

Juba Ferenc:

Fiume



A mind szabadabbá váló hazai és külföldi kutató-sok eredményének megfelelően ma már elmondhatjuk, hogy a hunok, az avarok és a magyarok vonala lényegében, formákban, sőt nyelvben is egy természetes ütemben fejlődő folyamatosság. Tudvalévő, hogy 395-ben már mindkét Pannónia és Dalmácia is a hunok uralma alatt állott és Mauricius császár idejében az avarok már megszállták Dalmáciát. Később az avarok telepedtek meg Dalmáciában, akikről a Bíborbanszületett császár azt írja, hogy nagy részük avar volt. Az Árpád fejedelem vezette honvisszafoglalás idején, amelynek most ünnepeljük 1100. évét, a millicentenáriumot, árpádi parancsra Lehel, Bulcsú és Botond nyomban Horvátországon át az Adria partjára ment és elfoglalta Spalatót (ma Split). Kadocsa népével elfoglalta Rasciát (ma Szerbia) és Durazzót (ma az albániai Dures), valamint a köztük lévő területet. Így, már a honvisszafoglaláskor megalapították a magyar tengermelléket. Ez lényegében a 896. évi honvisszafoglalásunk legtávolabbi területe. Alig múlt el száz esztendő, keresztény típusú királyságunk megalapítója, Szent István király, leánytestvérét feleségül adta Orseolo Ottó velencei dózséhez. Ez a házasság bizonyítja az Árpád-ház nagy tekintélyét, királyságunk nemzetközi értékelését, de egyben azt is, hogy első keresztény királyunk határozottan tekintgetett visszafoglalt tengermellékünk, az Adria felé. Nemzetünk az elkövetkező több mint ezer évben számos nyomot hagyott az Adria partján és tengervidékén, értve ez alatt a tengerpartot, a tengermelléket és a szárazföldi háttérét. Ezekről a nyomokról, amelyek az európai történelmet óriási mértékben alakították, mai honfitársaink a nemzetet és hazánkat hosszú ideig megszállva tartó ellenségeinknek a magyar valóságos és igaz történelmét elhallgató iskolapolitikája eredményeképpen jóformán semmit sem tudnak. Ezért ennek a félelmetes ténynek a felismerése folytán felettébb fontosnak tartjuk, hogy most, honvisszafoglalásunk 1100-adik évében, nemzetünk fiai megismerjék több mint ezeréves adriai múltunk történetét. Még akkor is, ha erre irigykedő szomszédok mondvacsinált és nagy részben tőlünk ellopott úgynevezett történelmük féltésében megsértődnek. Megsértődni egyedül a mi jogunk! Még mindég jobb, ha a szomszédaink megsértődnek, mintha mi azt a bizonyos kulcsot, ami jövőnk záloga – elveszítjük. Kövessük tehát, az Adriánál visszahagyott nyomainkat:

Zvonimir horvát király meghalt. Özvegye, szent László királyunk leánytestvére és a horvát urak a horvát királyságot, ami akkor „patrimonium regium” azaz örökölhető királyság volt, 1091-ben Szent Lászlóra hagyták. Könyves Kálmán királyunk alatt került hazánkhoz Dalmácia és Szlavónia, 1096-ban. Ekkor már élénk magyar élet alakult ki Zarában (ma Zadar), Ossero szigetén és a szomszédos részeken. Zara Vecchia ekkor kapta magyar nevét, a Tengerfehérvárt. A Katapán nemzetségből származó Mercurius gróf innen vitte I. Roger normann király leányát, Kálmán király menyasszonyát ötezer lovas kíséretében Budára.

Ebben a korban, hajóhada révén Velence volt az Adrián a legnagyobb hatalom. A fent leírt dalmáciai „veszteséget” nem bírta lenyelni. Háborúskodások sorozatával visszavette Trau

(ma Trogir), Spalato (ma Split) és Zára (ma Zadar) várost. Spalato ebbe nem nyugodott bele és II. Béla királyunkhoz fordult, aki 1136-ban az északi szélesség 42. fok 30. perc, valamint a keleti hosszúság 45. fok 30. perc, valamint a keleti hosszúság 14. fok 30. perc és 19. fok közötti területet boszniai bánsággá, tengerpart örvidékévé alapította, amit Dalmáciával és Horvátországgal együtt a tengerpart természetes tartozékának tekintett. A magyar álláspont mind-ég is ezt a nézetet képviselte.

A horvát időben modrusi zsupánság néven ismert területet a király Modrus vármegyévé alakította. Addig végzett jó szolgálataik fejében a király a római Aniciusok családjából származó Frangepánokat – akiket a horvátok szlávosan előszeretettel Francopanének neveznek – kinevezte a vármegye örökös grófjaivá. Frangepánok IV. Béla királynak is számos szívességet tettek, különösen a tatárjárás idején, 1241-ben, amikor a király országa déli területeibe menekült. Hálából a király nekik adta Zengg (ma Senj, a régi nevén Szén) városát és kikötőjét, amely 1235-től 1275-ig a templomos lovagrend hűbérében állott. A kikötő a 15. és a 16. században hazánk legfontosabb külkereskedelmi kikötőjeként működött, mint hazánkhoz a legközelebbi adriai kikötő.

Adriai történetünk fontos eseményét jelentette, hogy a kis városköztársaságot, Raguzát (ma Dubrovnik) Nagy Lajos királyunk, a város kérelmére 1358-ban Magyarországra kebelezte és azt szabad királyi város rangjára emelte. Cattaro is kérte 1370-be a Magyar Birodalomba kebelezését, amit a nagy király kegyesen teljesített is.

Az adriai uralom legnagyobb szerencsétlenségét annak török megszállása jelentette. *Tengerpartunk egy részének visszaszerzésére végül is 1689-ben, a török kiűzése után került sor. Az 1797. évi campoformioi békében I. Ferenc a magyar király jogán kapta vissza Dalmáciát, azonban esküszegő módon nem hazánkhoz, hanem az osztrák tartományaihoz kebelezte be.*

Mohácsi legyőzetésünk 1526-ban belügyileg is jelentkezett. II. Ferdinánd 1630. évi október 5-én kelt utasításával Fiumétól Temesvárig lehasított egy „Császári és Királyi Határörvidéknek” nevezett sávot. Ezt az arcátlan jogtalanságot szinte első Trianonnak tekinthetjük. Ebből a sávból a magyarokat kitétték és német nyelvű közigazgatás után teletömték sváb és délszláv megszállókkal. Ennek, még a mai életünkre is kiható súlyos következménye lett, hogy Trianonban ezeket a megszállókat minden jog ellenére kisebbségnek tekintették és Dél-Magyarországot a délszlávoknak adták.

Az Adriához visszajutásunk első szerény jelét III. Károly királyunk egy 1725. november 19-én kiadott kiváltságlevele jelentette, amellyel Fiumét (és Triesztet is) szabadkikötővé tette. Leánya, Mária Terézia királyunk figyelme is mind erőteljesebben fordult az Adria felé. Kiadta 1774-ben az „Editto politico di navigazione mercantile” nevű törvényt. Ez a tengerészet minden köz- és magánjogi kérdését rendezte. Kiválóságára jellemző, hogy sok része, mint szokásjog, közel 180 éven át volt érvényben, és a Magyar Tengerészeti Hivatal joggyakorlatában még 1945 után is alkalmazta.

Mária Terézia 1776. augusztus 9-ikén a fiumei kikötőt értékes szabadalmakkal látta el és azt kerületével együtt kormányzósággá alakította. Első kormányzójául Majláth Józsefet nevezte ki. II. József, a „kalapos király” 1786-ban a vinodoli-, a hreljeni és a buccarai kerületet „Littorale Hungaricum” azaz „Magyar Tengerpart” néven a fiumei kormányzóságba kebelezte. Döntő jogi változást jelentett, hogy *Mária Terézia 1779. évi április 23-án Fiumét kerületével együtt Megszentelt Koronánkhoz csatolt külön testté nyilvánította.*

A következő szomorú évtizedek alatt folyó meddő viták az osztrák kamarilla által támogatott horvátok részéről a kérdés végleges megoldását ugyan gátolták, de megakadályozni nem tudták. Ez alatt a prepotens parvenü és mai szóval agresszornak nevezhető háborús bűnös Napoleon csapatai 1807-1809-ben megszállták Fiumét és a tengere mellékét, amelyet csak 1813-ban hagytak el. Végül I. Ferenc kénytelen volt az 1827. évi XIII. tc.-vel a visszakebelezést szentesíteni. Ezáltal Fiume és kerülete – úgy vélték – véglegesen visszakerült Magyarországhoz.

Miután vázlatosan áttekintettük egykori tengerünknek és tengermellékünknek a történetét a múlt század közepéig, vegyük ezek után sorra a nyomokat, amelyeket a magyar uralom a sok évszázad alatt ezen a területen maga után hagyott. Ilyenek bőségesen találhatóak, hiszen a gyakorlatilag több mint ezer éves uralma alatt a magyarság a terület anyagi, gazdasági, szellemi, kulturális, pénzügyi, védelmi és civilizációs felvirágoztatásáért rendkívül sokat tett. Ezzel szemben, az ott élő más nyelvű népeket annyira nem nyomta el, hogy azok túlszaporodva az ottani magyarságot semmisítették meg.

Szent László a „kegyes” és „lovagkirály” Szent István tiszteletére létesítette a zágrábi egyházmegyét, amit gazdag privilégiumokkal látott el. Ő emeltette fel Szent István holttestét és az akkor változatlan állapotban megtalált jobb kéznek, a „Szent Jobbnak” az őrzésére alapította 1083-ban a szentjobb apátságot.

Kálmán király nagyvonalú ajándékaként épült Zára városában a Szűz Mária tiszteletére emelt harang tornya. Kálmán neve azon még ma is olvasható. Ugyancsak ő alapította az ehhez a templomhoz tartozó Benedek rendi apácák konventjét.

A tengerpart katonai védelmének a jelentőségére utal Farkas nádorispánnak már 1181-ben kezdődő tevékenysége, aki a tengerpart összes várát megerősített. Ekkor lett Zára – a korabeli utazók megállapítása szerint - a világnak nemcsak leggazdagabb, de legszebb városa is. Amidőn a tatárjáráskor IV. Béla király déli országrészébe volt kénytelen menekülni, felettébb előrelátóan kincseinek javarészét már előre odaküldötte. A középkor értelmezésében a szentek ereklyéi jelentették a legnagyobb kincset. Már csak azért is, mert az aranyművességnek drágakövekkel díszített legszebb alkotásai szolgálták azok tartóiként. Ezért akarta a király biztosságban tudni Szent István koponyatetőjét, állkapcsát és jobb kezét, Szent László alszár és alkarcsonjtait. Szent István jobbkeze ugyan a török uralom alatt Boszniába került, de ott keresztény kereskedők magukhoz váltották és megőrzés céljából a raguzai domonkosokhoz viték. Onnan Mária Terézia hozatta Budára. A többi felsorolt ereklyék ma is Raguzában láthatók, de olyan megdöbbentően szörnyű állapotban, ami csak a délszlávok illetőleg horvátok ellenünk irányuló gyűlöletével magyarázható.

IV. Béla két leánya, Katalin és Margit Clissa városában halt meg. A két szerencsétlen királykisasszonyt a spalato-i dóm főkapuja feletti fülkében helyezték örök nyugalomra. A dóm harangtornyát magyarországi Mária (V. István királyunk leánya), II. Károly nápolyi és szicíliai király felesége, majd folytatólagosan Róbert királyunk felesége, Erzsébet építtette. A tengerpart védelmének a céljából Guthkeled nádor 1244-ben megépítette Jablanac várát a várossal együtt. Ezeket arbei (ma Rab) tengerészekkel építette. Itt megjegyezzük, hogy a 19. század elején az ottani lakosság jobb élelmezési ellátottságának a biztosítása céljából a magyar királyi tengerészeti hatóság, Garády Viktor javaslatára, osztriga telepet létesített. Fő uraink közül Frangepán Kristóf alapított Cirkvenicán (ma Crikvenica) egy kolostort. Ezt több közbeeső tulajdonos után József magyar királyi herceg vette meg és felajánlotta beteg gyermekek üdülési és gyógyítási céljaira.

Fiume hegyén 1453-ban, a Tersatton (ma Trsat) Frangepán Miklós építtetett kápolnát. Azon a hegyen, ahol a legenda szerint az angyalok megpihentek, midőn Szűz Mária názáreti házát Lorettóba repítették. A ház Lorettóban ma is látható. Ezt a kápolnát azután Frangepán Miklós a ferences barátoknak adományozta. A tersattóiak a ház elvesztését rendkívül sajnálták. Vigasztalásukra II. Orbán pápa egy Mária képet küldött nekik ajándékba, amit a hagyomány szerint maga szent Lukács evangélista festett. Ennek a képnek a hajlékálul építtették a Frangepánok a mai templomot, amelyet a pápa 1709-ben a Szűzanya és a kis Jézus részére egy-egy arany koronával ajándékozott meg. A templom kapujában több Frangepán alussza örök álmát, többek között Zrínyi Péterrel együtt, az 1671. április 30.-án Bécsújhelyen, a német császári hatalom által jogtalanul kivégzett Frangepán Ferencsel is, aki a család utolsó tagja. A kegytemplom - de a régi kápolna is – a Tengerek Nagyasszonya tiszteletére épült. Ők, ha életveszélyből menekültek, fogadalmi képekkel fejezték ki hálájukat a Gondviselés

felé. Még ma is láthatók ott végveszélyből menekült magyar hajók képei. Ilyen a „Szent László”, a „Rákóczi” gőzös, az „Olga” vitorlás képe stb. A Tersatto alatt van az ú.n. „Magyar Kapu”, amelyet a bennünket gyűlölő horvátok „Jellasics kapuvá” kereszteltek. Ide torkollik a városba vezető Károlyváros-Fiumei „Lujza-út”, amelyet I. Ferenc királyunk feleségéről neveztek el. A két Kiss mérnök által tervezett út 1809-től 1873-ig a magyar kivitel szolgált.

Térjünk azonban vissza a „tengeradta király”, Nagy Lajos idejébe. Általa, a nápolyi Anjou-rokonság révén, egész tengeri politikánk megváltozott. A IV. Béla által Trauban (ma Trogir) megkezdett flottaszervezési programnak egyenes folytatásaként, hatalmi eszközül kiépítette a magyar királyi hajóhadat. A hosszú velencei háború végén a legyőzött Serenissima és Nagy Lajos között 1358. február 18-án kötött úgynevezett zárai szerződésben Velence örök időre lemondott az Adria keleti partjáról Quarnerotól Durazzóig. *A szerződés kimondta a középkori tengerjog leghaladottabb tengerjogi alkotását, a tengerek szabadságát.* A király ezután meghallgatta a kis városköztársaság Raguzai kérését és a várost 1358-ban a Magyar Birodalomba kebelezte. Ezután kiadott szabadságlevelében Raguzát tette meg hajóhadának hadikikötőjévé. Ezután mind a város, mind környéke egy nem remélt gazdasági fellendülés és virágzás korszakába lépett. A hajóraj élén egy tengernagy állott. Állásának fontosságát mutatja, hogy évente 26'000 aranykorona jövedelmet élvezett. Összehasonlításként említjük meg, hogy az osztrák-magyar hajóhad parancsnokának az illetménye 1914-ben csupán 20'000 aranykoronát tett ki! A hajóhad részére hajóépítő műhelyek, hajójavítók és tengerszertárak működtek, amelyek a lakosság gazdasági helyzetére rendkívül jótékonyan hatottak.

A horvát báni méltóságot Subich Pál és rokonai, majd a Babonichok, később Felsőlendvai Miklós és a Peleskei Ördögh család őse, Ákos nembeli Micsk látta el. A király személye által létrejött hasznos összeköttetések révén felvirágozott az irodalom, a tudomány, a művészet. A salerno egyetem kapcsolatai gazdagították az orvostudományt. Hajórajunk egészségügyi állapota az európai orvostudomány elismerését váltotta ki. A hajók élelmiszereinek minőségére külön felvigyázók örködtek. *A tengerészek egészségére - már akkor! - a világon elsőül, 1362-ben hajóorvosok vigyáztak.* Az akkor még igen körülményesen tárolható ivóvíz kérdését a flottában makváziai bornak az étrendbe iktatásával oldották meg. A gyógyszereket szakavatott gyógyszerészek készítették az 1317-ben alapított gyógyszerertárban, *amely Európa legöregebb gyógyszerertáránál, a Pozsonyban, 1312-ben alapított „Vörös Rák” gyógyszerertárnál csupán öt évvel volt fiatalabb.* Raguzában született 1377-ben a világ első vesztegzárintézeté. Ennek a ténynek a jelentőségét az mutatja, hogy a vesztegzár még ma is a fertőzőbetegségek elleni küzdelemnek az egyik leghathatósabb eszköze. A városnak a fentiekben vázolt gazdagodása tette lehetővé, hogy kiépítették a csatorna- és városi vízvezetékrendszerét, amely akkor, a 14. században a legnagyobb ritkaság számba ment. Egy leprosoriumot is berendeztek, amely a lepra leküzdésében, mind a védelmet, mind a gyógyítás szolgált.

Zsigmond tíz évig tartó magyar királysága után lett választott német-római császár. Uralkodása alatt épült a raguzai rektori palota. Oldalfalán, óriási márványlapokon volt olvasható a város története, amelyben Zsigmond neve is bőven szerepelt. Ezeket azonban a Nyugat barátai, a délszlávok a „kultúra jegyében” a szövegekből kivésték, mint mindent, ami a magyarságra emlékeztetett. A palota oldalától nem messze áll – még ma is - a tenger szabad kereskedelmét hirdető és szimbolizáló hatalmas, az 1418-1423 években felállított Roland szobor.

Raguzai a magyar időben olyan mértékben szaporodott, hogy több, a tengervízen, azaz a közeli szárazföld belsejében fekvő községet meg tudott szerezni, Curzola, Braza és Lesina (ma Korcula, Brac, Hvar) sziget tulajdona mellett. Ezekkel szemben azonban, hatalma tudatában a város oly dölyfösen kezdett viselkedni, hogy a szigetek panasszal fordultak Zsigmond királyhoz, aki akkor éppen Calais kikötőjében tartózkodott és azt tervezte, hogy hű vitézét Kasulyi Jakcsi Lászlót Raguzába küldi rendet csinálni. A szigetek panasza kapóra jött és a király ezeket a szigeteket odaajándékozta Jakcsinak, aki később erdélyi vajda is lett. Ez az

ajándékozás is egy jele annak az értékes összefonódásnak, amely az ország közepe és a tenger mellék lakossága között mind erőteljesebben kibontakozott.

A tenger melléken mindéig kimagasló kultúrtörténeti jelentőségű a híres milánói ötvös, Francesco da Mediollo által készített 323 kg súlyú ezüstkoporsó, amelyet a királyné Kotromanić Erzsébet ajándékozott Zára városának. A zárai dóm főoltára felett elhelyezett bámulatra méltó műemlék ma is turisztikai látványosság, amelynek eredetét a délszláv propaganda szemérmesen elhallgatni igyekszik, annak ellenére, hogy a királyné a bosnyák király leánya volt. A történelmileg fontos eseményeket, a királyi hajókat és a tengerészeket, Nagy Lajos címerét ábrázoló domborművekkel díszített koporsót a város védszentjének, Szent Simon hamvainak a megőrzésére ereklyetartóként ajándékozta a kegyes királyné. Az Arbe sziget (ma (Rab) dóm oltárán látható Szent Kristóf ezüsből készült, domborművekkel készített ereklyetartója, szintén a nagylelkű magyar királyné ajándéka volt. Az özvegyi sorba jutott királynét 1387 januárjában a Horváthiak lázadása során megfojtották. Holttestét a záraiak drága pénzen kiváltották és a zárai San Grisogono templomban helyezték örök nyugalomba.

Tengerparti kapcsolataink azonban nemcsak magyar-dalmát, hanem fordított viszonyban is jelentősek és a történelmi kép hű ábrázolásai. Dalmata volt Martinuzzi Fráter György bíboros esztergomi érsek, Brodarics István püspök, Verancsics Antal történész, esztergomi érsek, Verancsics Fausztusz csanádi püspök, sőt, még a Szegeden 1740-ben született költő Dugonics András is, egy elmagyarosodott dalmát családból származott. Emlékeznünk kell még Giovanni di Dalmatára, aki 1481-ben Mátyás király udvarában dolgozott, továbbá Giacomo Staticora, aki az újvári és a váci püspöki palotát, valamint Báthory Miklós püspök megbízásából a váci székesegyházat építette. Giovanni di Trau Mátyás király és Beatrix királyné híres bécsi mellszobrát alkotta. Dalmata származású volt Statilo János veszprémi kanonok és később (Mohács után) erdélyi püspök, diplomata, aki 1528 októberében, az I. Ferenc francia királlyal kötött szerződés megteremtője volt.

A magyar kultúrkörhöz és államisághoz Ragusa oly ragaszkodással tapadt, hogy pl. Mátyás király halálakor európai hírű gyászünnepséget rendezett és Elveo Cerveo költő nemcsak a nagy király emlékezetét, hanem még a Hunyadiak történetét is megírta.

Tengerpartunk török megszállása és Mohács után adriai kapcsolataink sajnálatosan megszakadtak, bár Velence ezt is jól kihasználva, Szent Márk lobogója alatt szállította az „Egyház leányának”, Franciaországnak a török haderő részére küldött ágyúit és instruktoraikat, aminek a segítségével a törökök lőttek bennünket, akik a keresztény gondolatot védtük!

Fiumének és kerületének 1779. évi visszakebelezése után ezek a kapcsolatok lassan újjáéledtek. Emiatt ott is, eddig el sem képzelhető fejlődés következett be. Lúktető élet indult meg először csak inkább tapogatódzva, majd mind gyorsuló irammal. Az ország szíve és a tengerpart közötti kapcsolat a vasút megjelenéséig az útügyrendszer kiépítésének köszönheti fejlődését. A „Károly út” építése 1727-ben kezdődött és csak 1771-ben fejeződött be. A „József út” Zengig 1774-ben, a ’Lujza út’ 1820-ban lett kész.

Rövidre szabott dolgozatunkban csak a legszűkebb körvonalakban vázolhatjuk tengerpartunknak, de különösen Fiuménknek, becenevén a „Megszentelt Korona Gyöngyének” a fejlődését. Ez így alakult:

A városban 1793-tól 1915-ig 16 gyár épült: cukor-, bőr-, kötél-, hajó-, sör-, vitorlavászon-, dohány-, konzerv-, torpedó-, csokoládé-, és tengeralattjáró-gyár.

Az oktatás célját a bencés apácák iskoláján kívül 1774 és 1896 között hét tanintézet alapítása szolgálta: a hadi-tengerészeti és a kereskedelmi tengerészeti akadémia, felső leányiskola és főgimnázium. 1885-ben már 50 tanintézet működött a városban.

A szoroson vett kultúrintézmények közül 1790-ben a Gerlóczy, 1805-ben az Adamich és 1893-ban a Helmer és a Fellner építész által emelt városi színházat említjük. Ebben az évben épül meg az izraelita imaház is. Az egészségügyi intézmények közül különösen a tengeri forgalom szempontjából jelentős volt az 1833-ban üzembe helyezett – akkor hipermodern –

martinaschizzai vesztegintézet, az 1895-ben épített városi vízvezeték és az 1894-ben kapuit megnyitó Ilona-fürdő. Már 1830-ban elkészült az I. Ferencről elnevezett kikötő kórház. Ennek megnyitása alkalmából, Zaitz katonazenekar a világ zeneirodalmának egyetlen „Kórházavató valcerért” írta meg, amelyet Ürményi, a magyar királyi kormányzónak ajánlott.

A világ legszebb épületei közé tartozik – még ma is – a Hauszmann Alajos tervei szerint 1893-ban épített magyar királyi kormányzósági palota, amelyről – és ennek remekbe faragott bútorzatáról a délszlávok – sovinizmusának megfelelően – levéstek mindent, ami a magyarokra emlékeztet engedett. A nemes fa bútorokról legyalult magyar címerek helyén most vak mezőket tartó angyalokat bámulhat a látogató. A kikötő és a rakpart látképét uralja az „Adria” Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. palotája, amely ma a „Jardan” hajózási Rt. vezérigazgatói épülete. Fentebb, a hegyoldalon épült József magyar királyi herceg palotája. Ennek parkjában a herceg áldozatkészségének és tudománytiszteletének a bizonyítékeként európai hírű növény-tani kísérleti telep működött.

A lüktető gazdasági és társadalmi élet az irodalomnak és a művészet minden ágának természetesen kedvezett. A városban gombamódra szaporodott a hírlapok száma, gazdagodtak a könyvtárak. Dudits Andor „Mária Terézia a Megszentelt Korona külön testévé nyilvánította Fiumét” című monumentális olajfestménye a városházára került. Az „Adria” Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. budapesti vezérigazgatósági palotájának lépcsőházi mennyezetén Lotz Károly: „A tenger apotheozisa” c. óriási freskója ékeskedik még ma is, amelyet csupán az orosz megszállás alatti beázás csúfít. Basch Árpád illusztrálta Herczeg Ferenc rendkívüli sikert aratott könyvét a „Szelek szárnyán”-t, amelyben adriai vitorlázó emlékeit írta meg. Szinnyi Oszkár: „Magyar lobogó alatt az Adrián” c. könyvének a képeit Györök Leo, első, igazi tengerfestőnk alkotta. A későbbi holland királyi festővé kinevezett Mendlik Oskárt a Műcsarnokban tüntették ki a magyar-dalmát tengerparton alkotott csodálatos tengerfestményeiért.

Hajóépítő iparunkat 1867-ben csupán 13 hajóépítő telep képviselte. 1893-ban kezdte meg működését, az akkor már európai hírű, kiel Howaldt gyár, valamint a fiumei „Dokk-vállalat”. 1905-ben indult a Ganz-Danubius európai hírű hajóépítő üzeme. Ennek, nagy csatahajók építésére alkalmas sólyóját lángeszű hajóépítő mérnökeink, Scharbert Gyula és Ferdinánd Lajos tervezte és építette. Ez tette lehetővé, hogy azon 1911-ben vízrebocsáthatták az osztrák-magyar haditengerészet legmodernebb, 1918-ban tragikus véget ért csatahajóját, a „Szent Istvánt”. Megjegyezzük, hogy még évtizedünkben is, szakfolyóiratok hátoldalán elhelyezett, öndicsérő és hazug, nagyképu hangon írott reklámokkal úgy hengegtek a dél-szlávok, hogy „...mi már 75 éve építünk nagy csatahajókat!” 1915-ben kezdte meg az „Első Magyar Tengeralttjáró Gyár”, aminek készítményeit még a dán királyi haditengerészet is vásárolta.

Tengerhajózási vállalataink is napról-napra szaporodtak. I. Ferenc ugyan már 1800-ban kiadta szabadalmi levelét, de a gyakorlatban mégis csak 1843-ban kezdte meg érdemi működését az „Első Magyar Tengerhajózási Társaság”. 1847-ben megkezdődtek a kikötő nagymérvű építési munkálatai. Csúcspontjukat 1872-től érték el. Haynal Antal mérnöki tervei alapján és vezetése alatt a természettől rossz kikötőként teremtett kis halászkikötőből világkikötőt épített az áldozatot nem sajnáló magyar nemzet és annak alkotó géniusza.

Ezzel a magasba szökkenő fejlődéssel párhuzamosan fejlődött tengerhajózásunk is. Egy-másután születtek tengerhajózási vállalataink. 1881-ben az „Adria” Rt, 1884-ben a „Schwarz Lipót és Tsa”, a „Sverljuga és Tsa”, 1888-ban a „Krajacz és Tsa”, 1897-ben a „Magyar Keleti Tengerhajózási Rt.”, 1891-ben a „Magyar-Horvát Tengerhajózási Rt.”, a Copaitich és Tsa”, továbbá az „Indeficienter” hajózási vállalat, a Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt.” és 1907-ben az „Atlantica Rt”. Ezek bőséges munkaalkalmat nyújtottak az olasz és a horvát nyelvű, valamint a mind nagyobb számban jelentkező tengerészpályát választó magyaroknak.

Erőteljesen fejlődő tengerhajózásunk természetesen odavonta a biztosító társaságokat is. Ezekkel karöltve alakult meg az angol Lloyd-hoz hasonló feladatkörben és kivitelezésben

dolgozó Osztrák-Magyar Veritas intézete, amely a maga nemében az első volt a Földközi-tengeren.

Röviden nem lehetséges a fiumei kikötő építésének a történetét még csak halvány körvonalaiiban sem ábrázolni. Úgy érzem azonban, hogy egypár jellemző adatot mégis meg kell említenem.

A kikötő hullámgátjai a magyar nemzetnek 25'000 kg színezüstjébe, az összes kikötői létesítmények 90'000'000 koronába, azaz kereken 30 tonna színaranyba kerültek.

Feltöltésre felhasználtak 22 és félmillió tonna anyagot, 25'000 köbméter cement-betont, a partfalakra 200'000 köbméter mesterséges zömöt, és beépítettek 79'000 köbméter terméskő falazatot. Készítettek 98'000 négyzetméter kövezetet. Elvégeztek 350'000 kotrást. Beépítettek 1'500 cölöpöt és 200 tonna vasanyagot. A kikötő szabad tároló helyén 8'400 vasúti vagon tárolhatott, a raktárházakban pedig 1'000 vagon árut lehetett elhelyezni. A kikötőben egyszerre 170 hajó kiköthetett és műveletezhetett. A kikötői vágányhálózaton 5'600 vagon közlekedhetett egyszerre!

A kikötő fejlődését és jelentőségét mutatja, hogy míg 1871-ben 165'000 tonna áruforgalmat tudtak kimutatni, ez a mennyiség 1913-ban már 2'100'000 tonnára rúgott, ami – szinte hihetetlen! – 1070 %-nak felelt meg!

Tengerhajózásunk fejlődésére jellemző, hogy míg 1871-ben 1 gőzös szerepelt a nyilván-tartásban, 1891-ben már 38 és 1917-ben már 801 hajót mutatott ki a Magyar Királyi Tengeri Hatóság évkönyve. Ezek ellátták el az áruforgalmat a Földközi-, a Fekete- és az Északi-tenger területén, valamint a dél-amerikai forgalmat. Ezen felül 1914-ben megindult az ausztráliai forgalom is. Hajóink látták el a postaszolgálatot Nyugat-Európába és Dél-Amerikába. Személyhajózásunk látta el az Adria egész keleti partjának a személyforgalmát, sőt még Olaszország felé is tartottak fenn járatokat.

Az első világháború végén a győztesek elvették egész tengerpartunkat az összes, általunk beépített létesítményekkel, összes kereskedelmi és hadihajónkat, az azokhoz tartozó összes létesítménnyel. Csupán elvett hajóink értéke 1'000'000 kg. színaranyat, azaz kereken 100 vagonnyit tett ki. Mindezt 'kárpótlásként' kellett adnunk a győzőknek az osztrák-magyar haditengerészet által nekik okozott „károk fejében”. Igen ám, de! Mivel flottaállományunknak csupán 20 %-a volt magyar, ezért nekünk csupán 200'000 kg. aranyat kellett volna 'károkozásunk' fejében fizetni. Flottánk 48 %-a szláv és 14 %-a olasz volt. Így nekik, a 'fő' károkozónak kellett volna 62 %-ot, azaz 620'000 kg-ot fizetni. Csakhogy, ezt nekik nem kellett kifizetni, sőt, ezt tőlünk kapták meg! *Az egész ügy jellemzően mutatja, hogy a Nyugat milyen eszközöket használt a magyarság megsemmisítésére.*

Rajongva szeretett tengerünkről még sok-sok mindent elmondhatnánk. A 'Nadajade' hajóval tartott két tengerkutató expedíciónk dr. Leidenforst Gyula vezetése alatt még új állatfajt is felfedezett az Adria mélyén. Meg kell jegyezzük, hogy ezt a teljesítményünket is elhallgatta a Magyar Tudományos Akadémia a nemzetközi felmérés elől. Így eredményeinkkel a horvátok, a csehszlovákok és az osztrákok dicsekedhettek. Tengerészeti-, vám-, pénzügyi-, és igazságügyi hatóságaink részére épített korszerű, minden tekintetben időtálló épületeink még ma is fennállnak és működőképeseek.

Egykori tengerünket és annak partjait a mai, nagymérvű vendégforgalom keretében számos honfitársunk látogatja. Rendkívül fontos lenne, hogy ők, szülők és gyermekeik meghatva gondoljanak apáikra és nagyapáikra, akiknek áldozatkészsége minden ott található értéket teremtett.

Emlékezésünket az Adriáról és a tengervidékről ezzel befejeztük. Egy mai Nestor-kronika nem fogja tudni rólunk – mint az egykori avarokról – elmondani, hogy nyomtalanul eltűntünk. Nyomaink, kulturhatásunk, anyagi és szellemi értékeink ottmaradva a partokon és mélybe süllyedt hajóink halott tengerészeink őrizetében – minden elhallgató szláv igyekezet ellenére – örök emléket állítanak nekünk. Tudjuk, hogy csak az hal meg, akit elfelejtnek.

Senki nem veheti tehát rossznéven tőlünk, ha emlékezünk Leidenforst Gyula „legkeserűbb tengerére”, mint ahogy senkinek sincs joga szidalmazni a fájdalomtól vonagló testet, ha lecsonkolt tagja visszasírja... A magyar tengerészet szerény krónikásának nem marad más hátra, minthogy Reményik Sándor „Mohács után” című versének utolsó soraival búcsúzzék:

„S ki éjjben születik majd, mit csináljon?
Dolgozzék, imádkozzék, tűrjön, várjon,
S a sírba is reménysugárral szálljon,
ha könnyel sózott kenyerét megette.

Mert változnak a csillagok felette.”

Megjegyzés: Adriai történetünknek több mint ezer emléktárgyát mutatja be a Komáromi Klapka György Múzeum „Juba Ferenc Magyar Tengerészeti Gyűjteménye” azoknak, akik nemzetünk igaz történelme iránt érdeklődést mutatnak. Szerkesztő: A teljes gyűjteményt Juba Ferenc adta szülővárosának, ahol költségére felállította a magyar tengerész emlékművét.

