

A VÁROSI KÖZLEKEDÉS FEJLŐDÉSE FIUMÉBEN (1870–1918)

Fiume 1870-ben ismételt¹ Magyarországhoz csatolásakor nem volt jelentős város. A magyar állam ugyanakkor szinte azonnal két számottevő közlekedési beruházást valósított meg, melyek révén a kikötőváros a korábbi jelentéktelenségéből a gyors fejlődés útjára lépett: a Budapest és Fiume közötti vasúti kapcsolat megépítésével, és a kikötő hatalmas arányú fejlesztésével. Fiume – ahol korábban a nagyobb gőzhajók fogadását sem tudták biztosítani – rövidesen Európa egyik legkorszerűbb kikötőjével rendelkezett, melynek forgalma egy időben Amszterdam és Velence között állt, amikor 1910-re a kontinens 10. legforgalmasabb kikötőjévé emelkedett.² Fiume Magyarország egyetlen tengeri kijárata volt, az egykori Osztrák–Magyar Monarchia egyik leggyorsabban fejlődő városa, amihez Magyarország stabil gazdasági háttérrel kínált. A városban élénk üzleti élet, a kereskedelem mellett jelentős ipar települt meg, az élet számos területére – például a vendéglátásba, idegenforgalomba is – jelentős tőke áramlott be Magyarországról. A város 1869-ben alig 18 ezer fős, 1910-ben már majdnem 50 ezer fős lakossággal bírt. A városba érkező

¹ Mária Terézia Fiumét 1776. augusztus 9-én kelt elhatározásával a Magyar Királysághoz csatolta, majd 1779. április 24-én királyi leiratában a kikötővárost és annak területét az országhoz tartozó külön testként (*corpus separatum*) ismerte el, ezt követően I. Ferenc az 1807. évi IV. törvényben rögzítette a kialakult helyzetet. A fiumei kormányzói tisztséget 1809-ig összesen öt alkalommal töltötték be, de ezt követően 1823-ig erre nem volt lehetőség, a napóleoni háborúk következtében ugyanis Fiume átmenetileg elszakadt a Magyar Királyságtól. Fiumét I. Ferenc 1822. július 5-én kelt leirata adta vissza Magyarországnak. 1848. augusztus 30-án Jelačić parancsára a horvát csapatok bevonultak Fiumébe, ekkor a város horvát igazgatás alá került. Az 1865-ben összehívott magyar országgyűlésen már felvetődött Fiume és Magyarország kapcsolatának kérdése, majd 1867-es osztrák–magyar és az 1868-as magyar–horvát kiegyezés során újra rendezték a tengerparti területek helyzetét is. Fiume közjogi viszonyai kapcsán egy magyar, horvát és fiumei tagokból álló bizottság állt fel, de ez rövidesen megszűnt. Fiumét a központi kormányzat, Modrus-Fiume vármegyét a horvát-szlavón kormány igazgatása alá helyezték. A horvát fél Fiume elvesztését három addig magyar vármegye (Pozsega, Szerém, Verőcze) fejében, és csak átmenetileg fogadta el. Az így létrejött provizóriumnak nevezett megoldást Ferenc József 1870. július 28-án hagyta jóvá. PELLER Márton – ZSIGMOND Gábor: *A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet története 1868–1921*, Szülőföld Kiadó, Szombathely, 2021, 25–35. p.

² *Uo.*

befektetések vonzották a betelepülőket is, a helyi iparba a munkásokat, a hivatalokba a hivatalnokokat, és idővel fejlődésnek indult az idegenforgalom is. A gyorsan gyarapodó város – mind az ipari városrészek, mind az idegenforgalom – igényelte a városi közlekedés fejlődését is, ami egy modern város képéhez szervesen hozzátartozik. A Fiume történetével foglalkozó kutatások azonban eddig nem tettek kísérletet ennek feltárására.

A város pedig a korszak legkorszerűbb városi közlekedési rendszerével, a villamossal is rendelkezett. A történelmi Magyarországon összesen 17 városban volt villamosközlekedés, amire a gazdag és polgárosodó városok fejlődésének szimbólumaként is tekinthetünk. A fiumei volt a történelmi Magyarország hatodik villamosüzeme Budapest, Pozsony, Szombathely, Miskolc és Szabadka után. Ráadásul a város arra is képes volt, hogy az 1899-ben megnyitott villamosüzemet már 1906-ban köztulajdonba vegye, felvásárolva a villamoscég részvényeit a Pesti Magyar Kereskedelmi Banktól.

Noha a fiumei villamos a mai Horvátország első villamosüzeme, története – vélhetően az üzemmel kapcsolatos magyar nyelvű források miatt – alig feldolgozott.³ Mindeközben a történelmi Magyarország városainak közlekedéstörténetében is a leginkább fehér foltnak számító város. A Lovász–Kubinszky–Villányi-féle *Régi magyar villamosok* című egyébként alapos kézikönyvben az egyetlen régi magyar villamosüzem, amelynek részletes mutatóit nem ismerjük.⁴ A magyar városok közlekedésének története és városfejlődésre gyakorolt hatásainak bemutatása kapcsán ki kell emelnünk Kalocsai Péter munkásságát is, aki ugyan Fiumével konkrétan nem foglalkozott, de számos egyéb város kapcsán végzett kutatásai itt is használható fontos összefüggéseket világítanak meg.⁵ A történelmi Magyarország városainak kutatása kapcsán

³ A város 1945 utáni történetéhez kapcsolódóan lényegesen több üzemtörténeti, városi közlekedési témájú írást ismerünk. Korszakunkat érintően ugyanakkor inkább lexikonyszerű, vagy a részleteket nem feltáró adatközlések készültek horvát nyelven. Ezek közül is kiemeljük: JECIĆ, Zdenko (főszerk.): *Hrvatska tehnička enciklopedija – Portal hrvatske tehničke baštine*, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 2017, <<https://tehnika.lzmk.hr/javni-gradski-promet-2/>> (letöltve: 2022. 01. 03.); ZAKOŠEK, Boris: *Opatijski tramvaj, Sušačka Revija* 61, <<http://www.klub-susacana.hr/revija/clanak.asp?Num=61&C=18>> (letöltve: 2022. 02. 10.); CEMOVIĆ, Milovan (szerk.): *Istra – Tramvaj na starim razglednicama*, Hrvatska udruga kolekcionara predmeta kulturne baštine, Rijeka, 2010, 159. p.; GRGURINA, Ines: *Riječki tramvaj, Hrvatska revija*, 7(2007), 4, 70–75. p.

⁴ DR. KUBINSZKY Mihály – LOVÁSZ István – VILLÁNYI György: *Régi magyar villamosok. A történelmi Magyarország közúti vasutai a kezdettől a II. világháború végéig*, Budapesti Városvédő Egyesület, Budapest, é.n.

⁵ A témánkat érintően elsősorban az alábbi írásokat emeljük ki: KALOCSAI Péter: *A regionális központok és a városi tömegközlekedés a dualizmus korában*, In: *A közép- és nagyvárosok településföldrajza, V. Településföldrajzi Konferencia*, Savaria University Press, Szombathely, 2009, 292–307. p.; KALOCSAI Péter: *A vidéki városi villamosvasutak településfejlesztő hatása a dualizmus kori Magyarországon*, In: HORVÁTH Csaba Sándor et al. (szerk.): *Ezerarcú vasút. 2. köt. Fókuszban a vasúti építészet*, Virágmandula Kft., Pécs,

ugyanis számos párhuzamosságra lehetünk figyelmesek, melyeket a Fiume kapcsán elvégzett kutatómunka is megerősít. Ilyenek a városi közlekedési üzemek hasonló befektetői vagy vállalkozói körei, a városi szabályozás kérdései, a közlekedési üzemek köztulajdonba vételére való törekvések, az ipari területek és kirándulóövezetek közlekedési feltárása, a városi közművek fejlődése, vagy a városi utak és közterek rendezése. Ezek a tényezők sok esetben hasonló folyamatok mentén alakultak a dualizmus kori városfejlődésben. A hazai várostörténeti, vagy közlekedéstörténeti kutatásokban ugyanakkor Fiume kétségtelenül egyfajta fehér folt, rendszerint ugyanis nem kerül komoly vizsgálat tárgyává jellemzően a város sajátos helyzete (közjogi és kikötőváros jellege) miatt. Még kevésbé ismert Fiume városi és városkörnyéki közlekedésének alakulása, melyben omnibuszok, bérkocsik, gőzhajók is részt vettek, és különösen a tengerparti idegenforgalom fejlődése okán a korszak végén számos figyelemre érdemes villamosberuházási és autóbusz-közlekedési terv is napvilágot látott. A téma eddigi feldolgozatlansága miatt elsősorban a korabeli fiumei városi magyar sajtóra és a rijekai állami levéltár iratanyagára támaszkodva foglaltam össze Fiume városának és városkörnyéki közlekedésének történetét, valamint ezek hatásait a város fejlődésére.

A fiumei omnibuszközlekedés

Sok szempontból az autóbuszközlekedés elődjének tekinthető omnibuszközlekedést a modern városi tömegközlekedés legelső rendszerének szokás tekinteni. Magyarországon először 1832-ben Pesten, a vidéki városok között valamikor a század derekán Sopronban jelentek meg az első omnibuszjáratok. A soproni – 1847 és 1851 közé tehető – omnibuszok, avagy társaskocsik megjelenése után sorra tűntek fel a további magyar városokban: 1854-ben Esztergomban, 1857-ben Szegeden, 1862-ban Miskolcon, 1865-ben Szombathelyen, nem sokkal később Nagykanizsán.⁶ Az omnibuszközlekedés kialakítása jelentős beruházást nem igényelt, nem csoda, hogy 1908-ban közel 40 városi jogállású településen váltak az omnibuszosok a helyi közlekedés alapvető lebonyolítóivá.⁷ Az omnibuszoszás kisüzemi keretek között működött, viszonylag kis befektetést igényelt, jellemzően egy-egy ilyen vállalkozónak egy-két kocsija volt. Ez később kevés nagyvárosban komolyabb vállalati kereteket is elért az 1880-as években, de a jellemző mindvégig a kisüzemi jelleg maradt.

A fiumei omnibuszközlekedés a fentiek alapján nem későn, de csak a város Magyarországhoz való visszacsatolása után, 1873-ban indult el. A mai Hor-

Pécs, 2018, 283–310. p.; KALOCSAI Péter: A városi közlekedés modernizációja Magyarországon (1867–1914), In: Uő.: *Közlekedés- és várostörténeti tanulmányok (19–20. század)*, Virágmandula Kft., Pécs, 2018, 23–42. p.

⁶ Uő.: *A regionális központok...*, 294. p.

⁷ Uő.

vátország területét tekintve ráadásul ez tűnik a legkorábbi omnibuszüzemnek, megelőzve az 1884-ben Károlyvárosban (Karlovac), 1895-ben Pólában (Pula), 1896-ban Abbáziában (Opatija) és 1899-ben Raguzában (Dubrovnik) elindított omnibuszjáratokat.⁸ A járatok a fejlődő gyárakhoz és a kikapcsolódást nyújtó városi kertekhez, kávéházakhoz, fürdőkhöz indultak elsősorban. Már az 1880-as évek végétől a fejlődő fiumei idegenforgalomban is láthatjuk a közlekedés egyre fontosabb szerepét. Az omnibuszokra a szállodák és a vasútállomás között egyre nagyobb igény mutatkozott, sőt például a Budapest szálloda azzal reklámozta magát, hogy szobaáraiba beletartozott az omnibuszszolgálat a vasútállomástól.⁹ A szusáki (Sušak) fürdő 1883-as szezonjának megnyitásakor új járatok indultak az omnibuszosok fő indulási helyének számító óvárosi Adamich térről. A Fiumara folyón pedig csónakjáratokat szerveztek az új fürdőhöz.¹⁰ Bár a város nyugati fele is gyorsan fejlődött, a rizshántoló és a kőolajfinomító felé csak később indult meg a közlekedés. Az omnibuszok csak a jobban jövedelmező vasárnapi napokon jártak erre felé kellő rendszerességgel.¹¹ Még 1883. november 1-jétől az Adamich tér az ekkor már nagy kapacitásokkal a világ számos pontjára dolgozó Whitehead torpedógyár között indultak rendszeres omnibuszjáratot reggel 6 és este 7 óra között.¹²

1. kép

A vasútállomás előtt omnibusz és bérkocsi várja az utasokat



Forrás: Balogh Ádám gyűjteménye.

⁸ JEČIĆ, Zdenko (főszerk.): *Hrvatska tehnička enciklopedija – Portal hrvatske tehničke baštine*, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 2017, <<https://tehnika.lzmk.hr/javni-gradski-promet-2/>> (letöltve: 2022. 01. 03.).

⁹ *Fiume*, 1888. július 15., 4. p.

¹⁰ *Uo.*, 1884. május 18., 5. p.

¹¹ *Uo.*, 1884. október 12., 6. p.

¹² *Uo.*, 1883. november 4., 294. p.

Az abbáziai turizmus – a Déli Vasúthoz köthetően megindult – felemelkedésének korai szakaszában, a fürdő és az éttermek kialakításának hírére a fiumei Európa szálló bérlője már 1882-ben helyközi omnibusz járatok indítását jelentette be.¹³ Ez ismereteink szerint nem valósult meg, viszont a fejlődő fiumei idegenforgalom miatt a városon belül egyre több omnibuszjáratról tudunk, főleg a vasútállomás és a szállodák között.¹⁴ A javuló idegenforgalomhoz – és vélhetően az ekkor már több éve beharangozott villamosberuházás többszöri csúszásához is – lehet köze annak, hogy 1895 tavaszán újabb omnibuszokat hoztak be Fiumébe a szomszédos osztrák területről.¹⁵ Ezeket több vállalkozó indította el külön-külön, továbbra is főleg a szállodák és a vasútállomás kiszolgálására (például ekkor nyitott meg a városban jelentős szállodának számító Hotel Querneró). Még ez év május elején újabb társaskocsi vállalkozás is létrejött, ami további omnibuszokat állított forgalomba. Munkanapokon 300–600, vasárnapokon 1000–2000 utas vette igénybe ezeket a járműveket.¹⁶ Az omnibuszosok közötti versenyben olyanról is tudunk, hogy az egyik cég kocsijain a posta levélhordói és a táviróhivatal távirathordói ingyen utazhattak.¹⁷

2. kép

Városi forgatag lovaskocsikkal és gyalogosokkal



Forrás: Balogh Ádám magángyűjteménye.

¹³ *Uo.*, 1882. augusztus 1., 119. p.

¹⁴ *Uo.*, 1888. július 15., 4. p.

¹⁵ *Magyar Tengerpart*, 1895. május 5., 4. p.

¹⁶ *Uo.*, 1895. május 12., 5. p.

¹⁷ *Uo.*, 1895. október 13., 5. p.

Az omnibuszoknak nem voltak kijelölt megállói, ott álltak meg, ahol az utasok leintették őket. 1898 elején azonban a városi rendőrség rendelkezett az omnibusz megálló kijelöléséről és a menetrendekről. Ezzel a város fontosabb pontjainál – így a Tengerészeti Akadémiánál, a Népkertnél, a nagyobb kávéházaknál, a munkásházaknak és a torpedógyárnál, valamint a mlakai postánál – előírták az omnibusz megállóhelyek létesítését, a járműveket leinteni már nem lehetett. A járatok indulási idejét pedig menetrend szerint szabályozták.¹⁸ Ezekkel az intézkedésekkel a város tömegközlekedése a korábbinál rendezettebb és szabályozottabb szintre lépett. Érdekes, de valójában nem meglepő, hogy a fiumei döntéshozók jól ismerték a budapesti közlekedési helyzetet, ahol hasonló intézkedéseket már korábban meghoztak.

Még 1898 nyarán új omnibuszjárat indult nagyjából a tervezett villamos vonalában: a kocsik a Via del Canale, az Ürményi tér, az árucsarnok között a riván keresztül közlekedtek, az Adamich tértől; visszaúton pedig a Corsón, a Scarpa téren és a Fiumarán át.¹⁹ Erre a villamosberuházást váró időszakra jól rámutat a korszak helyi magyar lapja is, amikor még 1898 tavaszán azt írja: „Az sem volna megvetendő, ha a fiumei helyi közlekedési eszközök gyatra-sága a múlté volna; de hát ez már három esztendő s majd valamikor csak dűlőre jut. Addig kidöcög öt krajezárért az omnibusz a giardinóba, meg a Fiumare hidjához.”²⁰ Másfél évvel később ugyancsak a *Magyar Tengerpart* című újság még türelmetlenebbül adta hírül: „már csak napok kérdése, hogy a fiumei villamost megnyissák és ezzel együtt a rozoga, csiga lassúságú omnibuszokat jól kiérdemelt nyugalomba helyezték.”²¹

A villamosüzem megnyitásáig azonban még egy jelentősebb járat indult: 1899 nyarán a nagy ünnepséggel megnyitott pecinei új tengeri fürdőhöz.²² Szinte jelképesnek tekinthetnénk a pillanatot, amikor néhány héttel később – 1899 szeptemberében – Peter Marac omnibusztulajdonos házában kitört tűzben több kocsija is porrá égett.²³ Ez az időszak ugyanis mérföldkő volt a fiumei városi közlekedés történetében, 1899 novemberében elindult a villamos, és a város egy sokkal korszerűbb tömegközlekedési eszközt kapott. Ez természetesen nem jelentette az omnibusz közlekedés megszüntetését a városban. Az omnibuszosok szerepe a város több pontján is megmaradhatott, a szállodák továbbra is gyakran vették igénybe őket, vagy a dombos városrészekben és a szomszédos szusáki utcákban is nagy szükség volt rájuk, sőt a villamos nyugati végpontja irányában is, ahová a belvárosból csak minden második villamos járt ki.

¹⁸ *Uo.*, 1898. január 23., 4. p.

¹⁹ *Uo.*, 1898. június 12., 3. p.

²⁰ *Uo.*, 1898. május 29., 3. p.

²¹ *Uo.*, 1899. október 15., 2. p.

²² *Uo.*, 1899. június 11., 3. p.

²³ *Uo.*, 1899. szeptember 17., 3. p.

Az omnibuszok a legtöbb európai városban az első világháború előtti években az autóbuszok megjelenésével kezdtek inkább háttérbe kerülni, a közúti közlekedésben a motorizáció tömegközlekedésben való feltűnése pecsételte meg sorsukat. Érdekes, hogy Fiumében 1903-ban az első menetrend szerinti iránytaxi jellegű szolgáltatás elindítását úgy tűnik, a villamoscég vezetői és az omnibuszos vállalkozók közösen torpedózták meg, nyilvánvalóan konkurenciát látva az új technológiai eszközben.²⁴

Lóvasúti tervek a városban

A városi közlekedés fejlődésében a következő fejlettségi szintet a lóvasutak jelentették. A síneknek köszönhetően a lóvasúti üzem több utast tudott kiszolgálni, mint az omnibuszok. Az első ilyen lóvasúti üzem New Yorkban nyílt meg 1832-ben, Európában Párizsban 1850-ben, Magyarországon pedig 1866-ban Pesten. A vidék városaiban elsőként Temesváron és Aradon nyíltak lóvasúti üzemek 1869-ben, de az 1873-as pénzügyi válság éveken át nem kedvezett az omnibuszoknál költségesebb, a vágányok kiépítésével jelentősebb indulótókéig igénylő lóvasutak további elindításának. Egészen 1884-ig kellett várni a következő lóvasúti üzem megnyitására, amire Szegeden került sor, majd ezt követte 1888-ban Debrecen, 1891-ben pedig Kassa és Zágráb.²⁵

Fiumében is már 1884-ben felmerült egy lóvasúti vonal megépítése.²⁶ A vágányokat a Scoglietto sétatértől a kőolajfinomító gyárig építette volna meg egy bécsi vállalkozó, kiegészítve egy áruszállításra szánt vonallal a kikötő mentén.²⁷ Az ötlet végül nem valósult meg, néhány évvel később pedig az Adria tengerhajózási társaság működésében és a Magyarországról a fiumei kikötőbe irányuló árufeladások megszervezésében nagy szerepet játszó Hoffmann S. és W. nevű budapesti szállítmányozó cég – Hoffmann Sámuel és Vilmos vállalata – kért Fiumében lóvasúti vonal létesítésére előmunkálati engedélyt.²⁸ Az 1889-ben beterjesztett Hoffmann-féle lóvasútból nem lett semmi. Ennek okait nem ismerjük, de a következő évben már újra felmerült lóvasúti üzem terve a városban. Ekkor egy olasz vállalkozó jelentkezett a torpedógyártól Szusák keleti oldaláig, opcionálisan Pecsineíg tartó vonal kiépítésével. A szusáki polgármester a Bradiczán a kocsik és lovak számára elképzelt kocsiszínhez szükséges terület átengedését is vállalta.²⁹ Fiume, élén a város aranykorának jól ismert podestájával, Giovanni de Ciottával, valamint több ismert polgárral egyetemben ugyancsak szorgalmazta a lóvasút megépítését.

²⁴ *Uo.*, 1903. január 29., 3. p.

²⁵ KALOCSAI: A regionális központok..., 295. p.

²⁶ *Fiume*, 1884. október 12., 6. p.

²⁷ *Uo.*, 1885. február 14., 3. p.

²⁸ *Uo.*, 1889. november 10., 3. p.

²⁹ *Uo.*, 1890. május 25., 2. p.

3. kép

A villamos átadása előtt az Adamich tér és a Hotel Lloyd előtti forgalmat látjuk omnibusszal, bérkocsikkal, kerékpárosokkal és gyalogosokkal



Forrás: Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum, Gyökér István képeslapgyűjtemény.

Rövidesen egy másik vállalkozó különös elképzelése kínált újabb reményt a fiumei lóvasutat szorgalmazók számára: báró Oscar Lazarini 1892-ben Abbáziától Voloscán át Fiumébe, a magyar országhatárig épített volna egy közúti vasutat. A különböző vasútépítési tervek kapcsán nem ismeretlen Lazarini gráci mérnök volt, akinek a közeli Abbáziában volt villája.³⁰ Rövid időn belül az abbáziai területen illetékes osztrák kereskedelmi tárca engedélyét megkapta a vasútvonal tervezéshez. A fiumei magyar lapok reményüket fejezték ki, hogy ha ez elkészül, akkor talán magyar területen is lehet majd folytatni a vágányépítést.³¹ A következő évben ráadásul a magyar Kereskedelmügyi Minisztérium már egy keskenyvágányú gőzmozdonyú közúti vasútvonalra adott Lazzarininek előmunkálati engedélyt az országhatár és a fiumei torpedógyár között.³²

Lazarini 1894 elején bécsi üzleti körökkel tárgyalt a szükséges pénz megszerzéséről, annak reményében, hogy még ebben az évben elindulhat a fiumei lóvasút.³³ Vélhetően a pénz biztosítása nem volt zökkenőmentes, Lazzarini

³⁰ ZAKOŠEK, Boris: Opatijski tramvaj, *Sušacka Revija*, 61, <<http://www.klub-susacana.hr/revija/clanak.asp?Num=61&C=18>> (letöltve: 2022. 02. 10.).

³¹ *Pesti Hírlap*, 1892. december 27., 9. p.

³² *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1893. május 5., 1. p.

³³ *Magyar Tengerpart*, 1894. január 14., 5. p. és *Uo.*, 1894. március 25., 5. p.

ugyanis többször is elhalasztotta a várossal kötendő szerződés aláírását, ami-re végül csak 1894 augusztusában került sor. A szerződést maga Giovanni de Ciotta podeszta és Mohovich Emőd második alpolgármester, valamint Maderspach Sándor, a képviselőtestület küldötte írta alá.³⁴ Időközben viszont Lazzarini tavaszi budapesti tárgyalásai után már egy villamosvasút építésének lehetősége is felmerült.³⁵ A Ganz vállalat résztulajdonosi háttérével működő Magyar Villamossági Részvénytársaság ugyanis fantáziát látott abban, hogy 1891-ben megnyitott saját fiumei villamostelepét jobban kihasználva a villamosüzem létesítése felé terelje a beruházást. Ezzel a lóvasút ügye lekerült a napirendről, és egy sokkal korszerűbb közúti vasút létesítése válhatott reálissá.

Az első villamos az osztrák–magyar tengerparton

A városi közlekedés legmagasabb szintje ekkor a villamosközlekedés volt. Voltaképpen a sikeres városfejlődés és polgárosodás egyfajta szimbólumaként tekinthetünk rá. Az 1879-ben elsőként bemutatott villamosüzemmel először 1881-ben nyitottak meg egy vonalat a Berlin melletti Gross-Lichterfeldében. 1887-ben már Budapesten is megépült egy próbapálya Siemens villamosokkal, majd 1889-ben elkezdték Európa első belvárosi villamoshálózatának kiépítését a magyar fővárosban.³⁶ Ehhez képest mindössze 10 évvel később már Fiumében is villamosvonalat avattak. A történelmi Magyarországon Budapestelel együtt 17 város rendelkezett villamosközlekedéssel, jellemzően az ország meghatározó, regionális központként is működő városai. A gyorsan fejlődő, gyarapodó Fiume lakói – a helyi sajtóban megjelent gyakori híradások alapján – nagyon várták, hogy városukban korszerű közlekedés szolgálja a mindennapokat.

Az első vágányok a városban a kikötőfejlesztésnek köszönhetően jelentek meg. Már az 1870-es években gőzüzemű közúti vaspályák tervezése indult meg a kikötői áruk szállításának elősegítésére, majd nagyvasúti teherszerelvények jelentek meg a város utcáin.³⁷ Később a villamosítás is a kikötőfejlesztésnek köszönhetően jelent meg a városban. Már 1891-ben a Magyar Villamossági Rt. létesítette a fiumei villamos művet a kikötői megvilágítás érdekében.³⁸ Már a következő évben, 1892. november 1-jével üzembe helyezték a tárházak világítását és a fiumei világítótorny is villanyvilágítást kapott. A

³⁴ *Uo.*, 1894. augusztus 5., 3. p.

³⁵ *Uo.*, 1894. május 27., 3. p. és *Uo.*, 1894. július 8., 4. p.

³⁶ LEGÁT Tibor – ZSIGMOND Gábor: *A villamos aranykora. Szöveggyűjtemény 1887–1923*, József Attila Műhely, Budapest, 2010, 14–22. p.

³⁷ DAR JU-5 Ált 112 112.1878.1081.

³⁸ ANTAL Ildikó: *A magyar villamosenergia-ipar kialakulása 1878–1895*, Magyar Tudománytörténeti Intézet – MMKM Elektrotechnikai Múzeuma, Budapest, 2013, 72. p.

korszerű megoldásokat érzékelteti, hogy a rakodóhajók belső megvilágítására hordozható izzólámpákat helyeztek üzembe.³⁹ Rövid időn belül a Magyar Villamossági Rt. fiumei telepe látta el a pályaudvart, a gabona elevátort, a város főbb utcáit, középületeit és számos magánlakást is villamos árammal.⁴⁰ Az évtized során a gyáripárban is elkezdtek megjelenni a villamos motorok.⁴¹

Fiumében 1895 nyarán tűzték ki a villamos nyomvonalát: a Scoliettóból kiindulva a Fiumarától a Scarpa téren, Andrassy téren, Andrassy utcán és a Corsia Deákon át a torpedógyárig. A szűk utcákra való tekintettel a nyomtávot 1000 mm szélességben határozták meg. A Budapesten is használt alsóvezetékes áramszedős rendszert a városban elvetették, ugyanis túlságosan drágának ítélték meg. A helyi magyar sajtóban megjelent hírek szerint ekkor még úgy remélték, hogy a villamos 1896 tavaszára, vagyis a millenniumi ünnepségekre készül.⁴² Úgy tűnik azonban, hogy ez inkább a sajtó túlzott optimizmusát tükrözte. Úgy látjuk, hogy a villamosvonal megépítését érdemben semmi sem hátráltatta. Noha az áramátalakító építésénél, vagy a nagyvasutat keresztező vágányok fektetésekor valóban adódtak csúszások, ezek egyike sem volt jelentős, a város villamosberuházása jó ütemben valósult meg.

A vasút építésére a minisztérium engedélyét Lazzarini 1895 októberében vehette kézhez.⁴³ Az építésre vonatkozó szerződést a következő év március elején írta alá (a város részéről Mohovich Emőd második alpolgármester, illetve dr. Stanislao Dall'Asta és Maderspach Sándor városi képviselők) a reprezentanca részéről kiszabott határidőre.⁴⁴ A Belügyminisztérium – a Kereskedelemügyi Minisztérium egyetértésével – jóváhagyta a város közterein a villamosvonal létesítését, de egy fontos kikötést tett: amennyiben a második évben nem építik tovább a Népkerttől (Giardino Pubblico) a torpedógyárig tartó második vonalrészét, akkor nemcsak erre a szakaszra, hanem a fővonalra is visszavonják a vállalkozó használati engedélyét. Lazzarini ekkor azzal a javaslattal állt elő, hogy inkább megépíti egyben a szusaki hídtól a torpedógyárig a teljes villamosvonalat, csupán a Népkert és a torpedógyár között a forgalmat az utasszámok függvényében mérsékelné.⁴⁵ Végül az engedélyokiratot 1896. október végén ennek megfelelően állították ki. Ebben egyébként a hazai iparvédelem érdekében rögzítették, hogy „engedélyes köteles a forgalmi eszközöket, síneket és egyéb, az építésnél és az üzletnél felhasználandó anyagokat és berendezéseket a belföldön beszerezni, mely rendelkezés alól

³⁹ BOROVSZKY Samu – SZIKLAY János: *Magyarország vármegyéi és városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart*, Apollo Rt., Budapest, 1900, 189. p.

⁴⁰ *Uo.*, 274. p.

⁴¹ *Uo.*, 267. p.

⁴² *Magyar Tengerpart*, 1895. június 23., 4. p.

⁴³ *Uo.*, 1895. október 13., 4. p.

⁴⁴ *Uo.*, 1896. március 8., 5. p.

⁴⁵ *Uo.*, 1896. október 11., 3. p.

csak a kereskedelemügyi magyar kir. minisztertől esetenként előzetesen ki-kérendő engedély alapján lehet kivételnek helye.”⁴⁶ Az építkezések megkezdésekor a helyi magyar sajtó már a villamosvonal egészen Abbáziáig tartó megépítéséről írt.⁴⁷ Erről azonban az engedélyben természetesen szó sem volt.

A villamosvonal építésének felügyeletére 1897 márciusában a kereskedelemügyi miniszter Keleti Dezső főmérnököt bízta meg.⁴⁸ Az építési koncessziót egyidejűleg a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank vette meg Lazzarinitól.⁴⁹ A következő év nyarán a bank égisze alatt megalakult a Fiumei Villamos Vasút Részvénytársaság, átvéve Lazzarini vasútépítésre vonatkozó jogait és kötelezettségeit. Az igazgatóságban több ismert személyiség is feltűnt: az elnök Pietro Milchenich a podeszta helyettese lett, az alelnök Vass Ferenc, a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank igazgatója, a tagok közt találjuk Frankfurter Albertet is, aki a tengerhajózási üzletben (Osztrák Lloyd, Adria) tett szert komoly tekintélyre a városban, valamint természetesen Lazzarinit. Már az alakuló közgyűlésen határoztak arról, hogy a horvát kormányhoz fordulnak a villamosvonal Szusak felé, esetleg Martinschizzáig való meghosszabbítása ügyében, valamint a magyar kormányhoz a Cantridáig történő bővítés érdekében. A távolabbi tervek között szerepeltették az osztrák kormány engedélyének megszerzését is a Cantridától Lovranáig történő további építkezések reményében.⁵⁰

1899 februárjában megérkeztek a városba a sínek.⁵¹ Március elején már megkezdtek az építkezést a város nyugati szélén, a voloscai úton a torpedógyár mellett, és innen haladtak a város felé. Ezzel egyidőben nekiálltak a remíz alapozásának a Scoglietto területén.⁵² Április elején már a Deák korzón bontották a kövezetet és készítették elő a pálya alapját.⁵³ Az áramátalakító munkálatai, valamint a déli vasutat átszelő vágányok és a kőolajkikötői pályát keresztező vágányok lefektetése okozott csak némi késedelmet. Végül október elején már hol egyesével, hol kettesével járva futhatták próbaköreiket a villamosok.⁵⁴ A villamoskocsikat a budapesti Ganz gyár készítette.⁵⁵ A vonalat 1899. november 7-én reggel 6 órakor nyitották meg az utazóközönség számára. A villamoscég első rendes közgyűlését 1900. június 26-án az Adria-palotában tartották meg a Fiumei Kereskedelmi Bank helyiségében.⁵⁶

⁴⁶ A vasút engedélyokiratát közli: *Uo.*, 1896. október 17., 2. p.

⁴⁷ *Uo.*, 1898. augusztus 4., 3. p.

⁴⁸ *Uo.*, 1897. március 14., 4. p.

⁴⁹ *Uo.*, 1897. március 14., 4. p.

⁵⁰ *Uo.*, 1898. augusztus 25., 3. p.

⁵¹ *Uo.*, 1899. február 19., 2. p.

⁵² *Uo.*, 1899. március 5., 3. p. és október 8., 2. p.

⁵³ *Uo.*, 1899. április 2., 3. p.

⁵⁴ *Uo.*, 1899. október 15., 2. p.

⁵⁵ *Uo.*, 1899. október 15., 2. p.

⁵⁶ *Uo.*, 1900. július 4., 4. p.

4. kép

A Hotel Lloyd előtt az 1899-ben átadott villamos halad át



Forrás: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, KPLGY 4100.

A villamoson utazók száma és a villamoscég bevételei évről-évre emelkedtek. 1903-ban a vidéki villamoscégek között az egy kilométerre eső bevétel nagyságát nézve a fiumeit csak a temesvári előzte meg.⁵⁷ A nyereséges üzemet látva a villamosvasút város általi megvásárlása is már korán szóba jött. Ebben egyébként éppen Temesvár volt az első város, ahol már 1904-ben a helyi villamosüzem községesítése sikeresen lezajlott.⁵⁸ Fiumében 1906-ban került a város tulajdonába a villamosüzem.⁵⁹ Két évvel később a város jelentősebb beruházásokat kezdett meg: előbb mintegy félmillió korona értékben újabb Ganz villamosokat vásároltak,⁶⁰ majd a következő évben, 1909-ben a sínek osztrák határ felé történő továbbépítéséről döntöttek.⁶¹ 1908-tól a fiumei villamoson utazók száma meghaladta az évi 2 milliót, 1911-től a megnövelt pályán a 3 milliót.⁶² A rappresentanza, a helyi képviselőtestület 1912-ben 2 millió koronát engedélyezett a második vágány építésére, új vonal létesítésére, új villamoskocsik vásárlására, új kocsiszín építésére és a Plasse-i transzformátor fel-

⁵⁷ Uo., 1904. február 5., 3. p.

⁵⁸ KALOCSAI: A vidéki városi villamosvasutak..., 289. p.

⁵⁹ Magyar Tengerpart, 1906. január 20., 2. p.

⁶⁰ Pesti Napló, 1908. január 28., 20. p.

⁶¹ Műszaki Lap, 1909. június 5., 95. p.

⁶² Magyar Statisztikai Évkönyvek, 1899–1912.

állítására.⁶³ 1914-ben megkezdték a vonal kétvágányúsításának előkészítését, de ez csak a háború után, illetve a városban kialakult – több hatalomváltással járó – zavaros időszak végén, 1921-ben készült el.⁶⁴ Egy bő másfél kilométer hosszú második vágányt viszont még 1915. november 1-vel sikerült átadni a forgalomnak.⁶⁵

Még az első világháború előtt a cantridai vonalhosszabítás egy rövid időre a beruházás elindításának közelébe ért. Sirola Albert jól ismert fiumei kötélgyárosnak hatalmas itteni telkeit egy osztrák konzorcium vásárolta fel azzal a céllal, hogy néhány éven belül óriási fürdőt építsen fel Cantridában. Újra felcillant a remény az Abbáziáig tartó villamosra is. Még 1913. május 19-én a közigazgatási bejárást is megtartották, ekkor a tervezett átadást 1914 tavaszára ígérték.⁶⁶ Az időközben megemelkedett építési költségek miatt a villamosvonal építésének megkezdését 1914 nyarára időzítették.⁶⁷ Ekkor azonban már kitört a világháború.

A város közttereinek átalakulása a villamosépítés idején

A villamosközlekedés elindításának évében a városban 350 953 négyzetméternyi burkolt út volt, ebből 11 837 négyzetmétert abban az évben burkoltak le 155 766 korona költségen. Az utak több mint 90%-a kavccsal, lávakövel, albonai kővel, kockakövel volt burkolva. Aszfalt még kevés helyen volt ekkor, de ennek negyedét 1899-ben aszfaltozták le.⁶⁸

A villamosépítéssel járó közterületi munkák több helyen együtt jártak az útburkolatok cseréjével, valamint a villamoscéget is bevonva jelentős aszfaltozási munkákat végeztek el a vágányfektetési munkákkal egyidejűleg. A város átfogóan is intézkedett ekkoriban a még burkolattal nem rendelkező utcák kövezéséről, máshol az elhasznált kövezet újrakövezéséről. A város legköltségesebb aszfaltozása az Adamich utca, az Andrassy utca és az Erzsébet tér rendezése volt, ami 48 512 koronába került, ebből a villamoscég 8862 koronát finanszírozott.⁶⁹ A munkákat a nyári hőségben is végezték, és engedélyezték az éjjel-nappali munkavégzést is a vonal mielőbbi megnyitása érdekében. A villamosvágányok fektetése és cseréje később is meghatározta az útburkola-

⁶³ *Elektrotechnika*, 1913. október 15., 311. p.

⁶⁴ *Hrvatska tehnička enciklopedija*, S. Jecić: tramvaj, <<https://tehnika.lzmk.hr/tramvaj/>> (2022. 02. 10.).

⁶⁵ *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1916. november 24., 377. p.

⁶⁶ *Elektrotechnika*, 1913. június 15., 195. p.

⁶⁷ *Uo.* 127. p.

⁶⁸ *Statisztikai adatok Fiume városáról és forgalmáról*, KSH, Budapest, 1901, 7. p.

⁶⁹ *Magyar Tengerpart*, 1900. május 11., 3. p.

tok minőségét. Például amikor felmerült a mlakai út rizsgyártól a kőolajkikötőig vezető szakaszának kövezése, a munkálatok elvégzését a villamos Phoenix vágányokra való cseréjéhez időzítették.⁷⁰

5. kép

A modern városi közlekedés megjelenésével a lovak szerepe még alig csökkent a városi közlekedésben, kanyarodó villamos mellett az utcán bérkocsik várakoznak



Forrás: Muzej Grada Rijeke 17330.

A városlakóknak fontos volt utcáik, közttereik állapota. Erről tanúskodik az is, hogy a városban elterjedt egy híresztelés, miszerint a Deák korzó fáit ki kell vágni a villamos miatt, miközben erre valójában szükség sem lett volna, hiszen a vágányok itt közepén futnak.⁷¹ Fiumében a belvárostól távoli Giardino Pubbico (Népkert) mellett az Ürményi tér és a Scoglietto jelentették a városi kerteket. A Giardino Pubbico a város kedvelt közkertje volt, a helyi népünepélyeket rendszerint itt tartották, de nem a város belső részeihez tartozott, már csak emiatt is fontos volt, hogy a villamosnak itt legyen megállója. A Scogliettót idővel az omnibuszok forgalma és az ide érkező, itt megforduló lovaskocsik szinte utcává alakították.⁷² Ennek közelében építették fel a remízt. Lényegében az Ürményi tér volt leginkább alkalmas városi kertnek, ide jár-

⁷⁰ Uo., 1902. április 29., 3. p.

⁷¹ Uo., 1898. augusztus 4., 3. p.

⁷² Uo., 1898. június 31, 2–3. p.

hattak a gyerekeket és a pihenni vágyók. Emiatt is volt fontos a régi kormányzó palota helyén az Erzsébet tér kialakítása, ami az Adria tengerhajózási társaság 1896-ben elkészült impozáns palotájával, és az 1899-től a téren áthaladó villamosokkal, valamint természetesen a tér szép növényzetével kimondottan nagyvárosias külsőt kapott.

A villamos egyik fogadtatása: tüntetés és bombamerénylet

A Bánffy-kormány idején éppen politikai feszültségektől zajos városban még a villamos elindítása is alkalmat adott egy újabb helyi közéleti botrány kialakulására. A villamoskocsikban az olasz mellett szereplő magyar feliratok miatt ugyanis szélsőséges autonomisták tüntetést szerveztek a november 7-i megnyitóra.⁷³ Az ügyre a helyi mellett a magyarországi sajtó is felfigyelt. A megmozdulás kapcsán 15 vádlott ellen indítottak eljárást.⁷⁴ A szereplők egy része később több autonomista megmozdulásban is aktív szerepet vállalt. A Bánffy-kormány centralizáló nacionalista kísérletei, majd Ciotta lemondása a fiumei-magyar politikai együttműködésben súlyos törést okoztak, az autonomista megmozdulásokhoz pedig már a villamosokon elhelyezett (olasz mellett) magyar feliratok is okot adtak zajos helyi megmozdulásokra, melyeket tovább kísért a helyi sajtóban való magyarellenesnek – sőt konkrétan a villamos használata ellen agitálóknak – kikiáltott fiumeiek meghurcolása.

1900. augusztus 10-én dinamit robbant az egyik villamoskocsi alatt, de szerencsés módon senki sem sérült meg.⁷⁵ A rendőrség már néhány nappal később Olaszországba toloncolt egy meggyanúsított olasz munkást.⁷⁶ Később még három – szintén olasz – gyanúsítottat találtak, akikre ugyanez a sors várt.⁷⁷

A villamos másik fogadtatása: szállodák és színház

A villamosvonal megnyitása után a szállodákat és egyéb szálláshelyeket szívesen hirdették azzal, hogy a közelben villamosmegálló is van. A helyi szállodákban 1891-ben 3878 vendéget regisztráltak, az évtized végén pedig már tízszer ennyit, 39 303-at.⁷⁸ Az átutazókat nem számolva Fiumében a következő években is nagyjából ennyien szálltak meg, amivel a város idegenforgalma

⁷³ *Uo.*, 1899. november 12., 1. p.

⁷⁴ *Uo.*, 1900. december 18., 2. p.

⁷⁵ *Uo.*, 1900. augusztus 10., 3. p.

⁷⁶ DAR JU-5 Ált 245 245.1900.2104.

⁷⁷ *Magyar Tengerpart*, 1900. augusztus 23., 3. p.

⁷⁸ *Statistikai adatok Fiume városáról és forgalmáról*, Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. Könyvnyomdája, Budapest, 1901, 129. p.

Budapest után a legnagyobbnak számított.⁷⁹ Fiumében 1890–1914 között 16 hotel működött, a szomszédos Szusákon – mely Horvátország része volt – további 5 helyen szállhattak meg a vendégek.⁸⁰ Emellett számos villa és szoba volt kiadó a városban és környékén. Az idegenforgalom egyik alapinfrastruktúrája a közlekedés, így nem csoda, hogy már az 1880-as években felmerült a Fiume és Abbázia közötti közlekedés javítása is hol omnibusszal, hol villamossal.

Már a villamos átadása utáni első húsvétkor azt írta a fiumei magyar sajtó, hogy százával érkeztek Magyarországról turisták a szálláshelyekre és a helyiek is mindkét nap sokat kirándultak a Tersattóra (Trsat), Cantridába és a Giardino Pubblicóba. Húsvét hétfőn és húsvét vasárnap a villamosok 18 ezer utast szállítottak – balesetmentesen.⁸¹ Többször olvashatunk hírt arról, hogy a kirándulásokra alkalmas jó időben a közönség hajókkal a közeli Abbáziába, Lovranába, Buccariba (Bakar) és Cirkvenicába igyekszik, vagy a Tersattóra, Cantridába és a Giardino Pubblicóba villamossal.⁸² Reklámozta magát a jó villamos közlekedéssel a cantridai fürdő, a Continental szálloda, vagy a nyári időnyben szobát kiadó magántulajdonosok is. A cantridai tengeri fürdő 1904. évi szezonján bevezették, hogy a Pioppi-i végállomástól minden villamos érkezésekor társaskocsi csatlakozást indítottak megújított fürdőhöz. A villamoskalauznál jegyek mellett ilyenkor fürdőjegyeket is lehetett vásárolni.⁸³ A nyári hétvégi kirándulások alkalmával a hajók, villamosok és vonatok tele volt a fiumei kirándulókkal.⁸⁴

Fiumében jellemzően este tíz után nem járt már se a villamos, se az omnibuszok, fiákerekből is csak alig akadt.⁸⁵ Később a Fiumarától este 10-kor, Pioppiból fél 11-kor indították az utolsó villamosokat.⁸⁶ Majd 1903 márciusától a színházi előadások után sűrítettek a kocsikat.⁸⁷ A villamoscég tehát rendszerint figyelembe vette az utasok igényeit, nyilván saját bevételei érdekében is. A városban még magát a villamost is megidézték a színház egyik darabjában 1904-ben.⁸⁸

⁷⁹ *Városi Szemle*, 1908, 136. p.

⁸⁰ PELLEŠ-ZSIGMOND: *i.m.*, 238. p.

⁸¹ *Magyar Tengerpart*, 1900. április 18., 3. p.

⁸² *Uo.*, 1900. május 8., 3. p.

⁸³ *Uo.*, 1904. május 15., 2. p.

⁸⁴ *Uo.*, 1902. július 29., 3. p.

⁸⁵ *Uo.*, 1900. október 23., 3. p.

⁸⁶ *Uo.*, 1902. május 3., 2. p.

⁸⁷ *Uo.*, 1903. március 25., 2. p.

⁸⁸ *Uo.*, 1904. június 5., 4. p. és *Uo.*, 1904. június 8., 3. p.

6. kép

Egy motor- és két pótkocsiból álló villamosszerelvény, amint az Adria Palota mellett halad el a századforduló előtti években kialakított Erzsébet térnél⁸⁹



Forrás: Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum, VF 22446.

Fiume környéki közlekedés

Hajóközlekedés az öbölben

Fiume újbóli Magyarországhoz csatolása és az 1870-ben létrejött – Ausztriától független - önálló fiumei magyar tengerészeti hatóság működésének megkezdése után szinte azonnal megjelentek a magyar-horvát tengerparton a gőzhajózási vállalkozások: 1871-ben Zenggben a Krajac és Társa, 1872-ben Bucariban a Mikulikich-féle vállalat, 1876-ban Portoréban a Pulich-féle vállalkozás. A korszerű part menti hajózásban sokan láttak lehetőséget, a cégalapítási hullám a következő évtizedben is folytatódott: 1884-ben Fiumében jött létre a Sverljuga és Társai, és ugyanebben az évben a zágrábi Schwarz Lipót-féle „Impresa Fiume Venezia” gőzhajózási vállalat, majd 1888-ban Zenggben a Marusich és Társa indította el működését. Az 1890-es években még tovább nőtt a kicsiny adriai kisparthajózási társaságok száma: 1890-ben Zenggben jött létre a „Società Croata di Navigazione e Vapore del Littorale”, 1891-ben Fiumében Luigi D’Ancona vállalata, 1893-ban ugyanitt a Quarnero vállalat,

⁸⁹ A nagyobb forgalom miatt idővel már ilyen egy, vagy két pótkocsival járó szerelvényekre volt szükség a városban.

és 1894-ben Abbáziában az „Istria Orientale”. Néhány magyar állami támogatásban is részesült. 1891-ben a Sverljuga és a Krajac vezette vállalatok fuzionáltak és létrehozták az Adrián belüli forgalomra – magyar állami támogatás mellett – a fiumei székhelyű Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársaságot (Ungaro–Croata).⁹⁰

Közben fejlődött a Fiume környéki (abbáziai, crikvenicai) turizmus is. A fiumeiek maguk is gyakran kirándultak, a kevésbé tehetősebbek a Tersattóra, Cantridába, vagy Giardino Pubblicóba mentek ki omnibusszal vagy villamossal, jó időben pedig sokan hajókkal a közeli Abbáziába, Lovranába, Buccariba és Cirkvenicába kirándultak.⁹¹ Az Ungaro–Croata legnépszerűbb járata a korszakban a Fiume–Abbázia–Lovran–Fiume körjárat volt: 1892–1911 között 6,7 millió utas fordult meg rajta, az odaút 0,8 koronába, a menettérti jegy 1,2 koronába került. A társaság második legnagyobb forgalmú gőzhajójárata Cirkvenicába tartott. Ezekon ugyanezen idő alatt mintegy 1 millió utast szállított a vállalat, itt a jegyek 1,2–2 korona között mozogtak. Az Adrián belüli hajózásban a társaságnak egyébként több versenytársa volt, így a zenggi Horvát Tengerhajózási Rt., az Osztrák–Horvát Tengerhajózási Rt. és néhány olasz társaság is. Ezek egyes járatai ugyancsak részt vettek a Querneró-öböl forgalmában. A Horvát Rt. két járattal is jelen volt a Fiume–Volosca–Abbázia–Lovrana és vissza, valamint a Fiume–Portoré–Cirkvenica–Selce–Novi–Zengg és vissza vonalakkal. Ezekon átlagosan évente 50 ezer embert utaztatott 0,4–0,6 korona jegyárak mellett. Az Osztrák–Horvát társaság egy vonallal a Fiume–Abbázia–Lussin–Arbe és vissza járattal évente átlagosan 40 ezer utast szállított 1,2–7,8 koronás árak mellett.⁹²

1911. május végén a fiumei hajóssztájk idején a helyi hajóstársaságok – így az Ungaro–Croata is – a haditengerészettől és kisebb részben a tengerészeti hatóságtól kaptak személyi segítséget, hogy legfontosabb járataikat fenn tudják tartani. Az idegenforgalmi idényben a tengerparti üdülőjáratok, különösen az abbáziai helyihajók és a crikvenicai postagőzösök újraindítására külön figyelt a társaság. Nem csoda, mivel a fiumei bérkocsisok egy abbáziai fuvarért – a sajtó szavaival – „hallatlanul” nagy összegeket kértek el.⁹³ Egy ilyen helyzet jól rávilágít arra, hogy a hajók nemcsak nagyszámú utast szolgáltattak ki az öbölben, de a Fiume környéki közlekedési kapcsolatokban elérhető árú szolgáltatást nyújtottak.

Autóbusz-közlekedés

Magyarországra 1896-ban érkezett az első robbanómotoros gépjármű, de a drága személyautók használata igen lassan terjedt. Az autóbuszok kialakítá-

⁹⁰ PELLEŠ–ZSIGMOND: *i.m.*, 164–167. p.

⁹¹ *Magyar Tengerpart*, 1900. május 8., 3. p.

⁹² PELLEŠ–ZSIGMOND: *i.m.*, 241–242. p.

⁹³ *Pesti Hírlap*, 1911. május 28., 10. p.

sánál kezdetben omnibuszok átalakításával próbálkoztak, az igazi nagy átörést Heinrich Büssing 1903-ban bemutatott kocsija jelentette, ami már egy nagyobb teherbírású alvázra épített „valódi” busz volt. Csak az ezt követő években jelentek meg az első buszos vállalkozók Berlinben, Londonban, Párizsban, majd a Monarchia területén is.⁹⁴ Magyarország területén 1906-ban Magyaróváron, 1908-ban Aradon, 1911-ben Esztergomban indultak menetrend szerinti helyi autóbuszjáratok.⁹⁵ Budapesten 1915-ben indult el a menetrend szerinti közforgalmú autóbusz-közlekedés. Kisebb járművekkel pedig – inkább iránytaxiként felfogható szolgáltatással – már 1903-ban Miskolcon és 1909-től a fővárosban is lehetett találkozni.

Mindezek tükrében rendkívül korai, hogy 1901-ben szusáki és fiumei polgárok „automobil-omnibusz” indítását tervezték a villamos nélkül maradt Fiume–Susak–Pecine vonalon.⁹⁶ Az eszköz minden bizonnyal egy nagyobb személygépkocsi lett volna. Egy sajtóhír szerint a következő év elején kérvényüket a rendőrséghez is benyújtották.⁹⁷ Amikor 1902 nyarán a társaság megalakult, már a Fiume és a szomszédos horvát és osztrák községek közötti közlekedés kialakításáról volt szó. A szükséges engedélyek után a járatok indítását ekkor még szeptemberre tervezték.⁹⁸ A nyár végén azonban már a tervezett üzem októberi indításáról szóltak a hírek. Ezek szerint 6–8 járművel a Fiume–Pecine és a Fiume–Abbázia–Ika–Lovrana vonalat látták volna el.⁹⁹ Az „automobil-omnibuszok” a közeli községek és kirándulóhelyek között is közlekedtek volna. A hírek szerint több gépjárművet is beszereztek, de az omnibuszosok és a villamoscég olyan erőteljesen és sikeresen ellenezte a járatok elindítását, hogy végül 1903 januárjában az érdekelt részvényesek feloszlatták vállalatukat.¹⁰⁰ A jelenség nem meglepő, más városokban is rendszerint jelentős konkurenciaharc volt a közlekedési társaságok között.

1906 tavaszán gróf Szapáry Pál korábbi kormányzó kezdeményezésével ugyanakkor már valódi autóbuszüzem kialakítása merült fel. A járatok Fiume és Abbázia között teremtettek volna rendszeres autóbuszösszeköttetést. Érdekes, hogy a már valódi buszként meghatározható, nagyobb kapacitású járműveket az Ungaro–Croata rossz idő esetén kimaradó gőzhajójáratainak pótlására is használni kívánták az öbölben. Eseti jelleggel a városban éjszakai buszokat is indítani terveztek, például színházi esték után. De hogy a villamosnak ne teremtsenek konkurenciát, így a városon belül megállót nem ter-

⁹⁴ ZSIGMOND GÁBOR: A Hőskor (1915–1949), In: Uő. (szerk.): *A fővárosi autóbusz-közlekedés 100 éve*, BKV Zrt – Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 2016., 8. p.

⁹⁵ KALOCSAI: A városi közlekedés modernizációja..., 34. p.

⁹⁶ *Művezetők lapja*, 1901. október 25., 191. p. és *Magyar Tengerpart*, 1902. január 5., 3. p.

⁹⁷ *Uo.*, 1902. február 16., 3. p.

⁹⁸ *Uo.*, 1902. július 1., 2. p.

⁹⁹ *Uo.*, 1902. augusztus 26., 3. p.

¹⁰⁰ *Uo.*, 1903. január 29., 3. p.

veztek kialakítani. A járművek félóránként az Adamich tértől indultak volna Abbáziába a tervezett fél órás menetidővel. A kocsik kapcsán azt is tudjuk, hogy kétféle járművet terveztek vásárolni: 35 személyes emeletes, és 20 fős egyszintes buszokat.¹⁰¹ A nyárra tervezett járatok azonban végül ismeretlen okokból nem indultak el, de a próbálkozások ezzel nem értek véget. 1908-ban egy Trieszt és Fiume közötti buszjárat indításának híre merült fel. Az osztrák vállalkozók által tervezett buszközlekedés természetesen érintette volna Abbáziát is.¹⁰² 1910-ben egy fiumei polgár (Luigi Missoni) Fiume és Pecsine közötti buszközlekedésre kért engedélyt.¹⁰³ 1911-ben pedig megalakult a Magyar-horvát Tengerparti Autóbusz Részvénytársaság 1,2 millió Korona alaptőkével a Kisvasúti Forgalmi Rt. égisze alatt. A cég kettős céllal jött létre: egyrészt a szusáki közforgalmi szolgáltatás lebonyolítására, másrészt Fiume–Volosca–Abbázia buszjáratok indítására. Az akkori hírek szerint egyelőre ezt a vonalat az abbáziai villamosvonal kiépítéséig látták volna el.¹⁰⁴

Fiumében és környékén tehát nagyon korán megjelent a motorizált járművek használatának gondolata a tömegközlekedésben. Bár az elképzelések csak tervek maradtak, kitűnően rávilágítanak a városkörnyéki forgalom fejlesztési irányaira: a szusáki, abbáziai és trieszti irányú kapcsolatok korszerűsítésére. A bemutatott elképzelések konkrét megfogalmazása azt támasztja alá, hogy ezekre már a korszakban komoly igény mutatkozott.

Villamostervek Fiume környékén

Fiume környékén több villamosüzemű kötőtpályás fejlesztés is napvilágot látott a vizsgált korszakban. Ezek jórészt a térség fejlődő idegenforgalmának igényeihez és továbbfejlesztéséhez kapcsolódóan jelentek meg.

Már a fiumei villamoscég megalakítása idején napirenden volt egy nyugati irányú Voloscaig, valamint egy kelet felé Szusákon át egészen Podvesizza és Podpecinéig tervezett vonalbővítés. Még zajlott a városban a villamosvonal építése, amikor 1899. július 14-én a kereskedelemügyi miniszter aláírta a vonal folytatására vonatkozó előmunkálati engedélyt a torpedógyártól Volosca irányába az isztriai határig, valamint a villamoshoz való csatlakozással egy különálló közforgalmú, vagy helyi érdekű villamosüzemű vasútra a Fiumara hídtól Szusák, Podvesice és Podpecine irányába Martinschizzáig.¹⁰⁵ Az Abbáziáig történő vonalhosszabbítás kérdése úgy tűnik az osztrák hatóságoknál akadt el.¹⁰⁶ Ennek talán az is lehetett oka, hogy inkább osztrák vállalkozók bevonásával remélték ennek a szakasznak a megépítését, mindenesetre erről a csatlakozásról mindvégig gyakran adnak hírt, de a vágányokat sosem kezdték el lefektetni. A cirkvenicai irány pedig úgy tűnik, hogy valamivel kevésbé

¹⁰¹ *Uo.*, 1906. április 6., 2. p.

¹⁰² *Budapesti Hírlap*, 1908. május 3., 23. p.

¹⁰³ *Magyar Kereskedők Lapja*, 1910. augusztus 13., 16. p.

¹⁰⁴ *Pesti Napló*, 1911. január 13., 16. p.

¹⁰⁵ *Magyar Tengerpart*, 1899. szeptember 17., 2. p.

¹⁰⁶ *Uo.*, 1899. október 22., 3. p.

volt hangsúlyos, talán éppen a nagyobb és korábban meginduló Abbázia árnyékában ez csak másodlagos fontosságú volt, így végül ezért maradhatott el.

A szomszédos Szusákon viszont Stanislao Dall’Asta fiumei ügyvéd – aki a fiumei képviselőtestület tagja is volt – és Braun Adolf budapesti vállalkozó 1902-ben egy villamosvasút előmunkálataira kért engedélyt. Elgondolásuk szerint a Recsina hídtól Tersattóig vezettek volna villamost, valamint a rakpart mentén a szusáki közfürdőig, sőt Martinschizzáig egy szárnyvonalat is építettek volna. Az előmunkálati engedélyt a kereskedelemügyi miniszter a következő évben még meghosszabbította.¹⁰⁷ Ezt követően a fiumei ügyvéd és a budapesti vállalkozó kezdeményezése azonban elhalt, talán a beruházáshoz szükséges tőke előteremtése nem sikerült. 1911-ben újra felmerült Tersatto elérése. A Kisvasúti Forgalmi Rt. budapesti székhellyel egy részvénytársaságot alakított, hogy Fiume régi várhegyére egy villamosüzemű siklót építsen, önálló – Szusákat is ellátó – áramfejlesztővel.¹⁰⁸

Érdekes, hogy az idegenforgalom fellendítésének céljával Hugo Berks osztrák képviselő és Ernst Weiss mérnök 1904-ben engedélyt kértek a közeli Lussin (Lošinj) szigetre is villamosépítésre. Lussingrande (Veli Lošinj) és Lussinpicolo (Mali Lošinj) között, valamint a Cigale-i öbölbe kiágazó villamosvonalat terveztek.¹⁰⁹ Ebből sem valósult meg semmi, mégis jól mutatja a Fiume környéki idegenforgalommal kapcsolatos elképzeléseket, és a modern turizmushoz szükséges alapinfrastruktúrájának számító közlekedés fejlesztésének felismerését.

Még az első világháború kitörése előtt az ekkor már egyre élénkebb cirkvenicai idegenforgalom érdekében egy itteni villamos megépítése is felmerült. Ez nem kapcsolódott volna be a fiumei villamosvonalba, hanem Cirkvenica és Buccari között a közbeeső falvak érintésével épült volna meg, „a villamos vasút célja az volna, hogy a tengermellék közönségét közelebb hozza a MÁV Fiume–Budapest-i vonalához, továbbá, hogy a helyi közlekedési viszonyokat megjavítsa.”¹¹⁰ A nyomvonal kitűzésének még 1914 elején nekiálltak, de már ezt sem tudták befejezni, ugyanis a beruházáshoz nem sikerült biztosítani a megfelelő tőkét.¹¹¹

A tersattói és a Lussin szigetére elképzelt villamosüzemek csak rövid ideig léteztek. A vonalhosszabbítások és a város környékét érintő villamostervekben ugyanakkor visszatükröződik, hogy a tengerpart idegenforgalmának egyre jelentősebbé válásával többen is láttak fantáziát villamosberuházásokban. Az olykor már Abbáziától Cirkvenicáig terjedő, a teljes „riviéra” összeköttetését biztosító vasút kialakítása azonban – a gyakran felbukkanó tervek ellenére – végül csak álom maradt.

¹⁰⁷ *Uo.*, 1903. július 12., 2–3. p.

¹⁰⁸ *Vállalkozók és Iparosok Lapja*, 1911. január 6., 3. p.

¹⁰⁹ *Magyar Tengerpart*, 1904. november 27., 4.

¹¹⁰ *Elektrotechnika*, 1914. február 1., 47. p.

¹¹¹ *Uo.*

Béerkocsisok és kerékpárosok

A külön tárgyalt omnibuszközlekedésen túl meg kell jegyeznünk, hogy a lovak szerepe továbbra is fontos maradt mind a teher-, mind a személyszállításban, hasonlóan a történelmi Magyarország egyéb pontjaihoz. Az áruk szállításában helyben, Fiumében és környékén a teherhordó állatok használata sokáig jellemző maradt.¹¹² Külön szólnunk kell a béerkocsizásról is, hiszen a béerkocsik – legjellemzőbben a fiákerek és a konflisok – a korszakban a legtöbb városban fontos részt vállaltak a közlekedésben. Voltaképpen a taxik elődjeként is tekinthető béerkocsik Fiumében is jellemzően a szállodákba vitték utasaikat, akár a kikötőből egy tengeri hajóút után, akár a vasútállomásról egy hosszú vonatút után.¹¹³ Jelentőségükre jól rávilágít az 1910-es béerkocsiszabályzat módosítása miatt. Fiume dombon épült városrészeibe és Szusákra pedig csak ezekkel lehetett közlekedni. Még a mentősök és a városi rendőrség sem rendelkeztek saját kocsival, így a sztrájk idején sürgős ügyekben a helyi autótulajdonosok ajánlották fel ilyen célokra személygépkocsijaikat.¹¹⁴

7. kép

A béerkocsik és a kerékpárok a városban való közlekedés szerves eszközei voltak Fiumében is



Forrás: Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum, VF 2195.

A korszakban a kerékpározás is megjelent Fiumében. A kerékpár kezdetben sporteszközként tűnt fel országszerte, de gyorsan terjedt. Fiumében 1895-ben

¹¹² BOROVSKY-SZIKLAY: *i.m.*, 227. p.

¹¹³ *Fővárosi Lapok*, 1892. december 23., 1. p.

¹¹⁴ *Pesti Hírlap*, 1910. március 2., 13. p.

kerékpáregylet is alakult. A Fiumei Veloce Kerékpározó Egyesületnek a városban vagy környékén lakó 17 év felettek lehettek tagjai.¹¹⁵ Rendkívül érdekes, hogy a Posta 1896-ban Fiumében azzal kísérletezett, hogy a táviratokat kerékpáron kézbesítsék, és az itteni pozitív tapasztalatok után kezdtek bele a budapesti postaigazgatóságon is kerékpáros postások kiképzésébe.¹¹⁶ A kerékpározás további terjedését azonban lassította, hogy az országban 1899-ben a kerékpáradót vezették be, melynek 1911-es eltörlésekor már azzal érveltek ellene, hogy behajtása többbe került, mint a befolyó adó, ráadásul az adó nem is azokat sújtotta, akik kedvtelésből használtak biciklit, hanem a kispénzű hivatalnokokat, a munkásokat, a környékről ingázókat, azokat, akik áruikat így szállították, nem utolsó sorban pedig az érdekelt hazai kisiparosokat és gyártókat.

Összegzés

Fiume városi közlekedéséről eddig alig voltak alapos ismereteink. Belátható, hogy a város gyorsütemű fejlődésével, lakosságának látványos növekedésével párhuzamosan a helyi közlekedés fejlesztése fontos kérdés volt. A város polgársága és vezetése, a helyi társadalmi-vállalkozói elit fogékony volt a tömegközlekedés fejlesztésére. A város Magyarországhoz történő visszacsatolása után nemcsak az omnibuszközlekedés indult el, de rövidesen lóvasúti tervek születtek, melyet gyorsan felváltott a villamos megépítésének ötlete és megvalósítása. Az ipar mellett az idegenforgalom fejlődésével a városi közlekedés fontos infrastruktúrává vált. A város környéki közlekedésben pedig már elsősorban utóbbi táplálta a villamosvonal bővítésének osztrák és horvát területek felé történő meghosszabbításának gondolatát, és ez volt az egyik fő mozgatórugója a Querner-öböl (Kvarner-öböl) kikötői közötti hajójáratoknak, sőt még az első környéki autóbuszjáratok kialakításának is. Igaz, hogy a villamosmegnyitás körül helyi politikai színezetű botrányokra is sor került, ez inkább a központi magyar kormányzat és a város közötti korábbi jó viszony megromlásának egyik tünete. A város nemcsak várta a villamosvonal kiépítését, de a közterek képének javításával, egy nyereséges üzem létrehozásával nyert is vele, ahogyan az idegenforgalomban érdekeltek és a gyárak dolgozói is jól jártak. A villamossal a korszak legkorszerűbb városi közlekedési rendszere érkezett meg az akkori osztrák-magyar tengerpartra és ezen belül is elsőként Fiume városába 1899-ben. A korszerű tömegközlekedés megjelenése mellett is megmaradt a korszak végéig a lóvontatás (omnibuszok, bérkocsik, teherkocsik) szerepe. Az ekkor *corpus separatum*ként Magyarországhoz tartozó kikötőváros korszakbeli fejlődésére jól rámutat, hogy a mai Horvátország területén először itt indult el omnibuszközlekedés és villamosközlekedés is.

¹¹⁵ FRISNYÁK Zsuzsa: A kerékpározás kultúrájának kialakulása Magyarországon, *Közlekedési Múzeum Évkönyve* 8., 1988, 321–336. p., 323. p.

¹¹⁶ *Fővárosi Lapok*, 1896 szeptember 17., 7. p.