület sík felszíne, a tenger viszonylagos sekélyisége, valamint a kedvező elhelyezkedés, ami lehetővé tette a Delta könnyebb – akár vasúttal történő – megközelítését is. A Brajdica használatba vétele a szabadkikötői státusz 1891. évi eltörlésével vált nélkülözhetetlenné, mivel ekkor gondoskodni kellett (egyfajta kompenzációként az elvett porto francói jogokért) megfelelő méretű punto francók kialakításáról a lakosság számára.⁹⁴

A feltöltések eredményeképpen a Brajdica 1891-re 45 000 m²-rel gyarapodott, de ahogy a Deltánál is történt, a forgalom fokozódása miatt a munkálatok az 1890-es évek végén sem álltak le.⁹⁵ Ekkorra már világossá vált, hogy a raktározás céljaira Fiumében rendelkezésre álló tér a Delta kibővítésével sem lesz elégséges, különösen, hogy a MÁV egyes építményeit és tereit a Déli Vasút is igénybe vette.⁹⁶

⁸⁹ *Massimo Superina*: Stradario di Fiume. Roma 2015. 23., 83.

⁹⁰ DAR JU 9. 904. d. 3739/1882. (I. 2-2981/1887. 1882),

⁹¹ Fiume és Sušak az ókortól fejlett szőlőkultúrával, valamint jelentős borkészítési és -kereskedelmi tradíciókkal rendelkezett. Erre utal, hogy a Rečinát a római korban Oeneusról (Eneo), a szőlőművés mitológiai kalidóni királyról nevezték el. A legenda szerint Dionüszosz, a bor istene neki adta át az első szőlőtőkét, hogy a szőlőművelést elterjessze. Bár a 19. század végére a beözönlő olasz és dalmát borok miatt a helyi szőlőtermesztés jelentősége erősen csökkent, a lakosság életéből nem tűnt el teljesen. A forgalmi statisztikák, kimutatások mellett ezt tanúsítják a sušaki királyi járásbíróshoz benyújtott, illetve az az által keletkeztetett iratok, amelyekben a szőlőhöz és a szőlőműveléshez való „jog” már-már állandóan visszatérő retorikai elemet jelentett, hiszen „a Tengerparton rendszerint minden házban pince is van, mely legalább 3 m mély, világos”. Jellemző példa emellett Luigi Ossoinack nagykereskedő és nagyiparos panasza, miszerint „a Rečina hosszában s annak mindkét partján szőlő ültetvények vannak, amelyek az illetékes hatóságok vétkes mulasztása és tudatlansága következtében a tulajdonosok nagy kárára folyton süllyednek, omlanak a patakba”. MNL OL Z 1525 413. d. 1173/1900. XVIII. 182. t. (1173. i. sz.); MNL OL Z 1525 263. d. 106227/1899. XVIII. 188. t.

⁹² MNL OL K 228 1. d. 1889. 25025/1889. 3. t. (460. a. sz.); MNL OL K 228 1. d. 1889. 5943/1887. 3. t. (1417. a. sz.); MNL OL K 228 67. d. 88451/1893. 2. t. (25717. a. sz.).

⁹³ *Szántó Jakab*: Fiume kikötője és pályaudvara. A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye 45. (1911) 174.

⁹⁴ MNL OL K 228 1. d. 13280/1889. 3. t. (460. a. sz.). Az állam a punto francók létrehozásával a vámokból származó bevételeinek egy részét átengedte a városnak és a helyi lakoságnak. Épp ezért elhelyezésüket és kiterjedésüket jól át kellett gondolnia.

⁹⁵ MNL OL K 228 67. d. 88451/1893. 2. t. (25717. a. sz.); *Gonda B.*: A magyar tengerészet i. m. 60.

⁹⁶ MNL OL Z 1525 262. d. 13339/1899. XVIII. 188. t. (12080. i. sz.); MNL OL Z 1525 156. d. 162853/1897. XVIII. 188. t. (157720. i. sz.); MNL OL Z 1524 Magyar Államvasutak Igazgatósága.

A Brajdica területe 1914-re elérte a 0,095 km²-t,⁹⁷ de az áru- és kocsitorlódás – a fakonjunktúra hullámozását leképezve⁹⁸ – változatlanul kihívást jelentett a kikötő számára. Gyakran előfordult, hogy mivel a faküldeményeket nem tudták időben elhajóztatni, az újabb készletek nem érkezhettek be a fatelepekre.⁹⁹ Ez történt 1893-ban,¹⁰⁰ 1908-ban,¹⁰¹ majd 1911-ben is, amikor a brajdicai vasútállomáson a faküldemények felvételét is szüneteltetni kellett.¹⁰² A fuvarozást lebonyolító vállalkozók ekkor az áruikat a közeli konkurens kikötők (főleg Trieszt) felé irányították, hogy a várakozással járó időkiesést minimalizálják. Az ilyen fennakadások a vállalkozóknak azt sugallták, hogy a fiumei kikötő alkalmatlan funkciójának ellátására, mivel nem képes kifogástalanul kiszolgálni a forgalmat.¹⁰³

Azt, hogy nem egy elszigetelt, helyi problémáról van csupán szó, hanem egy országos érdekeket érintő kérdéstről, jól mutatja, hogy a Delta és a Brajdica forgalmi viszonyait a magyar parlament is tárgyalta.¹⁰⁴ Okkal, hiszen a forgalmi akadályok a közvetlen anyagi károkon kívül komoly presztízavesztést okozhattak, és egyes üzletágak elvesztését is maguk után vonhatták. A nehézségek ellenére a Brajdica feltöltése és hasznosítása nem maradt eredmény nélkül. Egyes nyilvántartások szerint 1914-ben már 42 bérlő,¹⁰⁵ köztük Fiume és Sušak legsikeresebb fakereskedői és építési vállalatai itt tartották fakészleteiket, sőt néhányan irodájukat is ide helyezték át, így Fischer Gyula, Kemény Dezső, Josip Ružička, valamint Descovich & Bačić társasága és a „Faginea“ fakiviteli részvénytársaság is.¹⁰⁶

1908-ban a MÁV arra hivatkozva, hogy a Brajdicát és a Deltát is ő építette ki, elrendelte, hogy ezeken a területeken kizárólag vasúton szállított faanyagokat lehet fogadni és tárolni. Ezzel az intézkedéssel lényegében kiutasították a Fiuméhez közeli novi-i és zenggi erdőségekből tengeren érkező árukat, ami viszont jelentős

Bizalmas jelzésű iratok (a továbbiakban: Z 1524). 42. d. 293166/1914. (136052. i. sz.) 193. t. Emiatt 1897-ben egy, a Brajdica fatelepre vezető külön vágány kialakítására szerződést kötöttek Luigi Pellivel és Benedek Dezsővel, 1910-ben pedig a terület kiszélesítésére a Dávid János és Fia, valamint a Popper Zsigmond-féle vállalatok kaptak megbízást. Dávid cégének anyagi problémái miatt a munkálatokat végül a Brajdicán is a Gregersen–Schwarcz-cég fejezte be.; A Brajdicza farakhely kiegészítésére tervezett feltöltés helyzetrajzát (1897) lásd <https://bit.ly/3gRaZNB>.

⁹⁷ A fiumei fakikötő. Magyar Fakereskedő, 1914. május 14. 3.

⁹⁸ Oroszi S.: A dualizmus kori i. m. 92–95.

⁹⁹ KN, 1906. XX. kötet. 340. országos ülés. 1908. június 5. 23.

¹⁰⁰ MNL OL K 228 67. d. 1895. 88451/1893. 2. t. (25717. a. sz.).

¹⁰¹ A M. Kir. Állami Számvevőszék jelentése az államháztartás, államvagyon és az állami adósságok kezelése körül az 1908. évben szerzett tapasztalatairól. Bp. 1909. 154–155.

¹⁰² Vasúti és Közlekedési Közlöny 42. (1911) 44. sz. 340.

¹⁰³ Considerazione sul problema delle ferrovie bosniache. La Bilancia, 1914. január 3. 3.

¹⁰⁴ KN, 1910. XXVI. kötet. 576. országos ülés. 1915. május 14. 448.; KN, 1910. VIII. kötet. 174. országos ülés. 1911. június 9. 258.

¹⁰⁵ A fiumei fakikötő. Magyar Fakereskedő, 1914. május 14. 3.

¹⁰⁶ A Magyar Szent Korona országai területén üzemben levő távbeszélő-hálózatok előfizetőinek betűrendes névsora 1913. december. Bp. 1913.

károkat okozott a fiumei kereskedőknek. A döntés megnehezítette készleteik elhelyezését és a tengeri faforgalmat automatikusan Triesztbe terelte.¹⁰⁷ A rivális osztrák kereskedőknek kedvezett a lépés, mivel a hatóságok hallgatólagos elnézésével az Isztriából, Kasztuából, Klanából, Feistritzből és Krajnából származó fákat szekérszámba fuvarozhatták be a területre.¹⁰⁸

Noha a fiumei lakosság és a magyar állam képviselői alapvetően farakodóként tekintettek a Brajdicára, és a helyzetrajzokon, térképeken, hivatalos iratokon Lukács Béla kereskedelemügyi miniszter határozott utasítására így is tüntették fel,¹⁰⁹ mégsem csak erre használták a területet. Többek közt a Brajdicán bérelt telket a Pfau és Társa Konyakgyár, és a Dávid és Fia kikötőépítési vállalat is itt rendezkedett be. A horvát hatóságoknak viszont egészen más célja volt a területtel: már az 1880-as években azt tervezték, hogy ott egy új városrészt, egy modern központot emelnek majd a rohamosan fejlődő Sušak érdekeit szem előtt tartva.¹¹⁰ A Brajdicán így idővel nemcsak vasúti pályaudvart, új raktárakat, köz- és gyűjtőcsatornát, vízvezetékét, tűzrendészeti laktanyát és telefon-, illetve táviróösszeköttetést hoztak létre, hanem korszerű, impozáns bérházakat, pénzügyeteket és közintézményeket is emeltek. A horvát hatóságok centrum-építő szándékát jól példázza, hogy ugyancsak a Brajdica adott helyet a Mate Glavan tervei alapján épített horvát népiskolának, a Hotel Continentálnak, valamint a sušaki közfürdőnek is.¹¹¹ A terület presztízsét bizonyítja, hogy szintén itt épített házat Sušak későbbi polgármestere, Juraj Ružić börtulajdonos és nagybirtokos.¹¹²

Kisajátítások

A helyi lakosság, valamint a magyar és a horvát hatóságok is különböző módon viszonyultak a Deltához és a Brajdicához. Mint láthattuk, más-más szándékaik voltak a területekkel, igényeiket pedig eltérő jogcímekre alapozták. Míg a diskurzusban a Delta kapcsán a magán- és tulajdonjogi problémákon kívül közjogi kérdések és a szuverenitás dilemmái is felszínre kerültek – még ha tagadták, és igyekeztek is ezt kerülni –, addig a Brajdicánál csak elvétve fordultak elő ilyen esetek. Voltak azonban olyan motívumok, amelyek mindkét terület kapcsán felmerültek. Először is az, hogy a korabeli nemzetépítő célok mellett a Delta és a Brajdica feltöltését és „megszerzését” alapvetően ugyanazok a – jórészt gazdasági

¹⁰⁷ DAR JU 5. 446. d. 7861/1909.; DAR JU 5. 446. d. 8594/1909.

¹⁰⁸ Fakereskedelmünk a tengeren. Magyarország, 1908. november 29. 32.

¹⁰⁹ DAR JU 9. 904. d. 7596/1893.

¹¹⁰ A bán és a horvát tengerpart. A Nemzet, 1885. augusztus 5. 1.

¹¹¹ *Matejčić, R.*: Kako čitati i. m. 272–275., 320–321., 328–331.

¹¹² *Žić, I.*: Kratka povijest i. m. 130.; MNL OL Z 1525 150. d. 103667/1897. XVIII. t. (182. i. sz.).

és műszaki, a városrendezéssel, közlekedés- és vízszabályozással járó – gyakorlati megfontolások és szükségletek indokolták. Másodszor, hogy noha a Delta és a Brajdica kérdése a minisztereket, a fiumei kormányzókat és a horvát bánokat is foglalkoztatta, a változások mindenekelőtt a „kisemberek” egzisztenciális viszonyait befolyásolták. Ez a két tényező világosan megmutatkozik a magyar állam és a fiumei városvezetés „térfogaló” stratégiáiban is, valamint abban, hogy miként próbálták saját céljaiknak megfelelően átformálni az adott területeket.

A terjeszkedés első szakasza 1877-ben kezdődött, mikor a Zágrábi Országos Pénzügyigazgatóság egyes Horvátországhoz tartozó, 1852 óta a császári királyi kincstár tulajdonát képező telkeket felparcellázott és értékesítésre kínálta.¹¹³ Az egész magyar–horvát tengerpartra kiterjedő illetékességénél fogva az árverésen a Tengerészeti Hatóság is részt vett és bejelentette vásárlási szándékát a Delta és a Brajdica eladásra kínált területeire. Trsat–Sušak község – leszögezve, hogy „Horvátországban fekvő állambirtok csak a horvát országgyűlés beleegyezésével adható el” – óvást emelt az eljárás ellen, a szábor mégis hozzájárult a területek eladásához. Az adásvétel 1884-ben történt meg, ám egy cseremegállapodás feltételeként az üzlet kizárólag a Deltát érintette,¹¹⁴ a Brajdica pedig Trsat–Sušak község korlátlan tulajdonába került.¹¹⁵ A horvát hatóságok panaszai a megállapodás ellenére sem szűntek meg.¹¹⁶

A munkálatok csak azután indulhattak meg, hogy 1887-ben Baross Gábor földművelés-, ipar- és kereskedelemügyi miniszter utasítására a Tengerészeti Hatóság átengedte a MÁV-nak a Deltát. A miniszter azzal, hogy a Delta tulajdonjogát az egyik alárendelt szervétől a másiknak juttatta, praktikus, stratégiai jelentőségű döntést hozott.¹¹⁷ A Tengerészeti Hatóság illetékessége ugyanis csak tengerészeti és tengerészeti kereskedelmi kérdésekben terjedt ki az egész magyar–horvát tengerpartra. Vagyis a Tengerészeti Hatóságnak a szárazföldi beruházások kivitelezésére

¹¹³ MNL OL K 255 Pénzügyminisztériumi Levéltár. Pénzügyminisztérium. Elnöki iratok (a továbbiakban: K 255) 156. cs. 7. t. 3600/1877.; MNL OL K 255 172. cs. 7. t. 749/1878. A telkek eladására valószínűleg Horvát–Szlavónország nehéz pénzügyi viszonyai, a közigazgatás fejlődésével és a pénzügyigazgatóságok országos átszervezésével járó többletkiadások, valamint az orosz–török háború nyomán Horvátországba menekülő bosnyákok eltartása okozta pluszkiadások miatt volt szükség.

¹¹⁴ DAR JU 9. 904. d. 3739/1882. (I. 2-2981/1887. 1882); MNL OL K 228 38. d. 1894. 20406/1890. 8. t. (12646. a. sz.).

¹¹⁵ DAR JU 9. 904. d. 1197/1884. 2. t. (1197/1884. I. a. sz. 2. t. 1895.); A bán és a horvát tengerpart. A Nemzet, 1885. augusztus 5. 1.

¹¹⁶ DAR JU 9. 33. d. 843/1884. (933. I. a. sz. 843/84. 5-645. 1882.); MNL OL K 228 7. d. 1891. 29023/1891. 2. t.

¹¹⁷ MNL OL K 228 1. d. 24358/1889. 3. t. (460. a. sz.). Az átadás aktusa a fiumei kikötő építési hivatalának vonatkozásában is érvényesült, illetve az újabb területek feltöltésével (akár a Brajdicán is) sorra megismétlődött. A kikötőépítést és a MÁV költségeit is 1889-ig a közmunka- és közlekedésügyi minisztérium, majd annak átszervezését követően a királyi kereskedelemügyi tárca terhére könyvelték el. Állami költségvetés 1890–1915; MNL OL K 228 70. d. 1895. 67615/1889. 3. t. (67613. a. sz.).

– aminek a vasútépítés is számított – nem volt joga. Ezen sokáig az sem segített, hogy a Tengerészeti Hatóság elnöke egyben a fiumei kormányzói méltóságot is betöltötte, és hogy ezáltal a magyar–horvát tengerparton közgazdasági, kereskedelmi és forgalmi (posta, vasút és útépítési) ügyekben is állást foglalhatott. Tudniillik, ezeket a jogköröket csupán a kormányzói tanács felállításáról szóló 1901. évi IX. tc. 2435/M. E. sz. a. végrehajtási rendelete adta meg a kormányzó számára.¹¹⁸

1887-ben a magyar kormányzat elsősorban az 1881. évi kisajátítási törvényben (1881:XLI. tc.)¹¹⁹ foglalt jogosultságokkal felruházott MÁV-ra számíthatott abban, hogy a Deltán és a hozzá épített Baross-kikötőn, valamint a Brajdicán nagyobb volumenű beruházásokat hajtson végre, és ott a teret elképzeléseinek megfelelően alakítsa. Ezt a törvény 92.§-a tette lehetővé, amelynek értelmében a MÁV a „közérdekre” hivatkozva a magyar korona összes országának területén kisajátításokat kezdeményezhetett.¹²⁰ Az eredmény nem maradt el: az esetleges közjogi súrlódásokra okot adó kérdéseket megkerülve, a Deltát mint a fiumei pályaudvar kiegészítő részét képező farakhelyet rögzítették az államvasúti tulajdonok között a Fiume–Károlyvárosi vonal telekkönyvében.¹²¹ A módszer sikeréről tanúskodik, hogy a Tengerészeti Hatóság és a MÁV az újonnan feltöltött területeknél, a Baross-kikötőnél, illetve a Brajdicánál is hasonlóképp járt el.¹²²

A magyar állam érdekeltségébe tartozó intézmények „behatolásával” és a tér átstrukturálásával nemcsak a horvát hatóságok és Trsat–Sušak község, de magánemberek – köztük fakereskedők – érdekei is sérültek. Ez jogi, materiális vagy éppen pénzügyi téren, de többnyire együttesen következett be. A kisajátítások ráadásul nemcsak a Deltát és a Brajdicát érintették, de a hozzájuk közvetlenül kapcsolódó területeket is. Példának okáért, annak érdekében, hogy a vasút Buccariból közvetlenül, a hegyen való átkelés nélkül a Brajdicára vagy a Deltára érkezhessen, a MÁV Trsat–Sušak határában 1823 m hosszúságban egy köralagutat hozott létre.¹²³ Az ezzel járó kisajátítások azokra a területekre is kiterjedtek,

¹¹⁸ Rendeletek Tára, 1901. 1901. évi 2435. M. E. sz. 351–353.; DAR JU 5. 377. d. 317./1902. I-2. (278. a. sz.).

¹¹⁹ Az 1881. évi kisajátítási törvény újdonsága volt, hogy nemcsak vállalatok létesítése céljából engedélyezte a kisajátítást, de azok nagybővítése és célszerűbb berendezése érdekében is lehetővé tette az eljárás lebonyolítását. *Ruszoly József: A kisajátítás törvényi szabályozásának története Magyarországon (1836–1881).* Acta Universitatis Szegediensis de Attila József Nominatae 24. (1977) 3. sz. 35.

¹²⁰ 1881. évi XLI. tc.

¹²¹ MNL OL K 228 1. d. 160/1889. 3. t. (460. a. sz.); DAR JU 9. 905. d. 4730/1890. (4730/1890. 2-3413. 1882.); DAR JU 9. 905. d. 5328/1890. (5328/1890. 2-3413. 1882.).

¹²² Állami költségvetés a Magyar Korona országai részére az 1891. évre. Jelentés a Kereskedelemügyi Magyar Királyi Minisztérium. 1891. évi költségvetéséhez. Bp. 1890. 144.; MNL OL Z 1525 155. d. 140331/1896. XVIII/188. t. (92901. i. sz.).

¹²³ A magyar tengerészet és Fiume. Vasúti és Közlekedési Közlöny 37. (1906) 8. sz. 94.; A brajdiczai alagút. Műszaki Hetilap, 1899. 15. sz. 125.; A fiumei kikötő. Magyar Fakereskedő, 1914. május 14. 3.

ahol egyes fiumei és sušaki városatyák birtokai, villái feküdtek, valamint ahol a jórészt szőlőműveléssel foglalkozó horvát nép élt.¹²⁴ Csupán ennek ismeretében válik érthetővé, hogy mi a közös Anselmo Medanich Deltán berendezett farakodóként használt telekbérlete megszüntetésében,¹²⁵ a magyar kormány intézkedéseit egyébként lelkesen pártoló, a kereskedelmi és iparkamara alelnöki tisztségét betöltő lovag, Luigi Cosulich kisajátítási perében,¹²⁶ a brajdicai háza határait féltő Juraj Ružić ügyében,¹²⁷ valamint a kiszáradt fáját és lakhatatlanná vált otthonát sirató Anne Vitas és a házfalának megrepedése miatt bírósági eljárást indító Božo Sović követeléseiben.

A vasútépítés, illetve a kikötői munkálatok alapjaiban forgatták fel az érintett magánszemélyek egzisztenciális, pénzügyi és tulajdonjogi viszonyait. Bár a 1881. évi törvény a MÁV-ot a kisajátítás, valamint a bekövetkező értékcsökkenés után kárpótlás megfizetésére kötelezte,¹²⁸ a korábbi bérlőknek máshol, más feltételekkel – egyelőre az építési övezetté váló Deltán és a Brajdicán kívül – kellett boldogulást találniuk. Ráadásul, amint Anselmo Medanich kérelme is bizonyítja, a költözködés a nagyobb fakészlettel rendelkező bérlőknek valódi kihívást jelenthetett a megfelelő alternatív terek hiánya és a szűkös határidő miatt is.¹²⁹ De a birtoktulajdonosok sem lehettek mindig elégedettek. A becslőbizottság által meghatározott kártérítési összeg gyakran akkor sem érte el a tulajdonosok által korrektnek tartott értéket, ha azt piaci áron felül állapították meg. Ez a kisajátító és a tulajdonosok közti alkudozáshoz vezetett, mivel a birtokosok az árak felszólolásában, a MÁV pedig azok letörésében volt érdekelt. A nyílt alkudozás mellett egyik féltől sem álltak távol az „ügyeskedések”. A birtoktulajdonosok például túlbecsülték telkeik és ingatlanaik árát, és a károkat, a várható vagy bekövetkezendő értékcsökkenést felnagyították. (Arra is volt példa, ahogy Henrik Sach ügyvéd Andrea Dukić jogait védő felszólalásából kiderül, hogy az értékmegállapítás alapjául szolgáló mértékek nem egyeztek a helyben használatos egységekkel: „A Tengervidéken ugyanis, különösen pedig Sušakon az ingatlanok megvétele nem négyzetölben, hanem m²-ként történik.”)¹³⁰ A tulajdonosok gyakran hivatkoztak a szőlőikre, a kertjeikre, a megélhetésüket biztosító tevékenységeikre, a vasút kiépítésével járó

¹²⁴ Az adott vasútvonal vezetésének a nemzetiségi kérdés szempontjából történő vizsgálata még várat magára.

¹²⁵ DAR JU 9. 907. d. 2302/1889. (IV. a. sz. 2302/89. 5. 1882).

¹²⁶ MNL OL Z 1525 413. d. 1173/1900. XVIII. 182. t. (1173. i. sz.); DAR JU 5. 43. d. 81/1914. Cosulich 1910-tól a Kamara elnöki posztját is betöltötte.

¹²⁷ MNL OL Z 1525 150. d. 103667/1897. XVIII. t. (182. i. sz.).

¹²⁸ 1881. évi XLI. tc., *Ruszoly J.*: A kisajátítás törvényi i. m. 3–40.

¹²⁹ DAR JU 9. 33. d. 2731/1884. (2731/84.5-645. II. a. sz. 1882.).

¹³⁰ MNL OL Z 1525 413. d. 7158/1898. XVIII. 182. t. (5662. i. sz.).

füstre,¹³¹ a tűzveszélyre, a természeti környezetben beállott változásokra, így a vízfolyási viszonyok módosulására vagy a földcsuszamlásokra. Mindezekre jó példa Sović ügye is, de főleg Anne Vitas sikeres fellépése. Az asszony telkét eredetileg nem érintette ugyan a MÁV kihalási terve, panaszleveleivel azonban sikerült elérnie, hogy a vállalat tekintélyes kárpótlási díj fejében kisajátítsa a Brajdicára vezető alagút építkezése miatt lakhatatlanná vált kis viskóját.¹³²

Érdemes megemlíteni Luigi Cosulichnak a Sušak községhez tartozó Podpečinén fekvő birtokaiért folytatott küzdelmét is, mert az eset világosan szemlélteti, hogy az ingatlanok értékmegállapítását és a kártérítés összegének megítélését sem jellemezte feltétlenül a tárgyilagosság. A történet azért is példaértékű, mert megmutatja, hogy a játszmák már a felméréseket végző és ellenőrző mérnökök kiválasztásánál megkezdődtek. Így Kain Ábel, a MÁV Építő felügyelőségének vezetője mindent elkövetett azért, hogy Ante Marjanović sušaki járásbíró a helyi viszonyokat ismerő, de a fiumei személyi és üzleti összefonódásoktól magát kellően távol tartó Adolf Seifert, Modrus–Fiume vármegye ogulini főmérnökét bízta meg Cosulich birtokának felméréseivel. Marjanović végül az egyik beosztottját, Josip Doljakot jelölte ki erre a feladatra, ami Kainban kétséget ébresztett a járási hatósági mérnök részrehajlásból való mentességét illetően.¹³³ Kain aggályai azonban alaptalannak bizonyultak. Doljak felmérései kedvező eredményt hoztak a MÁV-nak, mivel Napoleone Keler építésszel egyetértve a kisajátítandó ingatlanok négyzetméterét csupán 10 Ft-ra, a telkekét 3-4 Ft-ra becsülte. Ez az összeg jóval alacsonyabb volt annál, mint amit Carlo Conighi építésmérnök, a helyi Kereskedelmi és Iparkamara tagja megállapított, Cosulich érdekeit képviselve.¹³⁴ Mindazonáltal, bár a MÁV Igazgatósága elismerte, hogy „eme szakértők sokkal alaposabban és lelkiismeretesebben fogtak feladatuk megoldásához, mint a korábbi szakértők többsége, nevezetesen Zamattio Jakab és Randich János, akik minden szakértelem nélkül, légből kapott üres számokat terjesztettek a bíróság elé”,¹³⁵ még Doljak és Keler eredményeit is túlzónak találta.¹³⁶ A történetet színesíti, hogy Conighi még Cosulich egykori hajógyárának aktív iparvállalatként való feltüntetésével is megpróbálkozott a nagyobb kárpótlás reményében. A bíróság azonban igazoltnak látta, hogy a vállalat 1879-től nem üzemelt, illetve kijelentette: „Egyébként köztudomású tény, hogy 1883 óta a Fiume kerületéhez

¹³¹ MNL OL Z 1525 413. d. 81420/1898. XVIII. 182. t. (5662. i. sz.).

¹³² MNL OL Z 1525 413. d. 53147/1900. XVIII. 182. t. (1173. i. sz.).

¹³³ MNL OL Z 1525 413. d. 55908/1899. XVIII. 182. t. (7399. i. sz.).

¹³⁴ Az eset azért is figyelemre méltó, mert az autonomista, később irredenta eszmékkel szimpatizáló Conighi és a magyar kormányt pártoló Cosulich a politikai életben teljesen eltérő irányvonalat követtek.

¹³⁵ MNL OL Z 1525 413. d. 80696/1900. XVIII. 182. t. (1173. i. sz.).

¹³⁶ Uo.

tartozó hajótelepek működésüket beszüntették és a Bergurdi hajóépítő telepnek 1893. évben történt létesítéséig a fiumei tengerészeti kerületben semmiféle hajógyár vagy hajóépítőtelep nem volt működésben.”¹³⁷

A Delta és a Brajdica kapcsán más jellegű visszaélések is történtek, amelyek következtében a farakhelyek a „bűn negyedeként” jelentek meg a helyi lakosság mentális térképén. Ehhez a rozzant, az árvizek és esőzések miatt gyorsan korhadó padlózatú, ideiglenes tárházként használt tűzveszélyes fabarakkok és a környéken hemzseggő patkányok látványa is hozzájárult.¹³⁸ 1902-ben Szapáry László fiumei kormányzó is úgy vélekedett, hogy a Delta nem más, mint a Fiuméből kitasított munkanélküli egyének gyülekezőhelye. Ahogy a rendőri beszámolók, a Kereskedelmi és Iparkamarához, valamint a kormányzóhoz benyújtott panaszok is mutatják, a Deltán és a Brajdicán rendszeresek voltak a lopások, a közbirtokháborítások, az ittas állapotban elkövetett randalírozások, a fizikai atrocitások,¹³⁹ valamint a tüzesetek és a vasúti szerelvények tolatásával járó szerencsétlenségek.¹⁴⁰

A Delta és a Brajdica negatív megítélése egyfelől abból fakadt, hogy rendeltetésüknél, illetve a vasúti pályaudvar és a kikötő közelségénél fogva vonzották a kétes egzisztenciájú személyeket. Másfelől kérdéses jogállásuk miatt nem volt egyértelmű, hogy területükön melyik hatóság gyakorolhatja a jurisdictionális jogot, tehát kinek a kötelessége a közrend helyreállításáról, megőrzéséről, valamint a vagyon- és közbiztonságról gondoskodni és mindezek költségeit viselni.¹⁴¹ A hatásköri és illetékességi tisztázatlanságok egy-egy bűn- vagy baleset tárgyalását és elintézését évekre megakaszthatták vagy meg is akadályozhatták,¹⁴² akkor is, ha a horvát, a magyar és a fiumei hatóságok és kereskedők általános érdeke ugyanaz volt: a köz- és vagyonbiztonság szavatolása, mert ezek hiánya a kereskedők igényeinek kielégítését s így Fiume hírnevét veszélyeztette.¹⁴³

A közbiztonság hiányosságai leginkább a faüzlettel és kivittel foglalkozókat sújtották. Silvio Premuda például a raktárából származó faanyagot a brajdicai Hotel Continental pincéjében találta meg, bútormunkára előkészítve,¹⁴⁴

¹³⁷ MNL OL Z 1525 413. d. 1173/1900. XVIII. 182. t. (1173. i. sz.).

¹³⁸ MNL OL Z 1525 156. d. 90560/1897. XVIII. 188. t. (90560. i. sz.).

¹³⁹ DAR JU 5. 377. d. 317/1902. I-2. (278. a. sz.).

¹⁴⁰ MNL OL Z 1524 34. d. 179966/1898. (VI/47. tsz. 136088/1899. a. sz.).

¹⁴¹ *Orlasi Ágnes*: Határozott igenek és határozott nemek. A fiumei határrendőrség felállításának dilemmái. Határ, határhelyzet, határlépés. Szerk. Kiss Zsuzsanna – Szilágyi Zsolt. (Rendi társadalom – polgári társadalom, 34.) Bp. 2022. 295–308. A felügyeletet a kikötőben a Tengerészeti Hatóság Révhiatala alá tartozó révrendőrség, majd a MÁV és a fiumei városi tanács 1901. évi egyezsége értelmében a fiumei rendőrség látta el. A Deltán és a Brajdicán pedig a MÁV örökülönítménye szolgált, inkább kevesebb, mint több sikerrel.

¹⁴² MNL OL K 26 873. cs. 1910. XXVII. t. 13312/1898. XXIX. t. (2941. a. sz.).

¹⁴³ *Orlasi Á.*: Tértfoglalás i. m. 47–67.

¹⁴⁴ DAR JU 5. 377. d. 342/1908. I-2. (9. a. sz.).

Fischman Mór, a Lord és Társa cég ügyvivője pedig maga vett egy tolvajt üldözőbe, aki fényes nappal pallóval a vállán a Gairard fatársaság felé haladt. A helyzet tarthatatlanságát fokozta, hogy a lopásokban a fuvarozásnál alkalmazott egyének és a faterületeken dolgozó munkások családtagjai is részt vettek. Az asszonyok a fákat letördelve nyalábszámra hordták el éjjelente,¹⁴⁵ a kisebb ágakat pedig délben, kosaraikban vitték el, miután férjüknek ebédet hoztak.¹⁴⁶

Ezek a kihágások és bűncselekmények 1908-ra oda vezettek, hogy Arthur Steinacker a Fiumei Kereskedők és Iparosok Egyesületének elnökeként a kormányzót a fiumei fakereskedők tönkremenetelére és a faüzlet elvesztésének veszélyére figyelmeztette: „Ugyanis nem kevesebbről van szó, mint az élet és vagyon biztonságáról. Az óriási fakészletek, melyek a Deltán felhalmozva vannak, átlag 6-10.000.000 korona értéket képviselnek. [...] Ha pedig várakozásunk ellenére, alázatos kérelmünk nem részesülne olyan méltatásban, mint azt a veszélyeztetett érdekek megkövetelik, miután az eddigi állapotokban való továbbsínylődésre csupán a kisebb cégek lehetnek kárhozhatóak, melyek inkább vannak a röghöz kötve – a tőkeképes öntudatos fakereskedők azonban kényszerítve lesznek a forgalmi versenyzésnek kínálta alkalmakkal élni – Fiume már erre sok példát szolgáltatott és még szolgáltat – és oly piacra tenni át működésük terét, hol nem gördülnek olyan akadályok útjukba, melyek az egyesek tevékenységét, munkaerejét és képességeit bénítják, mint itt, hol az egyes kereskedő, magában véve teljesen tehetetlenné válik.”¹⁴⁷

Steinacker véleményét a Kereskedelmi és Iparkamara alelnökeként Luigi Cosulich is osztotta és a kikötőváros elkeserítő köz- és vagyonbiztonsági viszonyainak javítását szorgalmazta.¹⁴⁸ Bár az érdekeltek éveken át tartó panaszkodásának orvoslására a horvát, a magyar és a fiumei hatóságok részéről is történtek lépések, átütő eredményeket nem értek el.¹⁴⁹ Annak ellenére sem, hogy a világháború alatt a fa ára és értéke sokszorosára növekedett, amivel együtt a biztonsági szempontok még relevánsabbá váltak. Hiszen, ahogy a Minach és Társa fakereskedő cég felmentési kérelmei is tanúsítják, a katonai behívások és az első világháború okozta általános gazdasági nehézségek miatt „a fakereskedelemben a háború ideje alatt egyáltalában nagy pangás állott be, hogy faszállítmányok alig érkeznek Fiumébe”.¹⁵⁰ A fakitermelés és a fahiány pedig nemcsak az adott cégekre nézve jelentett veszteséget, de a katonaság és a Földművelésügyi Minisztérium érdekeit is veszélyeztette.¹⁵¹

¹⁴⁵ DAR JU 5. 377. d. ad 342/1908. I- 2. (9. a. sz.).

¹⁴⁶ DAR JU 5. 377. d. 3358/1906. I-2. (384. a. sz.) 154605/F. IV. sz. a.

¹⁴⁷ DAR JU 5. 377. d. ad 342/1908. I- 2. (9. a. sz.).

¹⁴⁸ DAR JU 5. 377. d. 6226/1910. 1897. sz.

¹⁴⁹ *Ordasi Á.*: Határozott igenek i. m. 295–308.

¹⁵⁰ DAR JU 5. 53. d. 1945/1915.

¹⁵¹ DAR JU 5. 54. d. 27/1916.

Pár évvel később, az impériumváltások éveiben a Delta, a Baross-kikötő és a Brajdica helyzete már nem elsősorban a fakereskedők portékáinak védelme kapcsán került napirendre, hanem azért, mert a Fiume-probléma immár nemzetközi szintre emelkedett azzal, hogy tisztázni kellett, meddig terjed a délszláv állam, és hol húzódik az Olasz Királyság határa.¹⁵² A folyamatos feszültséget generáló kérdés csak 1947-ben oldódott meg Fiume és Sušak jugoszláv fennhatóság alatt történt egyesítésével.¹⁵³

Összegzés

1868-ban Fiume ismét magyar fennhatóság alá került, ami új fejezetet nyitott a város életében. A változások közül az egyik leglényegesebbnek tekinthető, hogy Fiume a Magyar Királyság egyetlen tengeri kikötővárosává válva jelentős állami ambíciók keresztmetszetében találta magát, ami közigazgatási, politikai, társadalmi és gazdasági téren egyaránt éreztette a hatását. A kiemelt szerep azonban nemcsak táguló perspektívákat, de fokozódó, több oldalról megfogalmazott elvárásokat is maga után vont, amelyeknek a város csak nehezen vagy egyáltalán nem tudott megfelelni.

A Fiume fejlődésével járó kihívások a helyi társadalom egyik legfontosabb megélhetési forrását, a faüzletet sem hagyták érintetlenül. Az urbanizáció, a növekvő népesség, az építkezések, valamint a külföldi kereskedelmi partnerek igényei miatt számottevően nőtt a fa iránti kereslet, miközben az intenzív kitermelés következtében a közeli erdők faállománya látványosan csökkent. Ezáltal a fa beszerzése egyre távolabbi területekről, gyakran csak a faüzletben ugyancsak érdekelt magyar állam segítségével valósulhatott meg.

Mindazonáltal a fának nemcsak a kitermeléséről, beszerzéséről és feldolgozásáról kellett gondoskodni, hanem a szállítás megkezdéséig annak tárolásáról, kezeléséről és őrzéséről is. Valójában a raktározás az egész (fa)üzlet egyik kulcsát jelentette, hiszen megoldatlansága a normális üzletmenet elé is komoly akadályokat gördített volna. Magától értetődik, hogy a probléma megoldása az alig 19,57 km²-es, a Karszt-hegység és az Adria közé fizikailag beszorított, közjogilag a szomszédjaitól államhatárokkal elválasztott kikötővárosban vitális kérdést jelentett.

A kihívás a városi elitcsoportokat és az államot egyaránt lépésekre sarkallta. Ezek leglátványosabban a vitatott hovatartozású Deltán és az egyértelműen Horvátországgal integráns részének számító Brajdicán farakhelyek megszerzésére,

¹⁵² *Attilio Depoli*: Il confine orientale di Fiume e la questione del Delta della Fiumara. Fiume 1921.; *Bartulović, Ž.*: Pravno-Povijestni i. m.

¹⁵³ *Lidija Butković Mićin*: The Development of the Delta and Brajdica Areas in Post-WWII Rijeka: Between Vision and Reality. Serbian Architectural Journal 8. (2016) 2. sz. 275–294.

bővítésére és saját szempontú használatba vételére irányuló intézkedésekben nyilvánultak meg. Ebben a szükség motiválta „expanzióban” kiemelt szerep hárult a Fiumei és Magyar–Horvát Tengerparti Kormányzóságra, valamint a kereskedelemügyi miniszter alá tartozó Tengerészeti Hatóságra és az 1881-es kisajátítási törvény jogosultságaival felruházott MÁV-ra. Ez utóbbira mint a fizikai és jogi határokat átszelni képes „adusz”-ra. A területek kisajátítása elől ugyanis senki sem mentesülhetett, akinek a birtokai vagy bérletei a terjeszkedő MÁV útjába estek.

Bár az erő és a befolyás a MÁV és az állam oldalán álltak, olykor az is megessett, hogy a kisajátításban egyes magánemberek is megtalálták a számításukat. Miként Anne Vitas példája mutatja, kellő nagyságú kompenzáció ellenében akár még kezdeményezőként is felléphettek. Telkeik önkéntes felajánlásával pedig közvetve-közvetlenül hozzájárultak ahhoz, hogy a vasút minél könnyebben elérje farakományait a Brajdicát és a Deltát. Mindezen tényezők nélkül aligha lett volna lehetséges, hogy – a stagnálások, visszaesések dacára is – Fiume még a világháború alatt is megőrizte érdekelttségét a faüzletben.

THE IMPACT OF TIMBER INDUSTRY AND TIMBER TRADE ON THE URBAN SPACE IN FIUME BETWEEN 1867 AND 1918

By Ágnes Ordasi

SUMMARY

From the second half of the nineteenth century Fiume witnessed hitherto unseen changes which, by the years preceding World War I, had resulted in the city's emergence as the tenth largest seaport of Europe. The paper explores this process of transformation, as well its rhythm and its influence on the urban space, through the analysis of one of the major occupations of the local population, timber trade. On the one hand, it examines the changing role of timber trade in the economic, social and political life of Fiume after 1867. On the other hand, it explores the relationship of the groups concerned to the various, direct and indirect initiatives by which the state tried to promote the export of timber. These involved the regulation of the use of the surrounding forests, the forestation of barren mountains, the changing infrastructural conditions, and various legal and administrative measures that deeply influenced the subsistence of the population „living on timber”. For timber not only had to be extracted or otherwise gained, but also transported and – what is even more important – stored until it could be marketed or used. Consequently, in a city-port with an urban area of barely 20 square kilometres, and unfavourable soil conditions, the problem of storage posed a huge challenge.