

Magyar kereskedelmi tengerhajózás Fiumében

2008. július 11. 08:05 **Fejér Gábor**

Száznegyven évvel ezelőtt született meg az a törvénycikk, amely az adriai kikötővárost, Fiumét újra magyar fennhatóság alá helyezte.

Tengerre magyar!

Mit jelent ma Fiume (Rijeka) a magyarok számára? Legtöbbször csak a nyaralásaik során járnak arra, és fel sem merül bennük, el sem tudják képzelni, hogy valaha ez a város és annak környéke is Magyarország része volt. Többségük mára már csak a város szláv nevét ismeri, azt is csak a térképekről olvasva. De a ma még élő magyar tengerészek némileg másként gondolnak a városra, hiszen itt látták meg először a tengert, az 1960-as évek közepétől pedig szinte nem volt olyan hajónk, mely meg ne fordult volna a rijekai kikötőben. Érdeemes tehát áttekinteni a város, a kikötő és környékének a fejlődését. Hogyan is született meg a magyar kereskedelem tengeri kapuja?

Néhányan úgy gondolhatják, hogy a város kikötőjének és környékének rohamos fejlődése akkor kezdődött el, mikor Mária Terézia fia, József trónörökös látogatása rádöbbsentette az uralkodónót, hogy Fiumét is emelni kell Trieszttel párhuzamosan, hiszen ezzel a lépéssel a magyar termékek előtt minden idegen befolyástól független utat lehet nyitni a tengerhez, amivel a magyar gazdaság számára lehet új piacokat szerezni és persze közvetve a királyi jövedelmeket is lehet növelni. Az intézkedések célszerűségét és időszerűségét alátámasztotta többek között de la Vergne Franciaország trieszti konzuljának azon tanulmánya, amely 1760 táján arra keresi a választ, hogyan lehetne a Francia és a Bécsi Udvar kereskedelmi együttműködését elősegíteni. Francia részről természetesen az volt a politikai mozgatórugója, hogy Angliának igen érzékeny gazdasági és politikai veszteségeket akart okozni.

A fenti állítás azonban az 1867-es kiegyezésig szoros értelemben csak a város környékének fejlődésére igaz, hiszen Trieszttel szemben Fiume megközelíthetősége igen körülményes volt, - ahogy az a későbbiekben olvasható - ezért először ennek a problémának az orvoslására fontos szárazföldi és vízi utak építését rendelik el a császári és királyi intézkedések.

Ha megfigyeljük a kikötő képét, akkor a következőket állapíthatjuk meg: kezdetben a Fiumara (mert ahogy Pesty Frigyes fogalmaz: Fiume horvát neve Rieka, a Fiumara (a régi Tarsia) patak neve pedig Rjecsina. Innen származik a kettős elnevezés) torkolata és a természetes part is kielégítette az igényeket és csupán a vesztegzár alá kerülő hajók befogadására épült egy kisebb kikötő, amelyet 1872-ben a pályaudvar építésekor feltöltöttek. A kikötő nagyarányú fejlesztésére ráadásul sem a hajó-, sem az áruforgalom nem adott megfelelő indokot. Ez persze érthető, hiszen ekkor még mindig Trieszt volt a birodalom preferált kikötője.

A 18. században még III. Károly uralkodása alatt épült meg a Karolina-út /Via Carolina/, amely Károlyvárosból, Fiuméba vezetett. Ez össze volt kötve a sziszeki úttal. Ugyancsak III. Károly uralkodása alatt tervezték a város előtti tengerpart feltöltését, mellyel egy kereskedelmi kikötő létesítését célozták meg; ez a terv azonban nem valósult meg. Mária Terézia 1776-ban kelt rendeletében is a fiumei és trieszti kikötőt csak egyenlő szabadalmakkal és kiváltságokkal ruházta fel, illetve egy kereskedelmi kerület létrehozását rendelte el Majláth József királyi biztos kormányzóságával. Nem sokkal később, 1779. április 23-án Magyarországhoz csatolták (a törvény 1807-es szentesítésével), de mint ahogy azt a törvényben is megfogalmazták, mint külön testet.

A város és környéke Napóleon bukása után lett ismét a Habsburgoké. Ebben az időszakban az utak mellett persze a hajóforgalom számára is terveztek csatornákat. Ilyen volt például a Ferenc-csatorna, amelynek megépítésére 1793-ban kapott szabadalmat a Kiss József és Kiss Gábor által vezetett társaság. Ennek keretében egy Vukovár és Samác közötti hajózható csatornát és a Kulpa-folyó, Károlyvárostól Bródig terjedő szakaszának hajózhatóvá tételét és onnan egy Fiuméig jól járható országutat terveztek. Emellett a Dunát és a Szávát összekötő csatorna is szóba került, amelynek a Terézia-csatorna nevet adták. Ezek a tervek Károlyvárosig többé-kevésbé meg is valósultak, de a várostól csak az országút jöhetett szóba a felmerülő magas költségek miatt. A kikötőhöz vezető utak száma nőtt, hiszen 1809-ben megépült a Lujza-út is.

A térség 1822 és 1848 között ismét Magyarország szerves részét képezte. Ekkor kormányzói is magyarok; elsőként Ürményi Ferenc, akinek vezetésével hozzáfogtak a kikötő korszerűsítéséhez, a kikötő kimélyítéséhez és ezáltal biztonságosabbá tételéhez, valamint egy vesztegzári kikötő létesítéséhez a Martinschizzai-öbölben. József nádornak köszönhetően az 1820-as évek végén pedig Rauchmüller von Ehrenstein országos építési főigazgató vezetésével megindult a kikötő és környékének a helyszíni tanulmányozása is. A jelentés illetve javaslat jelentőségét mégis az adja, hogy jó másfél évtized múlva éppen az országos építési főigazgató javaslatai alapján fogtak hozzá a kikötő első rendszeres építéséhez.

Az 1830-as évektől beköszöntő reformkor a tengeri kereskedelemre is kiterjesztette a figyelmét. De a kikötő fejlesztésére irányuló tervek 1847-ig csak úgymond a tervezőasztalon pihentek az akkori bürokrácia és politikai gépezet lassúságának köszönhetően. Ennek ellenére a reformereknek (köztük Kossuthnak és Széchenyinek) egyik legfontosabb célja mégis az volt, hogy a fiumei kikötőt, tágabb értelemben a magyar tenger melléket összekösse az ország egyéb, belső területeivel. Ennek bizonyosságául szolgál az 1836-os XXV. tc., amely kijelölte többek között azokat a fő vasúti irányvonalakat, amelyek az összeköttetést biztosították. Valamint tervek álltak rendelkezésre a tengerhez vezető utakról, az oda irányuló folyók (például a Kulpa) hajózhatóvá tételéről is. Ami a vasutat illeti, akkor a cél egy a Vukovárról Sziszekén és Károlyvároson át Fiuméba vezető (kezdetben lóvonatású, majd) gőzvasút volt. E mellett tört lándzsát Kossuth Lajos is, aki egy 1846-os cikkében fejtette ki véleményét. A címe: "Tengerhez magyar! El a tengerhez!". Ebben a cikkben hangzott el a mára már szállóigévé vált mondata: "Tengerre magyar!".

A kikötő rendszeres fejlesztésére azonban csak 1847-ben került sor, a már említett Rauchmüller javaslatai alapján. A munkálatok azonban igen lassan haladtak, sőt az 1848/49-es események hatására az építkezést szüneteltették. A törvényhozás sem a kikötő

kiépítésével, sem a tengeri hajózás ügyével nem foglalkozott. Az 1848. évi XXX. tc.-ben azonban felhatalmazták a minisztériumot, hogy Budapeستtől kiindulva az országhatárokig 6 új vasútvonalat tervezzenek és Fiume felé pedig késedelem nélkül kezdjék el a munkálatokat. De ekkor tulajdonképpen csak annyi történt, hogy a Fiumara vizét külön mederbe terelték az árvizek elleni biztosítás érdekében.

A város és környéke az 1848-1868 közötti időszakban ismételen Horvátországhoz tartozik, a tengerészeti ügyeket pedig az 1850. május 1-én Triesztben felállított központi tengerészeti hatóság alá rendelték. Majd 20 évvel később, 1870 novemberében szervezték meg a Földművelési, Ipari- és Kereskedelmi Minisztérium alá tartozó külön hivatalként a Magyar Királyi Tengerészeti Hatóságot, a trieszti tengerészeti hatóság mintájára.

Forrás:

http://mult-kor.hu/20080711_magyar_kereskedelmi_tengerhajozas_fiumeben