

ESZIK VERONIKA

## ÉS A MODERNIZÁCIÓRÓL KI TEHET?

### KONFLIKTUSOK A FIUMEI VÁROSI TÉR MODERNIZÁCIÓJA KAPCSÁN – A NACIONALIZMUS NYELVÉN ELBESZÉLVE

1911 márciusában rálöttek egy fiumei iskolaigazgatóra. Az eset megdöbbenést keltett, a róla szóló beszámoló pedig sajátos színezetet adott a kevéske ténynek, ami a merényletről tudható volt: „Fiume egyik külvárosában ma este fél tíz óra tájban revolvermerényletet követte el Huber iskolaigazgató ellen, a ki a városi képviselőtestületnek és az autonomista-pártnak tagja. A merényletet egy Csernyár Ferenc nevű horvát napszámos követte el és pedig, mint általában beszélük, amaz izgatás következtében, a mely a horvátok részéről a választás dolgában folyik. Az igazgató [otthon volt,] a mikor egyszerre csak betoppant a horvát napszámos és miután kérdőre vonta az igazgatót, hogy miért tagadta meg tőle az engedelmet osztéria [~kocsma] nyitásához, revolvert vett elő és ötször rálőtt [...]. Az osztéria-engedelem egyáltalán nem tartozik az igazgatóra és így a felelősségre vonás csak ürügy volt [...]. Az egész városban nagy megdöbbenéssel fogadták a hírt a merényletről, mert a horvát eszmék mellett való féktelen izgatás eredményeként fogják föl.”<sup>1</sup>

A hírlapi tudósítás feltűnő vonása, hogy minden tényalap nélkül kezeli majd' kész tényként, hogy a támadó „horvát izgatás” hatására szánta el magát a tettere. A merénylő saját szavai kizárólag a kocsmanyítás elutasítására utalnak, az elkövető még az indulat hevében sem szidalmazta az áldozatát annak olaszága(?) okán. Az, hogy egy iskolaigazgatónak nincs szerepe a vendéglátóhelyek engedélyeztetésében, ebben az esetben érdektelen: a vidéki lakosság elégedetlensége igen gyakran célzott meg a kérdéses ügyben ártatlan személyeket, bárkit, aki hivatalosságnak tűnhetett. A merényletet a város és a városi társadalom perifériáján élő napszámos ember követte el, egy olyan személlyel szemben, aki írt és olvasott, hivatalnoknak is látszódnak, belvárosi, „kabátos” embernek, mindenesetre. A város közvéleménye és az újságíró azonban egyaránt egyetlen lehetséges okra vezette vissza a történeteket: a nemzeti érzelmelek felkorbácsolódására.

Holott Fiume mindennapi emberi viszonyait nem csupán a soknemzetiségű együttélés kihívásai határozták meg a korszakban, de a szélesebb közönység számára is ismert, igazi modernizációs sikertörténet is. Ezt a leggyakrab-

<sup>1</sup> Horvát merénylet, *Budapesti Hírlap*, 1911. március 1., 11. p.

ban virágzásként értelmezett változást a gazdasági eredmények rendkívüli számai és a népességnövekedés látványos adatai érzékeltetik. A számadatok által mutatott gyors növekedés ugyanakkor a városi életvilágok és a városzövet radikális megváltozását hozta magával, amely éppen úgy járt veszteségekkel is, mint nyereségekkel. A gazdaság szárnyalásával társadalmi válság járt kéz a kézben – elsősorban a vitorláshajózás lehanyaglásával összefüggésben. Ez a gyors ütemű átalakulás rengeteg feszültséget idézett elő, a régi várost visszakívánó édesbús nosztalgia mellett erőteljes, politikai színre vitt tiltakozással is találkozhatunk. A város modernizációjával szemben kritikus hangot megütő fiumeiek döntő többsége azonban feszültségeit vagy veszteségérzetét nem önmagában az alkalmazkodás nehézségeként, hanem majd' mindig rivalizáló nemzetépítési szándékok konfliktusaként fejezi ki.

A modernizálódó városi térrel kapcsolatos feszültségekért a soknemzeti-ségű településen mindig lehetett valamilyen „nemzeti mást” hibáztatni, legyen az a más magyar hivatalnok, olasz agitátor, osztrák pénzember vagy horvát paraszt. Mintha a nacionalizmus nem politikai eszme, hanem általános világmagyarázat lett volna, „a dolgok rendje”. A kor érdekütközéseit, vitáit oly mértékben itatja át a nemzeti eszme, hogy a közben a mindennapi életke-  
retet radikálisan átalakító városi modernizáció sokját a sorok között kell keresni. Tanulmányomban olyan, a városi térhasználattal kapcsolatos bonyo-  
dalmakat mutatok be, amelyeket teljesen átszínezett elbeszélésük dominán-  
san nacionalista módja, amelyek azonban könnyen bizonyíthatóan egészen  
másról szóltak: egy élhetőbb vagy szerethetőbb városi tér óhajáról. Végül  
igyekszem választ találni arra a kérdésre, hogy miért volt szükség a naciona-  
lizmus szókincsére, erre a különös, mindenütt jelen lévő hordozóanyagra, a  
városlakók feszültségeinek szavakba öntéséhez. Forrásaim alapján úgy tűnik,  
a nemzetépítésben használt nyelv egyfajta bűnbakképzésre volt igazán alkal-  
mas, annak a bizonyos „nemzeti másnak” a kijelölésére, akit felelősség terhel  
a városlakók nehézségeiért. Ennek ellendiskurzusaként a felelősségelhárítás  
beszédmódja is megszületett, amelynek sajátos viszonyát a modernizáció el-  
beszéléseivel külön fejezetben részletezem.

### *A fiumei nagyváros-élmény*

A 19. század második felének urbanizációs robbanása a kortársak és a törté-  
nések számára is olyan alapvető folyamatnak tűnt, amelynek vizsgálatától  
azt remélték, egyenesen a modernizációnak nevezett nagy átalakulás lényegé-  
be enged majd betekintést. A korábban sosem látott gyorsasággal terjesz-  
kedő, iparosodó metropolisz a modernizáció kiemelt területeként, „laborató-  
riumaként” mozgatta meg a tudósok (szociológusok, szociálpszichológusok,

történészek, urbanisták) fantáziáját, s ami a történetírást illeti, a nagyváros illetén olvasata egy sor historiográfiai trenden<sup>2</sup> átvonulva kitart a mai napig.

A fiumei városélmény – függetlenül a település dimenzióitól, amelyek persze nem mérhetők Párizs vagy London méreteihez – a nagy 19. századi metropoliszok városélményéhez hasonló a városi változás ritmusa és mértéke tekintetében. Fiume urbanizációja ugyanis egyrészt páratlanul gyorsan ment végbe, másrészt gyökeres átalakulással járt. Ennek a folyamatnak a részletes bemutatása nem képezi a tanulmány tárgyát, vázlatos ismertetésére csupán a változás dimenzióinak érzékeltetéséhez van szükség.

A városka Magyarország egyetlen tengeri kikötőjeként kiemelt figyelemben részesült a kiegyezést követő magyar kormányok részéről. Gonda Béla mérnök, a Kereskedelemügyi Minisztérium osztályfőnöke, a Vaskapu-szabályozás, illetve a fiumei kikötő bővítési munkálatainak felügyelője, a Magyar Adria Egyesület alapítója és a tengerészet fáradhatatlan hazai népszerűsítője 1906-ban foglalta össze, mi minden történt addig a fiumei kikötő fejlesztése terén.<sup>3</sup> A munka meglehetősen repetitív, csakúgy, mint a Gonda mérnökkollégái által közölt folytatások, de ez nem a szerzők hibája: a kikötőépítés folyamata párhuzamosan zajlott a helyi ipar termelékenységének és a világkereskedelem volumenének egyéb állami befektetések nyomán történő növekedésével. Ezért az a sajátos helyzet alakult ki, hogy akárhányszor egy munkafolyamat lezárult, az eredmény máris elégtelennek bizonyult, szakadatlanul újabb bővítések és építkezések váltak szükségessé, egészen az első világháború előestéjéig.<sup>4</sup> Ugyanez mondható el a vasúti infrastruktúráról, amelyet szintén lehetetlen volt olyan ütemben bővíteni, hogy az lépést tartson az igényekkel.<sup>5</sup>

A Fiume-projekt oly' nagyra nőtt, hogy az első kikötőépítési törvényben<sup>6</sup> előírányzott 13 millió forint költségből a dualista korszak végére becslések szerint 55 millió korona lett, a kiadások mértéke tehát majdnem megduplázódott.<sup>7</sup> Az állam a vasúti csomópont kiépítésére 1911-ig mintegy 39 millió

<sup>2</sup> Az interpretáció népszerűségéért a felelősség elsősorban Ferdinand Tönniest, majd az általa inspirált modernizáció-teoretikusokat terheli. Kedvezett az értelmezésnek továbbá a központi hely teória, a várostörténetben bekövetkezett, a többes vagy kozmopolita identitásokra koncentráló kulturális fordulat. A világtörténet-elméletek és a *global history* szintén néhány globálisan is jelentős megapoliszt állított vizsgálódásai középpontjába. TÖNNIES, Ferdinand: *Gemeinschaft und Gesellschaft*, Fues's Verlag, Leipzig, 1887; CONNOLLY, James J.: *Decentering Urban History. Peripheral Cities in the Modern World*, *Journal of Urban History*, 1/2008, 3–14. p.

<sup>3</sup> GONDA Béla: *A magyar tengerészet és a fiumei kikötő*, Pátria, Budapest, 1906.

<sup>4</sup> Az 1906 utáni fejlesztésekről összefoglalóan: SZÁNTÓ Jakab: *Fiume kikötője és pályaudvara*, *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 1911/12. szám, 174–176. p.

<sup>5</sup> *Uo.*, 175. p.

<sup>6</sup> 1871. évi XIX. tc.

<sup>7</sup> MAKKAI Béla: *Horvátország és Fiume a dualista korszak magyar nemzetpolitikai törekvéseiben*, *Közép-Európai Közlemények. Történészek, geográfusok és regionalisták folyóirata*,

koronát költött.<sup>8</sup> A város tengeri empóriummá tételére költött teljes összeg felbecsülésére eddig csak a Pelles–Zsigmond szerzőpáros vállalkozott, akik a fiumei levéltárban ezen témában megmaradt kimutatások alapján arra a következtetésre jutottak, hogy az állam a korszakban legalább százmillió koronát fordított az infrastrukturális fejlesztésekre (kikötőépítés és partfeltöltés). (Eközben a kikötőből befolyt állami bevételek már 1886-ban meghaladták az addigi ráfordítások összegét, azaz maga a kikötő innentől profitot termelt.<sup>9</sup>) Következésképpen a „kereskedő-, tengerész- és halászvároska”, amely 1847-ben nem egészen tizenkétezer fős, 1873-ban tizenötezer, 1891-re pedig már közel 30 ezer fős lakosságot számlált, ezzel a növekedéssel ekkorra Magyarország legnagyobb arányban gyarapodó településévé vált.<sup>10</sup> Fiume az első világháború előestéjére Európa tizedik legforgalmasabb kikötője lett.<sup>11</sup>

A szűk értelemben vett kikötői és vasúti infrastruktúra kiépülésével párhuzamosan a kikötői negyed városias arculata is kialakult. A tenger feltöltésével létrehozott új városi területen<sup>12</sup> olyan negyed jött létre, amely több szempontból is a modern metropoliszok arculatát tükrözte, és a modernitás élményét, tapasztalatát hozhatta el a városlakóknak és a Fiumébe látogatóknak egyaránt. Ennek a városrésznek mértanilag tervezett, szabályos utcahálózata volt, az épületek magasak, leggyakrabban ötemeletesek voltak. A városképet ez a magasra törő építkezés alapvetően meghatározta: Fiume a magyar korona országainak „legmagasabb” városa lett, vagyis ez volt az a település, ahol a lakosságszám arányában a legtöbb négy- vagy többemeletes ház épült.<sup>13</sup> Miközben a kikötői negyed az ég felé nyújtózott, az óváros

---

2013/3. szám, 15–26. p., 22. p. Összehasonlításul: a Budapesti Központi, mai nevén Keleti Pályaudvar impozáns, és szintén bonyolult földmunkák és cölöpözési eljárások révén megvalósított épületére például 600 ezer forintot irányozott elő az 1869. évi költségvetés tervezete. Az *állandó pénzügyi bizottság végjelentése az 1869-ki állam-költségvetés tárgyában*, OGYK Képviselőházi irományok, 1865. VII. kötet. 424. sz. <[https://library.hungaricana.hu/hu/view/OGYK\\_KI-1865\\_07/?pg=105&layout=s](https://library.hungaricana.hu/hu/view/OGYK_KI-1865_07/?pg=105&layout=s)> (letöltve: 2021. 08. 12.).

<sup>8</sup> SZÁNTÓ: *i.m.*, 175. p.

<sup>9</sup> PELLÉS Márton – ZSIGMOND Gábor: Egy sikeres magyar közlekedés és gazdaságfejlesztési beruházás. A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet eredményei (1868–1913), *Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle*, 2019, 73–96. p., 81. p.

<sup>10</sup> FRIED Ilona: *Emlékek városa – Fiume*, Ponte Alapítvány, Budapest, 2001, 68. p., 73. p.

<sup>11</sup> MAKKAJ: *i.m.*, 20. p.

<sup>12</sup> A feltöltés folyamatos volt, a tengerpart vonala csak 1898-ra vált „véglegessé”. ZUCCONI, Guido: *Una città cosmopolita. Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma, 2008, 68. p.

<sup>13</sup> Ennek számszerű bizonyítását Zeidler Miklós bocsátotta rendelkezésemre, és az általa összeállított adatbázis értelmezésében is segített, amit ezúton is hálásan köszönök. Adatai szerint azok a magánlakások, amelyek második emeletiek vagy magasabban fekvők voltak, 1900-ban a fiumei lakások 31,69%-át tették ki az országos 1,34%-os vagy a budapesti 26,15%-os aránnyal szemben. Az adatok forrása: *A Magyar Korona orszá-*

gyakorlatilag érintetlen maradt: megőrizte mediterrán jellegét, girbegurba utcáival, egy-két emeletes házacskáival. A két városrész nehezen szervesült egymással: a régi és az új Fiume egymástól elkülönülő terei kontrasztos városélményt nyújtottak.

Az iparvárosi és nemzetközi kereskedelmi központi szerep, valamint az urbanizációs folyamatok szédítően gyors ritmusa olyan jellemzők, amelyek nagyvárossá teszik Fiumét, függetlenül attól, hogy méretei egyébként indokolják-e ezt a megnevezést. Metropoliszá, abban az értelemben, hogy magán hordozza mindazon jegyeket, amelyek a nagyvárost a modernizáció kiemelt területiségévé teszik. A fiumei városi változás radikális volta látványossá teszi a folyamat árnyoldalait is, amelyet egy csendesebb mederben folyó, szervezettebb urbanizációs folyamat vizsgálatával valójában nehezebb volna megragadni.

A kikötőváros ügyének népszerűsítői között is akadt, aki elismerte, hogy a fejlődésnek az a ritmusa, amelyet a város átélt, hordoz magában ellentmondásokat. Kenedi Géza egy érzékletes képpel élt a gyors ütemű urbanizáció hátulütőinek bemutatására. 1889-ből visszatekintve a kikötőfejlesztésre költött összegek hatására úgy fogalmazott, hogy a „bőség folytán elő kellett állania bizonyos nehézségeknek, a melyek azonban nem betegséget jelentenek, hanem élettani fájdalmakat, milyeneket p[éldának] o[káért] a gyorsan növekvő serdülő gyermek érez sokszor a csontjaiban is.”<sup>14</sup>

Az „élettani fájdalmak” közé Kenedi elsősorban a hirtelen felduzzadt lakosság összetételéből adódó problémákat sorolja. Fiume népességének a szerző szerint üdvös átalakulását, vagyis magyar érzelművé válását „a rohamos gazdasági és forgalmi föllendülés”,<sup>15</sup> illetve az ennek köszönhető (főként horvát és isztriai olasz) bevándorlás akadályozta. A lakosság összetételének gyors megváltozása azonban csak az egyik, igaz szembetűnő jele volt a régi Fiume eltűnésének – a város fizikai, materiális valóságából is tűntek el szimbolikus terek.

### *A modernizáció felelőse: a „magyar világ”. Bűnbakképzés*

A közlekedési infrastruktúra fejlesztése során elbontottak például egy történelmi jelentőségű épületet, az ún. *Castellót* vagy *Kaštelt*, vagyis a városi erő-

---

gainak 1900. évi népszámlálása. Első rész. A népesség általános leírása községenként, Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1902.; illetve *A Magyar Korona országainak 1900. évi népszámlálása. Harmadik rész. A népesség részletes leírása*, Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1907. Zágrábban tíz évvel később, 1910-ben is mindössze 19% a kétemeletes vagy többszintes épületek aránya. ZUCCONI: *i.m.*, 67. p.

<sup>14</sup> KENEDI Géza: Fiume és kormányzója, *Vasárnapi Újság*, 1889. január 23., 54. p.

<sup>15</sup> Uo.

dítményt (1868-tól városi börtönt). Az épület lerombolása megosztotta a kortársakat, sokan, például Riccardo Gigante történész, vagy Riccardo Zanella városatya is tiltakoztak a városképet meghatározó, feltehetőleg római kori alapokon épült, ismert fiumei kapitányok valamikori otthonaként szolgáló ősi kastély eltűnése ellen. A bontást ellenzők körében pillanatok alatt kialakult, és a mai napig kitartónak bizonyult az az értelmezés, amely szerint a magyar adminisztráció Fiume hagyományos értékeinek negligálásával hajtotta végre saját terveit – ez esetben az új igazságügyi palota és fogda felépítését.

Még Radmila Matejčić várostörténeti alpművének 2007-es újrakiadásában is a következő interpretáció olvasható a bontás körülményeiről: „Az állam 1904-ben döntött úgy, hogy a jezsuita gimnázium és a Kaštel épületének lebontásával teremt helyet a bíróság épületének. A fiumeiek, és főleg Riccardo Gigante történész tiltakozása ellenére a magyar adminisztráció a törvény erejével kikényszerítette ennek a történeti jelentőséggel bíró épületnek a bontását, és eképpen megfosztotta városunkat a múlt egy értékes tanújától. Hatalmas erőfeszítéssel eltávolították a vastag falakat, széles utcát nyitottak a korábban a Kaštelhez vezető út helyén, és a Városi építészeti hivatal mérnökeinek és építészeinek tervei alapján az igazságügyi palotához méltó formát adtak neki. A Kaštel nevét mára már csupán egy átjáró őrzi.”<sup>16</sup>

A tiltakozás a fiumei múlt egy darabjának leradírozása ellen érthető értékmentési kísérlet volt. Az érdekes nem ez, hanem az, hogy ezt a bontást egyáltalán nem a magyar kormány ambíciói tették szükségessé, éppen ellenkezőleg. A városi képviselőtestület 1904-ben kiírt városrendezési tervpályázatának nyertes terve Paolo Grassi elképzelése volt. Ennek a rendezési elképzelésnek az egyik fő koncepciója, a boulevardírozás szándéka állt a döntés mögött,<sup>17</sup> vagyis éppen annak a széles utcának a megnyitása, amelyről egyébként Matejčić is megemlékezett. Grassi terve arra irányult, hogy az addig nagyrészt érintetlenül hagyott óváros is modern, nagyvárosias arculatot kapjon, ez pedig a fiumei városatyák vágya volt elsősorban. A városi képviselőtestület már 1901-ben az erődítmény lebontását sürgette, de valójában már 1873-tól, a korszak első városrendezési kísérletétől kezdve azon volt, hogy egy nagyobb közlekedési artériával kösse össze a város északkeleti részét annak délnyugati végpontjával, konkrétan a vasúti pályaudvarral, ennek pedig mindenképpen útjában állt a hatalmas tömb.<sup>18</sup> Az értelmezési keret viszont a kortársak és a kései várostörténész számára is adott volt: a hagyományokat negligáló, mindenben átgázoló modernizációt nem végezhetette más, mint a magyar állam.

<sup>16</sup> MATEJČIĆ, Radmila: *Kako čitati grad. Rijeka jučer, danas*, Nakladnik Adamić, Rijeka, 2007 [1988], 86. p. (ford. – E. V.; kiemelés tőlem – E. V.)

<sup>17</sup> MRDULJAŠ, Maroje: *Novel Old Town*, In: MIMICA, Vedran – MRDULJAŠ, Maroje – TURATO, Idis (szerk.): *Fiume fantastika*, University of Rijeka, Rijeka, 600. p.

<sup>18</sup> Uo.

Valójában nem csupán a távoli, budapesti modernizáló elitek, de helyi városlakók egy része számára is feláldozható volt mindaz, ami nem szolgálta a kereskedelmi empórium céljait. Andrea Ossoinack (üzletember, a magyar vezetéshez lojális ún. Lega autonoma alapító politikusa, Fiume utolsó követe a budapesti országgyűlésben) 1905-ös (vagyis a városi erőd lebontása körüli) képviselőjelölti beszédében „utakat, hidakat, csatornákat, vasutakat, vízi utakat”, nem kevesebb, mint hét új vasútvonalat(!), valamint a Kulpa, a Száva és a Boszna szabályozását, és egyéb gigantikus beruházásokat tartott szükségesnek ahhoz, hogy Fiume igazán virágozhassék.<sup>19</sup> Korteszóvása a modernizáló elitek látásmódjából nem csupán a techno-optimizmust és a haladás feltétlen szükségességét képviseli, de annyiban is a magyar közbeszédben uralkodó Fiume-képet reprodukálja (miközben a magyarországi viszonyokat bírálja), hogy semmilyen lokális ügyet nem képvisel, a kikötővárosnak világgazdasági szerepén kívül ebben a szövegben nincs más funkciója. A városi erőd lebontásának története nem arról tanúskodik, hogy egy modernizáló „másik”, egyúttal egy nemzeti értelemben is idegen erő pusztít el értékeket, hanem arról, hogy a helyi elitek egy része feláldozhatónak tartotta Fiume identitásremtő történelmi városszövetét a modernizáció nagy művének oltárán.

Pedig a városi erőd szimbólumértékét egy hozzá kapcsolódó szokás is emelte: „Az épület baloldalán egy falszerűen emelkedő harangláb áll, melyen a «*Campana dei Patrizii*», csüng. E harang állítólag a 14. századból ered és csak akkor húzzák meg, mikor egy patrícius család tagja haldoklik.”<sup>20</sup> A patrícius-harang tehát évszázadok óta fontos szerepet töltött be a közösség életében, az erőd eltűnésével így nem csupán egy – mai szóval – műemléknek, vagy kulturális örökségnek veszett nyoma, hanem egy városi hagyománynak is. A *Castello* föláldozhatóságának gondolata, amely tehát a városiak körében fogalmazódott meg, azt mutatja, hogy bontás nélkül is meglazult a városszövet, abban az értelemben, hogy lakói nem alkottak többé olyan szoros közösséget, amelyben minden előkelő család tudott a másikról, és mindenkit számon tartottak. Fiume nagyváros lett, ahol már nem ismert mindenki mindenkit, és ahol a polgárok haldoklása és halála családi magánügygé vált, a nyilvános térből pedig egyre inkább kikoptak a személyesség megnyilvánulásai.<sup>21</sup> Miért

<sup>19</sup> *Program predavanja A. Ossoinacka*, PPMHP ZTD 101830/1905., Pomorski i Povijesni Muzej Hrvatskog Primorja Rijeka Zbirka tiskanih dokumenata (Horvát Tengeremléki Tengerészeti és Történelmi Múzeum, Rijeka, Kisnyomtatvány-gyűjtemény).

<sup>20</sup> SZIKLAY János – BOROVSKY Samu: *Fiume és a magyar-horvát tengerpart*, <<https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Borovszky-borovszky-samu-magyarorszag-varmegyei-es-varosai-1/fiume-es-a-magyar-horvat-tengerpart-7515/fiume-topografiai-leirasat-doroszlai-denk-arpad-torteneti-adatainak-felhasznalasaval-irta-sziklay-janos-revidealta-loczy-lajos-75A0/follegvar-75F8/>> (letöltve: 2022. 08. 17.).

<sup>21</sup> A személyesség kiszorulásáról a nyilvános térből általában L.: SENNETT, Richard: *A közéleti ember bukása*, Helikon, Budapest, 1998.

is ragaszkodtak volna ehhez a harangszóhoz egy olyan városban, amelyben a lakosok fele már nem itt született? Korábban egy fiumei patrícus valamelyest minden másik polgár rokona, barátja, ismerőse volt. 1904-ben azonban egy halott már nem bizonyosan volt a *mi* halottunk.

A tény, hogy a patrícusharangot nem próbálták más helyszínen felállítani,<sup>22</sup> arra utal továbbá, hogy harangozás szokása valamiképpen kényelmetlenné is vált. A modern, individualista társadalomban a halál egyébiránt is megszűnik közügynek lenni. A gyász nyilvános és közösségként átélt formái háttérbe szorúlnak, és a veszteség családi és magánüggé válik. A modernitásban udvariatlan tettek számít (nyilvánosan, láthatóan, esetünkben hallhatóan) meghalni,<sup>23</sup> és a közösséget a „modernitás botrányával” szembesíteni. A patrícuscsaládokért szóló harangnak el kellett tűnnie a nyilvános városi térről, kistestvérei, a temetői lélekharangok a halál számára izolált, a városzövegtől elválasztott zárványokban működtek tovább. A városi erőd harangja, és a hozzá kötődő szokás, amely egy szorosabban együtt élő közösség emléke volt, néhányak számára keserű emlékezés, nosztalgia tárgya lett, de a városi nyilvánosságba nem tért többé vissza.

Hasonlóképpen hevesen átpolitizált és etnicizált vita bontakozott ki korunk legvégén, 1912–13-ban. A város addigi történetének leghevesebb építészeti témájú vitája, amelyet a legolvasottabb fiumei lap, a *La Bilancia* cikksorozata ismertetett, de bizonyos mértékben gerjesztett is, a Fiumei Községi Takarékpénztár (*Cassa Comunale di Risparmio di Fiume*) épületére kiírt pályázat

<sup>22</sup> További sorsáról nincsenek pontos ismereteink. Valamelyik városi intézményben egy darabig őrizték, hiszen úgy tűnik, 1932-ben éppen Riccardo Gigante szállította el a harangot Rómába, a fasiszta forradalmi kiállításra („Mostra della Rivoluzione Fascista” 1932–1934). Ezt megerősítik a kiállítási terekről készített fotók, amelyeken látható egy gótikus harang. Innen a sorsa ismeretlen. A kiállításra szállítás tényét egy rijekai helytörténettel foglalkozó blog szerzője, Željko Bistović nyomozta ki, a Rijekai Állami Levéltárban a *Konzervatorskog zavoda u Rijeci* (Rijekai Műemlékvédelmi Hivatal) egy feljegyzésére támaszkodva. BISTROVIĆ, Željko: *Riječki pabirci XVII: Riccardo Gigante, Patricijsko zvono i „Mostra della rivoluzione fascista”*, <<http://www.primorskihrvat.hr/bastina/rijecki-pabirci-xvii-riccardo-gigante-patricijsko-zvono-i-mostra-della-rivoluzione-fascista/>> (letöltve: 2022. 08. 16.).

<sup>23</sup> Kiterjedt irodalma van annak, hogyan tabusítja, teszi kommunikálhatatlanná a halált a modernitás. Kifejezetten a közösségtől izolált, magányos meghalásról értekezik ELIAS, Norbert: *A haldoklók magányossága*, Helikon, Budapest, [1982] 2000. A jelenségnek számos művészi megfogalmazása is született. Utóbbiak közül egy olyat idézek, Illyés Gyulától, amely egyúttal ráérez a nagyváros és a halál fokozottan terhelt viszonyára is: „Meghalni udvariatlanság. Meghalni neveltlenség. A szomszédság összefut, hörgés hallik, rikácsolás, az asszonyok lavórral szaladgálnak, a sógornő elájul, a férfiak fejcsóválva jönnek ki a pitvarra. Meghalni visszaélés, paraszti önzés, vidékies zsarolás. [...] Úgy van: meghalni neveltlenség, különösképpen itt, Párisban röstellnék meghalni.” ILLYÉS Gyula: *Elvezető a Balatonhoz, Új Írás*, 1962, <<https://konyvtar.dia.hu/html/muvek/ILLYES/illyes02396/illyes02398/illyes02398.html>> (letöltve: 2022. 05. 13.).



„ultramodern” győztes tervei kapcsán robbant ki. A hatvanhárom, más források szerint hetvenöt beérkezett terv közül a két győztes elképzelést budapesti építészek jegyezték, az első díjat Fratricsevics Ernő és Messinger Rezső pályázata nyerte el, a másodikat Wellisch András építész kapta.<sup>24</sup> A zsűri a takarékpénztár három igazgatójából valamint egy triezsti, egy budapesti és egy fiumei építészből állt.<sup>25</sup>

A díjazott terveket kiállították a rappresentanza tanácskozó termében, és bárki számára megtekinthetővé tették. A két elképzelés váratlanul nagy botrányt okozott, a sajtóbeszámolók nyomán tömegek tekintették meg a kiállított rajzokat, és a helyiek egy része őszintén felháborodott a két magyar építész „ultramodern” szellemében készült győztes tervén. Ez az ultramodern valójában a szecessziót takarta, amelyet teljesen idegennek találtak a város olasz esztétikai hagyományaitól. Az indulatok a helyi sajtóban, de a városi tanács ülésein is utat találtak maguknak.<sup>26</sup>

A *La Bilancia* hangsúlyozta: a bankpalotának választott telek kiemelt helyen, a korzón található, itt tehát egy olyan épületnek kell emelkednie, amely a jó ízlést képviseli, és mentes a bemutatott terv túlzásaitól. A nyertes pályázatok tervezői ezzel szemben szabados stílusukkal, virágdíszítéseikkel és egzotikumukkal bevezették a csúfságot és a groteszket az építészetbe. Az újság kritikusa kiemeli továbbá, hogy Olaszországban is létezik új építészeti divat, amely azonban mentes azoktól a túlzásoktól, amelyek bizonyos fiumei építészetre jellemzőek, akik a város olasz karakterének elhalványításán dolgoznak. Egy következő *Bilancia*-számban a cikkszerző kijelentette: szemernyi szimpátiát sem érez az „új magyar építészet” iránt, amelyben „az eredetiség örült bővölete köti le az alkotókat”, akik ennek érdekében fölládozzák épületük harmóniáját. Lehetetlen frízek, kirívó színek, egymástól túl kis távolságokra helyezett túlméretezett ablakok csúfítják el a tervezett homlokzatot, olyannyira, hogy a palota végülis egy „groteszk galambdúc” formáját ölti majd. A cikkben alkalmazott jelzők, az „ultramodern” mellett a „futurisztikus”, a „mértéktelen”, és a „harsány”, olyan esztétikai jegyekre utalnak, amelyek a fiumei tér egyéb beruházásai kapcsán is megfogalmazódtak a kritikusabb városolvasatokban. Ezek a szövegek leginkább a Fiumébe áramló hatalmas öszszegyek miatti torzulásokat tematizálták, a luxus (erkölcs)romboló vonásaitól féltették a régi Fiumét.<sup>27</sup>

<sup>24</sup> Egy fiumei építészeti pályázat, *Az Újság*, 1912. november 28., 13. p.

<sup>25</sup> Új bankpalota Fiumében, *Budapesti Hírlap*, 1912. november 29., 18. p.

<sup>26</sup> A teljes sajtóhadjáratot összefoglalja, és a *La Bilancia* cikkeit hosszan idézi: DUBROVIĆ, Ervin: *Rijeka južni pol Srednje Europe*, Društvo povjesničara umjetnosti Rijeke, Rijeka, 2018, 343–346. p.

<sup>27</sup> Egy jellemző példa Viktor Car Emin visszaemlékezése: „Az idegenek, akik nagy számban árasztották el partjainkat, rengeteg földet felvásároltak, főként a tengerparton. Ez a helyieket arra ösztönözte, hogy eladják telkeiket, és a tengertől egyre messzebb

A mintegy fél évig tartó vita során egyre inkább kikristályosodott az a vélemény, hogy az újítás görcsös akarása a tervek gyenge pontja, és az innováció oltárán feláldozták a jó ízlést. Mivel azonban a vitában az utóbbit az olasz reneszánsz mértéktartása és harmóniára törekvése képviselte, a bankpalotával kapcsolatos tiltakozás tétjei túlmutattak a szépművészeti ítélethozatal keretén: a hagyományos, a mértéktartó és a harmonikus egyúttal az olasz karaktert is jelentette, míg a harsány, erőszakos, modern és mértéktelen a magyar építészet jelzői lettek. Az esztétikai és az értékítélet ismét egybecsengett, a vita átpolitizálódott, etnicizálódott.

Giovanni Rubinich építész volt az, aki az akkor már hónapok óta tartó tiltakozást a rappresentanzában tartott beszédével új vágányra kívánta állítani. Rubinich, aki egyébiránt elkötelezett lokálpatrióta és városatya is volt,<sup>28</sup> akinek már az apja is építőmesterként tevékenykedett Fiumében (mindketten Budapesten tanultak), maga is feltette a kérdést, hogy milyen építészeti formanyelv fejezhetné is ki igazán a város olasz karakterét, de a tervek modernizáció okozta felháborodást nem a nemzeti feszültségeknek, hanem a képzetlen publikum hibás ítéletének tudta be. Nem csoda: maga Rubinich is a szecseszió hatása alatt állt, amit olyan nagyszerű munkái is bizonyítanak, mint az ún. Centocelle-lakótelep, vagy a városi szabadkőműves Szíríusz-páholy számára épített palotája. Rubinich a városi tanácsban elmondott beszédében kelt a tervek védelmére, majd a *La Bilanciában* Az építészet és a város olasz karaktere című cikkében ismételték meg, és vitatták érveit.<sup>29</sup>

Az építész úgy vélte, hogy mind az olasz karakter megállapítása, mind az épületek esztétikai minősítésének feladata tanult embert kíván, és csak azok az építészek hivatottak rá, akiknek megfelelő „szakmai és esztétikai kultúránk” lehetővé teszi a különböző stílusok közötti eligazodást. Sajnos azonban – tette hozzá –, a városban az elmúlt húsz-harminc évben tevékenykedő építőmesterek többsége nem rendelkezett ezzel a kultúrával, az általuk létrehozott szerény, dísztelen építészet pedig egyszerűen átgondolatlan, nem pedig valamiféle olasz lelkület (mértéktartás és harmónia) hordozója. A más olasz

---

telepedjenek le. Úgy tűnt, mintha a tengert kihúzták volna a lábaik alól, mintha a dagály elvonultával a mi népünk kint rekedt volna a szárazon [...]. Az idegenek mást is hoztak magukkal: pénzt, luxust, könnyű életet és a kísértés mindenféle formáját. A fiatalok látták ezt, és arra gondoltak: Miért ne élhetnénk mi is így? A lustaság, a puha elnöiesedés, az apatikus közöny, az álmos élőködés mérge mind elárasztotta a fiatal, tapasztalatlan szíveket.” EMIN, Viktor Car: *Autobiography*, In: BREŠIĆ, Vinko (sel.): *Autobiographies by Croatian Writers*, P.E.N. Croatian Centre and Most, Zagreb – Dubrovnik, 1993 [1949], 65. p. (ford. – E. V.)

<sup>28</sup> Giovanni Rubinich talán ismertebb volt irredenta politikusként, mint építészként. A háború után az Olasz Nemzeti Tanács tagja lett, a fasizmussal szimpatizált, és nevét Rubinire változtatta. 1945-ben partizánok gyilkolták meg. DUBROVIĆ: *i.m.*, 345. p.

<sup>29</sup> L'architettura e il carattere italiano della città. Commenti i appunti a un discorso dell'onore. Rubinich, *La Bilancia*, 1913. május 16.

városokkal való hasonlóságot a szegénység egységesítő erejének tudta be; a régi mesterek egyszerű házai szerinte ettől még nem fejeztek ki olaszos esztétikai egységet.

A *La Bilancia* újságírójának kommentárja szerint azonban minden fordítva van: újabban a mérnökök teszik groteszkké az építészetet, a régi építőmesterek házai viszont bár szegényesek, dísztelenek és stílusjegyek nélküliek, semmiképpen sem vesznek el a város olasz karakteréből. Sőt, bár lehet, hogy nem adnak hozzá a város szépségéhez, házaik hasonlítanak azokhoz, amelyek sok olasz város szegényes negyedében láthatók.

Míg látszólag a vita tehát arról folyt, hogy az olaszos, vagy a magyaros építészet teszi szebbé a várost, valójában a vitát lezáró cikkben olvasható érvelés egészen másról szólt. Az ismerős, otthonos, és ekkor már vállaltan szegényes óvároshoz való ragaszkodásról, amelynek azonban csakis „olaszsága” adható létjogosultságot. Azok a kritikák, amelyekkel Fiume gyors átalakulását már több évtizede illették, 1913-ra nemzetkarakterológiai diskurzussá fejlődtek, annak ellenére, hogy volt, aki felismerte, hogy a probléma mélyén más okok rejlenek. Ha ennek a beszédmódnak a frázisait félretesszük, valójában egy olyan városi közösség felháborodását látjuk, amely nem érzi magáénak folyton megújuló környezetét, az otthonosságát veszített modern metropoliszt. A felháborodás mértéke szokatlan volt, és eredményre is vezetett: a lakossági tiltakozás hatására az „ultramodern” homlokzat nem épült meg. A győztes tervből megőrizték a belső szerkezeti megoldásokat, de azokat egy helyi építész, Bruno Skolovich „öltöztette fel”, neoreneszánsz stílusban, ami egycsapásra hírnevet szerzett neki a városban és környékén.<sup>30</sup>

A fejezetben tárgyalt térhasználati konfliktusoknak a nacionalizmus indulataival való átitatottsága ellentmondani látszik mindannak, amit a kurrens Monarchia-kutatás állít: vagyis hogy az összbirodalmi lojalitás a történettudomány korábbi megállapításaival szemben igenis jelentős vonzerővel rendelkezett,<sup>31</sup> illetve, hogy a nemzeti aktivisták szándékai ellenére a nemzet ügyében történő mozgósítás komoly hétköznapi korlátokba ütközött – ezt fejezi ki a nemzeti közömbösség<sup>32</sup> fogalma. Fiume esetében úgy tűnik, a nemzeti aktivisták igencsak sikeres munkát végeztek, hiszen nincs olyan, a városi térben felmerülő nézeteltérés, amelynek ne volna a rivalizáló nemzetépítési szándékokban rejlő magyarázata.

Ez a sikeres munka azonban, a források figyelmesebb olvasása nyomán kitűnik, valójában a nacionalizmus szókészletének elterjesztésében mutatko-

<sup>30</sup> DUBROVIĆ: *i.m.*, 345. p. Az épület ma már nem áll.

<sup>31</sup> Az ún. birodalmi fordulatot megalapozó monográfia: JUDSON, Pieter M.: *The Habsburg Empire. A New History*, The Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge, 2016.

<sup>32</sup> ZAHRA, Tara: *Imagined Noncommunities: National Indifference as a Category of Analysis*, *Slavic Review*, 1/2010, 93–119. p.

zik meg igazán. A modern tömegsajtó és tömegpártok megjelenése és az alfabetizáció előrehaladása révén mind nagyobb tömegek számára volt elérhető egy olyan nyelvezet, amelyen a kor problémáit szóvá lehetett tenni, és amely sokak számára közérthető volt. Véleményem szerint ebben leli magyarázatát a nemzeti eszmék mindenütt jelenvalósága, és természetesen nem abban az elképzelésben, hogy a korszakban ne léteztek volna más emberi és társadalmi problémák. Különösen igaz ez a modernizációval kapcsolatos feszültségek megfogalmazhatóságára. A modernizáció olyan összetett, új, nagymértékű és gyors változást hozott a fiumei városlakók életébe (is), amelynek megértéséhez és megbeszéléséhez nem állt készen a megfelelő szellemi eszköztár, nem álltak készen a szavak. A városolvasatokat létrehozó, sokszor tanult szereplők bizonyos térbeli metaforákkal (például a lábuk alól kicsúszó talaj/tenger képével) képesek voltak megragadni a velük történeteket, de a hétköznapi térhasználati kényelmetlenségek és érdekütközések kifejezésére a fiumei polgárok gyakran vették kölcsön inkább a nacionalizmus szókészletét.

Hogy a kézenfekvő világmagyarázatként és elérhető nyelvként is szolgáló nacionalizmussal szembeni távolságtartás vagy közömbösség mennyire volt jellemző, élhető attitűd, más vizsgálat tárgyát képezheti. Az azonban ennek a tanulmánynak a módszertani, forráskritikai kihívásai közé tartozik, hogy a forrásokat olvasva a nacionalizmus mindenütt jelenlévősége mellett megkülönböztessük azokat a helyzeteket, amikor az valóban központi jelentőségű, az események mozgatórugói között szerepel, és azokat, amelyekben csupán „hordozóanyag”, és a nem nemzeti jellegű konfliktusok elmeséléséhez nyújt segítséget. Ebben a fejezetben olyan térhasználati vitákat igyekeztem egybe gyűjteni, amelyek esetében ez a szétválasztás egyértelművé válhatott: az első esetben egy tévedés következtében (a városi erődöt nem a magyar, hanem a helyi vezetés bontatta le), a második esetben az egy nemzeti közösséghez tartozó, de más esztétikai preferenciákkal bíró, és a modernitáshoz eltérően viszonyuló szereplők véleményének ütköztetésével.

*„A viszonyokban találja magyarázatát és emberi behatástól független”. Hárítás*

A város iparának és forgalmának fejlődésével párhuzamosan és vele összefüggésben egy földindulásszerű társadalmi változás, a vitorláshajózáshoz köthető társadalmi rétegek válságba kerülése ment végbe.<sup>33</sup> Mivel korábban

<sup>33</sup> PELLEŠ Márton: Development of Industry in Fiume between 1776 and 1918, In: Uő. (szerk.): Rađanje moderne Rijeke, 1868. – 1918. / A modern Fiume születése (1868–1918) / The birth of modern Rijeka (1868–1918). Az azonos című 2022. július 12. – 2022. szeptember 12. közötti fiumei kiállítás katalógusa. Kiadja a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, a Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum, valamint a Muzej Grada Rijeke. Budapest–Fiume, 2022.

Fiume fő ipari profilja a hajóépítés volt, s emellett kereskedelemről élt, a „vitorlahajózáshoz köthető társadalmi rétegek” alatt a város legkülönbözőbb lakóit értjük, a társadalmi hierarchia minden szintjéről. „[A] tengerészeket, ácsokat, vitorlaszabókat, kötélverőket, rakodókat, de még a fináncokat, a kormányosokat, a hajóépítőket és a hajózási vállalkozókat is, «mindennemű tengeri népet», mint mondták.”<sup>34</sup> Ha a világgazdasági folyamatok befolyásolása nem is állt a magyar kormányok módjában, a társadalmi válság kezelését joggal sorolhatjuk a feladatai közé. A modernizációs teljesítményüket ünneplő vezető körök azonban úgy tűnik, vonakodtak felelősséget vállalni a nagy átalakulás mellékhatásaiért. Mint látni fogjuk azonban, ennek nem csupán a felelősségelhárítás kényelme állt a háttérben, hanem minden valószínűség szerint a modernitás egyik alapélménye is, a modernizáció erőinek való kitettség, kiszolgáltatottság élménye.

A vitorlások alkonyát a gőzhajózás megjelenése és gyors uralkodóvá válása okozta. Ez olyan világljelenség volt, amely éppen azidőtájt alakította át gyökeresen a tengeri kereskedelmet és hajózást, amikor a Magyar Királyság a maga hatáskörébe vonhatta a fiumei kikötő kiépítését, és a magyar kereskedelmi tengerhajózás megteremtését. Ennek az egybeesésnek köszönhetően úgy tűnhetett, hogy a fiumei „magyar világ” teremtett radikálisan új körülményeket, ez azonban legfeljebb részben volt így. A szerkezetváltás a világ minden nagyobb kikötőjében megtörtént, azok az öblök és partok, ahol nem, lekerültek a világkereskedelem forgalmasabb központjainak térképéről.

A gőzhajózás nem csupán a mozgásra felhasznált energia jellegében tér el a vitorlahajózástól. Legalább ilyen fontos a fiumei városi lakosság megélhetése szempontjából, hogy a gőzhajó előállítására csakis gyáripari körülmények között lehetséges, a hajóépítő műhelyek sem szaktudásukat, sem munkaszervezési gyakorlatukat, sem tulajdonlási viszonyaikat nem képesek átalakítani és átmenteni az új körülmények közé.<sup>35</sup> A gőzhajók előállítására ezen felül ropant tőkeigényes is. Fiume esetében a kisparthajózásban a tehetős kereskedőcsaládok át tudták menteni tőkéjüket a gőzhajózásba (gondoljunk itt elsősorban a Copaitich családra, illetve az első, az 1870-es, 1880-as években alapított horvát kisparthajózási vállalatokra).<sup>36</sup> A hosszújratú hajózásban azonban,

<sup>34</sup> FABRIO, Nedjeljko: *Város az Adrián*, Jelenkor Kiadó, Pécs, 2009, 15. p.

<sup>35</sup> Azonban ez nem jelenti azt, hogy nem próbálták meg. Fiume esetében is tudjuk, hogy Robert Whitehead, a torpedó későbbi feltalálója eredendően azzal a céllal érkezett Triesztből Fiuméba, a helyi üzleti körök hívására (főleg a papírgyáros Smith család révén), hogy gőzgépeket készítsen hajók számára a helyi Stabilimento Tecnico Fiumanóban. L.: PELLEŠ Márton: Az innovatív haditechnológiára alapozott meggazdagodás és politikai befolyásszerzés – Robert Whitehead szerepe a fiumei torpedógyártás világ-sikerében (1823–1923), *Korall*, 21. évfolyam, Vagyon – vagyonosodás, 2020/81. szám, 78–99. p.

<sup>36</sup> Uő.: Bakari Copaitich Zsigmond szerepe a modern magyar-horvát kereskedelmi tengerészet kialakulásában 1895–1914 között, *Pro Minoritate*, 2022/Tavaszi, 141–153. p.

amely Fiume esetén sokkal fontosabb volt, tekintve, hogy a várost Magyarország exportkikötőként kívánta használni, csak állami támogatással tudtak a hajózási társaságok megalakulni, és az addigra kiépült erőteljes nyugati versenybe bekapcsolódni. A gőzhajózás elterjedésével szerte a világon háttérbe szorult a tehetős kereskedőcsaládok vagy patríciusi konzorciumok által tulajdonolt és fenntartott hajók mozgatása, helyettük az állam lépett színre mint flottafenntartó – ami Fiume esetében megerősítette azt a benyomást, hogy a helyi elitek helyét új magyar elit foglalta el, s valamiféle kiszorítósdi zajlott a kikötőben. Az állami segítyezés nélküli hosszújaratú tengeri kereskedelem történelmi léptékben mérve pillanatok (mintegy tíz-tizenöt év) alatt gyakorlatilag megszűnt.

Annak érzékelésére, hogy valóban mennyire gyorsan ment végbe mindez, két, mindössze tizenhárom(!) év különbséggel született forrás összeolvasása ad lehetőséget. Heinrich von Litrow/Enrico de Littrow (1820–1895) tengerészkapitány és szakíró 1870-es, tengerészeti szempontú városleírásában még a hajóépítő világ tárul elénk, amely Fiume társadalmát olyannyira meghatározza, hogy a jelentősebb hajóépítő családok név szerinti felsorolása is helyet kap a szövegben. „Ma a hajóépítés Fiume és közvetlen környezetének legfontosabb bevételi forrása, és az olyan hajóépítő mesterek között, mint Brazzoduro, Belaz, Andrea Fausto és Vincenzo Zanon, Buranello, Cattalanich, vannak olyanok, mint például a Schiavon testvérek, amelyek nyolc generáció óta kizárólag hajóépítéssel foglalkoznak.”<sup>37</sup>

1883-ban, abban az évben, amikor elkészült a magyar tengerészeti közigazgatás központi szervének, a Tengerészeti Hatóságnak az épülete közvetlen a tengerparton, már egészen más képet mutatott ez a part: „1862-ben tizenkét hajóépítő telep volt Fiumében ötvenezer négyzetméteren, 150 munkással [...] ezek azonban a 70-es évektől kezdve a kikötő és a pályaudvar kiépítésének előhaladásával úgyszólván lépésről lépésre hátrább és hátrább szorultak s 1883-ban az utolsó is megszűnt létezni.”<sup>38</sup> A Fiume környéki hajóépítő hagyományok szerint a hajók nyílt sólyatéren, a közvetlen vízparton épültek,<sup>39</sup> az említett családok fiumei telepeinek (jellemzően nem csak a városban, hanem a környékén is működtek ilyenek) tehát az állami nagyberuházások miatt meg voltak számlálva a napjai, a gőzhajók hatalomátvétele miatt pedig a költözés értelme is kérdésessé vált. Olyan családok tehát, amelyeknek, mint láttuk, akár a sokadik nemzedéke foglalkozott hajóépítéssel, egy bő évtized alatt elvesztették korábbi megélhetésüket, és bár anyagi kárpótlás fejében, de elvesztették tengerparti telkeiket is.

<sup>37</sup> Idézi: ÁKOS György – HORVÁTH József: *Amerre szél visz, s hullám utat ad. Avagy: magyar tengerészek a világ óceánjain, vitorlák alatt*, Ha-jós szolgáltató Bt., Budapest, 2007, 21. p.

<sup>38</sup> GONDA: *i.m.*, 81–82. p.

<sup>39</sup> ÁKOS–HORVÁTH: *i.m.*, 22. p.

Ez a társadalmi válság, mint említettük, a fiumei tengerparton lévő hajóépítő telepek felszámolását hozta magával. Ez a városképi változás részben hamarabb megtörtént, mint hogy a fatestű hajóknak végleg leáldozott volna, abból a tényből kifolyólag, hogy a vasúti pályaudvar a tengerpartra került, így maga a MÁV-terület, illetve az ahhoz a kikötőből vezető sok-sok (összesen mintegy száz kilométernyi) iparvágány és maga a kikötő minden talpalatnyi helyet elfoglalt a vízparton. Bár ezzel kapcsolatban a városban folytak „izgatások”, ahogyan a magyar királyi vasútépítészeti igazgatóság jelentette a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumnak, Thommen Achilles vasútépítészeti igazgatónak sikerült meggyőznie a rappresentanzát, hogy fogadja el a pályaudvar helyének a város nyugati felére eső tengerparti telkeket. A fiumei képviselőtestület ekkor még abban bízott, hogy legalább a belvároshoz közelebb eső majdani nagykikötő elrendezését alakíthatja majd olyan módon, hogy a város hozzáférhessen a tengerhez. Ezt illetően azonban annyira eltérőek voltak az állam és a város koncepciói, hogy Cseh Ede királyi biztos azt javasolta, a kérdést tegyék félre, és egyelőre épüljön meg csupán a vasút, illetve a védgát meghosszabbítása, ezzel a minisztérium nyer néhány évet a helyiek meggyőzésére.<sup>40</sup> Az építkezés hamarabb megkezdődött, minthogy a kikötőtervek végleges formát öltöttek volna, a folytatásban pedig a budapesti elképzelések váltak valóra. Ez a folyamat 1868-ban kezdődött, a vasúti csomópont helyének kijelölésével, és 1887-re oly módon fejeződött be, hogy valóban egy talpalatnyi szabad hely sem maradt a tengerparton. Fiume partjait a világ minden tájáról érkező hajók megközelíthették, de a városlakók nem férhettek hozzá.

Az új mesterséges fiumei tengerpart racionalizált, geometrikus és grandiózus terei éppúgy a modernitás győzelmével szembesítették az arra járókat, mint a füstfelhőket eregető gőzhajók. Ez az új városi tér elidegenítő volt ahhoz képest, amit korábban a városlakók partként ismertek, az eredetileg itt lévő<sup>41</sup> hajóépítő telepeket ugyanis rendszerint az ismert hajóács dinasztiaikról nevezték el, vagyis konkrét személyekhez, családokhoz kötötték, illetve jól ismert tereként egy-egy fizikai jellemzőjük (például: kavicsos, fenyves) után emlegették őket.

A város földrajzi adottságai miatt a tengerpart kisajátítása persze végülis egyfajta kényszermegoldás volt, amelynek nem akadt valódi alternatívája. A gőzhajózás uralkodóvá válása pedig olyan világtörténelmi fejleményként

<sup>40</sup> *A Magyar királyi vasútépítészeti igazgatóság indítóánya a Közmunka- és Közlekedésügyi miniszternek*, MNL OL, K 173 9. 18. csomó, 322/1868.

<sup>41</sup> A megszűnt hajóépítő-vállalkozások elhelyezkedéséről L.: LUKEŽIĆ, Irvin: Neki podaci o djelatnosti riječkih brodograditelja iz 19. stoljeća, In: ĐEKIĆ, Velid – PALINIĆ, Nana (ur.): *IV. Međunarodna konferencija o industrijskoj baštini posvećena temi Rijeka i brodograđeno naslijeđe jučer - danas - sutra - Zbornik radova*, Pro Torpedo Rijeka, Rijeka, 2012, 199–208. p. és ÁKOS–HORVÁTH: *i.m.*, 7. p.

ért Fiumébe, amelynek feltartóztatására vagy befolyásolására értelemszerűen még az államhatalom birtokosainak sem volt lehetősége. A magyar politikai elitnek abban volt felelőssége, hogy (időben) felismeri-e a változással járó társadalmi válságot, és ha igen, milyen válaszokat ad rá.

Természetesen voltak olyan politikusok, bár ők voltak kisebbségben, akik érzékenyen reagáltak a válságra, Fiume országgyűlési képviselőinek ez valamelyest kötelessége is volt. Először Csernátony Lajos (Fiume képviselője 1878–1892) tett ígéretet arra, hogy felgyorsítja a vitorlahajózás állami segélyezéséről szóló, évek óta húzódó döntés meghozatalát. Az öt felkereső küldöttségben képviseltette magát a Fiumei Kereskedelmi és Iparkamara, valamint egy sor hajótulajdonos, akik hangsúlyozták „különösen azon elszomorító körülményt, hogy a magyar tengerpart ifjúsága a vitorlás hajózás hanyatlásával alig talál módot a megélhetésre.”<sup>42</sup> Csernátony azonban csak részben tudta betartani az ígéretét, megsürgetnie pedig egyáltalán nem sikerült a folyamatot. Az 1893. évi XXII., illetve az 1895. évi XXXIV. törvények ugyan rendelkeztek a vitorlázás állami segélyezéséről, de ez a segítség késeinek és kevésnek, illetve nem megfelelőnek<sup>43</sup> bizonyult.

Batthyány Tivadar, aki 1892 és 1901 között volt Fiume képviselője a budapesti országgyűlésben, jól ismerte a helyi viszonyokat, hiszen a fiumei Haditengerészeti Akadémián végzett, majd különböző hadihajókon teljesített szolgálatot. Később a fiumei raktárak főfelügyelője lett, 1884-től pedig a Kereskedelemügyi Minisztérium tengerészeti osztályának vezetője.<sup>44</sup> Batthyány szívéen viselte a városban kibontakozó válság szociális vetületeit. 1891-ben a Minisztérium titkáráként emlékiratot szerkesztett a város gondjairól, amelyben sürgette a vitorláhajózás hanyatlásának feltartóztatására tett intézkedéseket, és az ágazat ellehetetlenülésével együtt járó társadalmi válságról is szót ejtett.<sup>45</sup> Országgyűlési felszólalásaiban szintén képviselte a „vitorlás meste-

<sup>42</sup> A magyar vitorlahajózás állami segélyezése, *Nemzet*, 1887. január 28., 1. p. Csernátony fél évvel későbbi fiumei beszámolójában megismétli, hogy tudatában van annak, a vitorlázás hanyatlása Fiume legégetőbb gondjai között foglal helyet. Csernátony beszámoló- és programbeszéde Fiumében, *Nemzet*, 1887. június 19., 1. p.

<sup>43</sup> Riccardo Zanella igyekezett elmagyarázni a budapesti országgyűlésben, hogy a szabadhajózás esetében miért nem működik igazán eredményesen az a bevett ipartámogatási forma, hogy a szubvencióért cserébe az állam bizonyos követelményeket támaszt (például: kötelezően kiszolgálandó útvonalakat ír elő, rögzít bizonyos szállítandó hazai árucikkeket, stb.). 1906-ban, amikor az említett két törvény felülvizsgálatára került sor, már világosan látszott, hogy ezeknek a feltételeknek mindig a napi viszonyokhoz alkalmazkodni kénytelen szabadhajózás nem tud megfelelni, így a támogatást bajosan tudja igénybe venni. *Képviselőházi napló*, 1906. III. kötet, 54. országos ülés, 1906. november 8.

<sup>44</sup> ORDASI Ágnes: Batthyány Tivadar és Fiume kapcsolata, *Köztes-Európa: társadalomtudományi folyóirat*, 2014/2-3., 13–21. p., 14. p.

<sup>45</sup> Uo.



rek, matrózok”, kisiparosok, végül a munkások érdekeit is.<sup>46</sup> A vitorlásépítő és hajózó népeség közvetlen megsegítését neki sem sikerült kieszközölnie.

Nem segítettek a sorozatosan összehívott ankétok sem. Az első, kamarai kezdeményezésre, 1881 nyarán zajlott le, tizennyolc fiumei, a környékbeliekkel együtt majd’ száz hajótulajdonos és hajóskapitány részvételével. Az ankét elnöke Kazimir Kozulić/Casimiro Cossulich (1809–1888) apai örökségként hajótulajdonos, valamint a Fiumei Kereskedelmi és Iparkamara elnöke volt – néhány évvel későbbi nekrológiájában nemcsak fáradhatatlan közéleti ténykedését emelte ki a testület, hanem azt is, hogy közügyekben régi vágású volt, vagyis inkább a régi idők ritmusában, temperamentumával működött (*l’uomo di vecchia tempra*).<sup>47</sup> Bárhogy is fordítjuk a rá vonatkozó jelzöt, annyi bizonyos, hogy kollégái nem nagy újításokért méltatták, hanem érdekvédelmi és értékőrző erőfeszítéseieért. Az elnök szóhasználata szerint a gyűlés tárgya elsősorban a vitorláhajózás meggyógyítása (*sanacija*) volt. Gyógymódként tulajdonképpen csakis az állami segélyezés merült fel, a javaslatot elküldték a Földművelés-, Ipar- és Kereskedelemügyi Minisztériumnak, az eredménytelenség ismeretes.<sup>48</sup>

Később több hasonló kezdeményezés is történt, sőt a kormány maga is összehívott egy értekezletet 1885-ben „melyen vitorlahajó-tulajdonosaink előadták panaszaikat és kívánságaikat s előterjesztették javaslataikat, de ezeket az ország akkori pénzügyi viszonyai közt a kormány nem találta megvalósíthatóknak s így a magyar vitorlahajózás menthetetlenül át lett engedve a pusztulásnak.”<sup>49</sup> Ebben az évben, 1885-ben, birodalom szinten is folyt a megoldáskeresés. A trieszti Tengerészeti Hatóság kérdőívet állított össze a kereskedelmi flotta gondjainak felmérésére, és ugyanezt a fiumei is kiadta a kamara hajótulajdonos tagjainak, illetve a szakma „fő tényezőinek” a városban. A kérdőívben négy kérdés is a vitorláhajózásra vonatkozott, és azt firtatta, szólnak-e érvek annak fenntartása mellett. A válaszok igyekeztek a vitorlásvállalkozások támogatásának szükségességét hangsúlyozni, Luigi

<sup>46</sup> Batthyány Tivadar képviselőházi hozzászólása a kereskedelemügyi minisztérium 1894-ik évi költségvetésének tárgyalásához az 1893. november 9-én kezdődő ülészakban, <[https://library.hungaricana.hu/hu/view/OGYK\\_KN-1892\\_14/?p-g=426&layout=s](https://library.hungaricana.hu/hu/view/OGYK_KN-1892_14/?p-g=426&layout=s)> (letöltve: 2022. 08. 04.).

<sup>47</sup> *Camera di Commercio e d’Industria in Fiume, Protocollo della seduta ordinaria del 6 marzo 1888* (A Fiumei Kereskedelmi és Iparkamara 1888. március 6-án tartott rendes ülésének jegyzőkönyve), DAR-179 PO-1 202. csomó (az ülések jegyzőkönyveinek külön alapszámuk nincs). Državni Arhiv u Rijeci. Camera di Commercio e d’Industria in Fiume 1851–1923. (Rijekai Állami Levéltár. A Fiumei Kereskedelmi és Iparkamara iratai 1851–1923.).

<sup>48</sup> LUKEŽIĆ: *i.m.*, 114–115. p.

<sup>49</sup> GONDA: *i.m.*, 91. p.

Ossoinack<sup>50</sup> pedig hosszasan érvelt amellett, hogy bizonyos speciális esetekben a vitorlás nem pótolható gőzösökkel. Összességében a testület vállaltan az 1881-es ankét következtetéseit és „a kamara későbbi, a kereskedelmi tengerészet érdekében tett sürgetéseit” ismételte meg jelentésében, jelezve, hogy azok ezidáig nem találtak meghallgatásra.<sup>51</sup>

Ezek az eredménytelen, de a probléma tudomásulvételéről árulkodó gesztusok ugyanakkor marginálisak. A magyar kormányzati körökben jellemzően nem tudtak arról, hogy a fiumei helyi lakossággal mi történik, ha mégis, akkor nem tekintették feladatuknak a megoldáskeresést. A gond felismerését az nehezítette, hogy Fiume kapcsán sikerkommunikáció uralkodott, és szinte kizárólag a kikötő profitabilitása, ragyogó teljesítménye kapott teret a modernizáló elit beszédeiben, és az ő gondolataikat terjesztő publicisztikákban. Ebben a diskurzusban ha meg is jelenik a társadalmi válság ténye, annak felelőseit gyakran magukban az alkalmazkodni képtelen, maradi, a fejlődéssel lépést tartani nem tudó hajósnépekben jelölik ki a szerzők, vagy a „világ folyását” okolják, a változást sorsszerűnek és irányíthatatlannak mutatva be.

A már idézett *Magyarország vármegyéi és városai* sorozat is ezt teszi, bár inkább finoman és némi együttérzéssel: „1870-től kezdve a hajók viteldíjai a gőzhajók szállítási képességének növekedése következtében mindinkább redukálódtak, minek folytán a fiumei hajótulajdonosok még a hajófenntartási költségeket is csak nehezen tudták fedezni. Ily körülmények között a fiumei vitorlás hajóflotta sajnos pusztulásnak indult. A hajótulajdonosok teljesen elhanyagolták hajóikat, tatarozásukra semmit sem áldoztak s ha már nagyobb javítást követeltek, túladni igyekeztek rajtuk. Ennek természetes következménye lett, hogy Fiume hajóépítő ipara 1870–1880-ig rohamosan hanyatlott. Ez utolsó évben már csak egy hajó épült Fiumében; 1881-ben kettő, 1883-ban egy, és ez volt az utolsó nagy vitorlás. Ez évtől kezdve a vitorlášhajók építése teljesen megszűntnek mondható.”<sup>52</sup>

<sup>50</sup> Fiumei üzletember és gyáros. Ossoinack terveit figyelembe vették a kikötőbővítés megvalósítása során is, és a vállalkozó számos újonnan alapított ipari vállalatban is részt vett, így a rizshántoló és a kőolajfinomító részvénytársaságokban is. Az Oriente Magyar Hajózási Rt. alapítói között is ott találjuk. A Fiumei Kereskedelmi és Iparkamara aktív tagjaként, időnként pedig a rappresentanza képviselőjeként a gazdaságirányítás kulcsfigurája volt. 1904-ben máig ismeretlen okokból önkézzével vetett véget életének. PELLER Márton – ZSIGMOND Gábor: *A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet története (1868–1918)* – *The Hungarian Maritime Trade History of Fiume (1868–1918)*, Pro Pannonia Kiadói Alapítvány, Pécs, 2018, 68. p.

<sup>51</sup> *Camera di Commercio e d'Industria in Fiume, Protocollo della seduta ordinaria del 9 marzo 1885* (A Fiumei Kereskedelmi és Iparkamara 1885. március 9-én tartott rendes ülésének jegyzőkönyve), DAR-179 PO-1 202. csomó (az ülések jegyzőkönyveinek külön alapszámuk nincs).

<sup>52</sup> SZIKLAY-BOROVSKY: *i.m.*, <<https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Borovszky-borovszky-samu-magyarorszag-varmegyei-es-varosai-1/fiume-es-a-ma->

Keleti Károly véleménye viszont finomkodástól mentes szemrehányás, amely a felelősségelhárítás mindkét említett eszközével él: „Fiume hajdani hajóépítései és tehetősb polgárai, úgy látszik, maguk sem bíztak városuk jövőjében, különben nem akarnák’ most is fentartani s még előnyökben is részesíttetni a vitorlás hajózást, melynek ideje természetszerűen lejárt, hanem összeálltak és önerejükből létesítettek volna gőzhajóépítő-műhelyet, mely Angliában s másutt ezer meg ezer embert foglalkoztat s minő egy magánvállalként stabilimento tecnico czim alatt Triesztben is létezik.”<sup>53</sup> – vélte, bár a realitás ennél mindenképpen nagyobb akadályokkal volt terhes: a vitorlásokat gyakran néhány patríciuscsalád birtokolta közösen, kisebb-nagyobb tulajdonrészekkel, a magántőke ilyen jellegű koncentrációja a gőzhajózás esetén a legkritikább esetben bizonyult elégségesnek. A szükséges tőke volumenét érzékelteti, hogy ha mégis adódott ilyen magánkezdeményezés, ahhoz nagyszámú befektető együttműködésére volt szükség: az egyetlen *Indeficienter* gőzös üzemeltetésére például hetvenkét(!) nagyvállalkozó adta össze a szükséges tőkét, és még így sem sikerült kellőképpen stabil vállalkozást létrehozni, a konzorcium hamarosan tönkrement.<sup>54</sup> A gőzhajók gyártása hasonlóképpen annyira sokba került, hogy vállalkozó kedvű üzletemberek összefogása semmiképpen sem volt elegendő a sikerhez.

Szintén kevés empátiáról tanúskodnak a *Magyar Tengerpart* című, Fiumében kiadott és a helyi magyarok által széles körben olvasott lap sorai, amelyek a hajótulajdonosok alkalmazkodókészségének hiányát róják fel, és keselkedéssel vádolják őket, noha, mint láttuk, megélhetésük feltételei alig több mint egy évtized alatt tökéletesen felszámolódtak. „A fiumeiek tehát [a vitorlásépítésre való kereslet hiányában] már csupa kényszerűségből átmentek a kereskedelmi és ipari foglalkozásra; bár ebben az átmenetben sokan – kivált a hajótulajdonosok – igen sok értékes időt elvesztettek azzal, hogy minden erejükkel a kilátástalan vitorlahajózás megmentésén és föllevenítésén fáradoztak.”<sup>55</sup>

---

gyar-horvat-tengerpart-7515/a-magyar-tengereszet-irta-doroszlai-denk-arpad-adatokat-szolgáltattott-kemeny-odon-felulvizsgalta-es-kiegeszitetette-solymasy-endre-gr-bathyany-tiv-7D4E/vitorlas-hajozas-hanyatlasa-7D6B/> (letöltve: 2022. 06. 30.).

<sup>53</sup> KELETI Károly: Tengerészetiünk és Fiume jövője II., *Nemzet*, 1883. június 23., 1. p.

<sup>54</sup> PELLÉS-ZSIGMOND: *i.m.*, 165. p.

<sup>55</sup> Kereskedő város-e Fiume?, *Magyar Tengerpart*, 1893. február 5., 3. p. A váltás szükségességének felismerését az a körülmény is nehezítette, hogy a vitorlášajózásnak 1875 és 1885 között volt egy második aranykora, ami azt a látszatot keltette, hogy nem feltétlenül érdemes a gőzösök építésére átállni. Ennek hátterében az Egyesült Államok felől érkező kőolajexport növekedése állt. Ott a Rockefeller család úgy szorította ki a versenytársakat, hogy lenyomta a kőolaj árát, amelyet így újból gazdaságos volt hozszújártatú vitorlásokkal is importálni. Ennek a mesterségesen gerjesztett állapotnak a megszűnése tette véglegessé a vitorlahajózás hanyatlását.

Ezeket a fáradozásokat értelmetlenné tették az új idők feltételei, ez valóban könnyen belátható volt. A változás a személyes megélés szintjén mindenképpen traumatikus volt, amiről megrendítő forrás tanúskodik. Az utolsó vitorláhajó-kapitánynak is nevezett Branko Širola, akinek hagyatékát a rijekai Tengerészettörténeti Múzeum (*Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog Primorja Rijeka*) őrzi, 1908–1909-ben még tett egy föld körüli utazást a *Contessa Hilda* nevű három árbocos vitorlás kapitányaként. A Földközi-tengerre visszaérve a hajónaplóban rögzítette benyomásait, amelyek arról a fájdalmas elavulás-érzésről tanúskodnak, amely talán kizárólag a modernitás hihetetlenül felgyorsult változásai nyomán érezhető: „Mennyire nyomorultnak, tehetetlennek, szájalmasnak, Don Quijote-ien idejétmúltnak éreztük magunkat egy gőzhajóval való találkozásakor, amely abban a pillanatban a jövőt jelentette meg, míg a mi hajónk a múlthoz tartozott!”<sup>56</sup> Širola a következő útján már gőzhajón szolgált, vitorlásra nem tért vissza többé.<sup>57</sup>

A gőzhajózás térnyerését tehát a források többsége kikerülhetetlen fejleménynek tartja, az ahhoz való alkalmazkodást pedig elvárásként támasztja a fiumei szereplők elé. Az, hogy a gazdasági folyamatok emberi döntések következtében alakulnak, irányukat, ritmusukat szabályozni lehet, nem képezi részét az ezzel kapcsolatos diskurzusnak. Sőt, még olyan szereplők is a modernizációnak való kiszolgáltatottság élményét fogalmazzák meg a kérdésben, mint egy közvetlenül döntési pozícióban lévő, egyértelműen cselekvőképes minisztériumi osztályvezető. A Zenggi Kereskedelmi és Iparkamara egy folyamodványára született válaszában a magasrangú hivatalnok nagy jelentőséget tulajdonít ugyan a „vitorlahajózás tönkremenésének” azonban szerinte az „*a viszonyokban találja magyarázatát és emberi behatástól független, mert egyszerűen a szélnek kihasználása által nyújtott erő a technika óriási fejlődése következtében értéktelenné vált.*”<sup>58</sup> (Ahogyan a korábban idézett Keleti Károly „természetszerűnek” nevezte a változást).

A technika óriási fejlődése ebben a mondatban olyan, mint a végzet: elkerülhetetlen, és irányát sem lehetséges megszabni. A minisztériumi iratban a modernitás máig élő, egyik legmakacsabb mítosza fogalmazódik meg, amely rendszerint „az idő kerekét nem lehet visszafordítani” mondásban sűrűsödik össze, és úgy értelmezi, de inkább érzékeli a modernizációt, mint automatikus folyamatot, amelynek nem emberi döntések állnak a háttérben és éppen ezért alternatívája sincs. Társadalmunk racionalista alapvetései támogatják a

<sup>56</sup> Idézi: MENDEŠ, Nikša: *Po svjetskim morima*, Katalog izložbe, Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog Primorja Rijeka, Rijeka, 2010, 39–41. p.

<sup>57</sup> Uo., 42. p.

<sup>58</sup> *A Zenggi Kereskedelmi és Iparkamara felterjesztése a tengerparti horvát városoknak szabad kikötőkkel leendő nyilvánítása tárgyában*, MNL OL K 228 8. 23. csomó, 39583/1893 (kiemelés tőlem – E. V.).

mítosz fennmaradását, a techno-tudományos fejlődéssel szembeni fenntartások az újdonságoktól való babonás félelem, az ismeretlenhez való irracionális, érzelmi alapú hozzáállás bélyegét kapják. Günther Anders filozófus szerint olyannyira erős beidegződésről van szó, hogy az, aki a gépek pozitív szerepét megkérdőjelezi, „intellektuális, társadalmi és mediális értelemben halott”<sup>59</sup>. Az így felfogott modernitás túlnő az egyénen, ha úgy adódik, átlép rajta, és a fiumei teret érzékelők, használók megnyilatkozásaiból látható, hogy ez a kiszolgáltatottság, a modernitás erőinek való kitettség általános élmény, független az egyén társadalmi hierarchiában elfoglalt helyétől.

Az ember természetesen a modernitás előtt is gyakran érezte porszemnek magát, kiszolgáltatva az isteni akaratnak vagy a természet erőinek. De a modern (város)élmény ettől eltér: egy kollektív emberi teljesítmény mellett törpül el az egyéni szándék, egy emberek által létrehozott rendszer tehetetlensége mutatkozik meg, amelynek önjáróvá vált működését többé senki sem tudja érdemben befolyásolni. A modern kondíció ember teremtette kondíció tehát, aminek két, témánk szempontjából központi jelentőségű következménye van: megkísérelhető a vele szembeni ellenállás, és megerősödnek a vele kapcsolatos bűnbakképzési tendenciák. Az ellenállást többek között a modernitás szimbólumaival szemben kifejtett agresszió vizsgálatával lehetséges megragadni, míg a bűnbakképzés leginkább a modernizációs konfliktusoknak a nacionalizmusban való levezetésén érhető tetten.

### Zárszó

Összefoglalóan elmondható, hogy a városi modernizáció okozta súrlódások és veszteségek megfogalmazására használt beszédmódnak a nemzeti eszmével való átitatottságát három alapvető tényező határozta meg. A korszak tömegsajtója, tömegpártjai és a növekvő írni-olvasni tudás következtében Fiume lakói is elsajátítottak egy olyan nyelvet, amely alkalmas volt arra, hogy bármely társadalmi feszültséget rivalizáló nemzetek közötti ellentétként írjon le. Ez a készen álló szókészlet különösen jó szolgálatot tett akkor, amikor a modernizációnak nevezett radikális, gyors és átfogó változásról kellett szót ejteni, ez a tapasztalás ugyanis ismeretlen újdonságot jelentett. Szintén a na-

<sup>59</sup> ANDERS, Günther: *L'Obsolence de l'homme. Sur l'âme à l'époque de la deuxième révolution industrielle.* (Die Antiquiertheit des Menschen. Über die Seele im Zeitalter der zweiten industriellen Revolution), *L'Encyclopédie des Nuisances*, Paris, 2002 [1956], 17. p. Anders hangsúlyozza továbbá, hogy ez a föld minden pontján, és minden társadalmi csoportban így van, ami egybecseng Marshall Berman gondolatával, mely szerint a modernitás tapasztalata átível a különböző belső társadalmi választóvonalakon: BERMAN, Marshall: *All That Is Solid Melts Into Air: The Experience of Modernity*, Verso Books, London, 1983, 15. p.

cionalista értelmezéseket segítette elő, hogy a magyar vezető körök is a modernitás és a magyar karakter összekapcsolásán dolgoztak,<sup>60</sup> a modernizáció vívmányait ugyanis integráló tényezőnek vélték a nemzetiségi területeken és a *corpus separatumban* is. Végül a városban valóban érezhető volt a helyi érdekek fokozatos háttérbe szorulása a központi akarat mögött, Fiume nemzetközi láthatóságú kikötővé fejlesztése közben a város kialakult működés módja egyre kevésbé kapott teret. A modernizációval együtt járó veszteségekért azonban maguk a modernizáló elitek sem vállalták a felelősséget: részben mert a haladás, a progresszió a kor közbeszédében feltétlen jónak számított, s aki mégis panaszkodni mert miatta, joggal számíthatott leereszkedő kioktatásra, részben mert a modernitás alapélménye volt – és maradt – a világfolyamatok befolyásolhatatlansága, a „fejlődés” irányíthatatlansága.

<sup>60</sup> Erről a folyamatról részletesen L.: ESZIK Veronika: „Közelebb hozni a tengert az ország szívéhez”. A magyar tenger megalkotása (1868–1914), In: EGYED Emese – PAKÓ László – SÓFALVI Emese (szerk.): *CERTAMEN VI.: Előadások a Magyar Tudomány Napján az Erdélyi Múzeum-Egyesület I. Szakosztályában*, Erdélyi Múzeum Egyesület (EME), Kolozsvár, 2019, 233–244. p.