



# RAĐANJE MODERNE RIJEKE

1868. – 1918.

A modern Fiume születése  
*The Birth of Modern Rijeka*  
(1868–1918)

# RAĐANJE MODERNE RIJEKE 1868. – 1918.



A modern Fiume születése  
*The Birth of Modern Rijeka*  
(1868–1918)

A modern Fiume születése (1868–1918)

The birth of modern Rijeka (1868–1918)

A modern Fiume születése (1868–1918)

### KERESKEDELMI ÉS TURISZTIKAI UTAZÁS

Fiume mint egy ragyogó gyöngysor

„*A gyermekkor tündérvilága tárul fel előtt-tem, valahányszor emlékeimben egy helyre visszamegyek; csakhogy ezen tündérvilág-nak valódi élő alakjai, meglepő, igazi táj-képei vannak: előtérben a majd tükörsíma, majd zúgó és haragvó tengerrel; háttérben égbe emelkedő, majd rideg és kopár, majd üde zölddel borított sziklával. S mindket-tő, a tenger és az égbe nyúló hegyek között ott húzódik egy ragyogó gyöngysor gyanánt Fiume.*”

Dr. Lázár Gyula (1881)

Dr. Lázár Gyula (1881)

Dr. Lázár Gyula (1881)

*A modern Fiume születése 1868-1918* című kiállítás katalógusát tartja a kezében a ked-ves olvasó.

A kiállítás és a kötet előzményeként ki-emelendők az elmúlt évtizedben kialakult horvát–magyar közös múzeumi és tudo-mányos kapcsolataink, amelynek számos fontos eredménye megmutatkozott az utóbbi időben. Az új levéltári és történeti kutatások, valamint az elmúlt időszakban megjelent szakmai publikációk erősítették és gazdagították Fiume város történetével kapcsolatos ismereteinket, és hozzájárultak a horvát–magyar–olasz közös múltunk feltárásához. De a helyiek is nagy szakmai és muzeológiai sikereket könyvelhetnek el az egykori Fiumei Kereskedelmi Társaság székhelyének épületében, a mai Cukorpa-lotában rendezett új várostörténeti múze-ummal.

A modern Fiume születése (1868–1918)

The birth of modern Rijeka (1868–1918)

A modern Fiume születése (1868–1918)

### TRGOVAČKO I TURISTIČKO PUTOVANJE

Rijeka poput sjajna bisera

„*Bajkovit svijet djetinjstva otvori se preda mnom svaki put kad se vratim na neko mje-sto u sjećanjima; samo što taj bajkoviti svi-jet ima stvarne, žive likove i iznenađujuće, stvarne krajolike: u prvom planu s morem koje je u jednom trenutku glatko poput zrcala, a zatim huči i nemirno je; u pozadini s planinama koje se uzdižu do neba, surovim i neplodnim, a zatim prekrivenim svežim zelenilom A između njih, mora i planina koje sežu do neba, nalazi se grad Rijeka po-put sjajna bisera.*”

Dr. Lázár Gyula (1881)

Dr. Lázár Gyula (1881)

Dr. Lázár Gyula (1881)

### COMMERCIAL AND TOURISTIC TRAVEL

Fiume as a shining string of pearls

A modern Fiume születése (1868–1918)

The birth of modern Rijeka (1868–1918)

A modern Fiume születése (1868–1918)

“*The fairy world of childhood reveals to me whenever I go back to a place in my mem-ory; only this fairy world has real living figures, surprising, real landscapes: in the foreground, the sea, smooth as glass, then roaring and angry; in the background, the rocks, rising skywards, sometimes cold and barren, then blooming green. And between them, the sea and the sky-high mountains, there is Fiume, spreading as a shining string of pearls.*”

Dr Gyula Lázár (1881)

Dr Gyula Lázár (1881)

You are holding the catalogue of the exhi-bition The Birth of Modern Fiume 1868-1918.

As an antecedent to the exhibition and the book, I would like to underline the joint Croatian-Hungarian museum and science relations that have developed over the past decade and have recently produced many significant results. New archival and historical research and unparalleled profes-sional publications have strengthened and enriched our knowledge of Fiume’s history and contributed to the exploration of our Croatian-Hungarian-Italian common past. But locals can also claim great professional and museological successes with the new Museum of Town History in the building of the former headquarters of the Fiume Trade Company, today’s Cukorpalota (Sugar Palace).

Radanje moderne Rijeke, 1868. – 1918.

A modern Fiume születése (1868–1918)

The birth of modern Rijeka (1868–1918)

A modern Fiume születése (1868–1918)

The birth of modern Rijeka (1868–1918)

A modern Fiume születése (1868–1918)

The birth of modern Rijeka (1868–1918)

A modern Fiume születése (1868–1918)

The birth of modern Rijeka (1868–1918)

A modern Fiume születése (1868–1918)

## EXHIBITON, 2022

#### IMPRESUM / IMPRESSZUM / IMPRINT

**Institucije organizatori / Rendező intézmények / Organizing Institutions:**
Mađarski muzej prometa i tehnike / Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum / Hungarian Museum of Science, Technology and Transport
Mađarski muzej za trgovinu i ugostiteljstvo / Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum / Hungarian Museum of Trade and Tourism
Muzej grada Rijeke / Rijekai Városi Múzeum / City Museum of Rijeka

**Kustosi / Kurátor / Curator:** Balogh Ádám, Dr. Pelles Márton, Dr. Zsigmond Gábor
**Koordinatori izložbe / Kiállításszervezés / Exhibition organization:** Szabó Veronika, Turcsányi Eszter, Bodor Anikó, Milinković Jasna, Ban Rafaela

**Stručni suradnici / Szakmai közreműködés / Professional contribution:** Dubrović Ervin, Dr. Török Róbert, Tamaskó Eszter
**Elementi muzejske pedagogije / Múzeumpedagógiai elemek / Elements of Museum Education:** Bartók-Lovas Judit, Bán András, Elek Ágnes
**Restauratori / Restaurálás / Restoration:** Fazekas Gyöngyi, Tóth Szilárd
**Prijevod / Fordítás / Translation:** Szekeres Anna, Tamaskó Eszter, Vitéz Ágnes
**Tehnički postav / Kiállításépítés / Technical setup** : Fodor András, Matijević Mateo, Gróf Alexandra, Topolovčan Ivan, Keresztes Laura Rebeka, Zsigmond Noel Gordon
**Odnosi s javnošću / Kommunikáció / Communication:** Velid Đekić, Kristina Pandža
**Dokumentaristica / Adattáros/ Archivist:** Dušević Lazanja Marija
**Grafički dizajn / Grafika / Graphic Designer:** Tárkányi Szabolcs

**Stručni partneri / Szakmai partnerek / Professional Partners:**
Fiume és a Horvát Tengermellék Tengerészeti és Történeti Múzeuma / Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka / Maritime and History Museum of the Croatian Littoral

Skomeršić Željko - Interpretacijski centar pomorske baštine otoka Krka / Skomeršić Željko – Krk Sziget Tengerészeti Örökségét Feldolgozó Központ / Skomeršić Željko – Krk Island Maritime Heritage Interpretation Centre

Svetište Majke Božje Trsatske i Samostan / Terszattói Mária Kegyhely / Church of Mary of God of Trsat

Veleposlanstvo Mađarske u Zagrebu / Magyarország Nagykövetsége Zágráb /
Institut Liszt - Mađarski kulturni centar u Zagrebu / Liszt Intézet - Magyar Kulturális Központ Zágráb /

Lektorat za mađarski jezik Sveučilišta u Rijeci / Rijekai Egyetem Magyar Nyelvi Lektorátusa / University of Rijeka Lectorate for Hungarian Language

Mađarsko ministarstvo poljoprivrede – Odbor “Hungarikum” / Agrárminisztérium – Hungarikum Bizottság / Ministry of Agriculture - Hungarikum Committee

Nacionalna knjižnica Széchényi/ Országos Széchényi Könyvtár / National Széchényi Library

Državni arhiv u Rijeci / Rijekai Állami Levéltár / State Archives in Rijeka

Ágoston Gergely - predstavník maďarske nacionalne manjine u PGŽ-u / a magyar nemzeti kisebbség képviselője a Tengeremelléki-Fennsík megyében / representative of the Hungarian national minority in Primorje-Gorski Kotar County

A kötet kiadásának közvetlen előzménye volt a Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum, valamint a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum közös rendezésében 2021-ben Budapesten megrendezett kiállítás Fiume modernizálódásáról és a magyar kereskedelmi tengerészet történetéről. A tárlat addig soha nem látott műtárgyakat, százéves hajómodelleket, igazi ritkaságokat mutatott be. A fiumei kereskedelem, vendéglátás, turizmus, tengerészet és a gazdasági fejlődés kapcsán a két múzeumban folyó tudományos kutatásoknak és a szisztematikus tárgyi gyűjteményeknek köszönhetően számos újdonság, sőt, frissen restaurált tárgyanyag volt látható. A kiállítás méltán volt sikeres Budapesten. Később a Rijekai Városi Múzeum, Ervin Dubrović múzeumigazgatóval az élen bekapcsolódott a kutatásba és a közös gondolkodásba, így 2022 nyarán, a turisztikai szezon közepén a két rendező magyarországi múzeum, valamint a rijekai városi múzeum több magyarországi és horvátországi támogatóval együtt Fiumében is bemutatta a tárlatot.

Fiume város történetéről, fejlődéséről, gazdasági és kereskedelmi helyzetéről már sokat tudunk, azonban a múzeumi tárgyak, egy közösen rendezett kiállítás és a hozzá kapcsolódó, szakmai tanulmányokat tartalmazó kötet közelebb hozza az olvasót a tengerparti város különleges aurájához, egykori hétköznapi életéhez.

A kiállításon és remélhetőleg a katalógus olvasásakor olyan kereskedelmi és turisztikai utazáson vehetnek részt, amely mai modern muzeológiai eszközökkel és új tudományos kutatások alapján hozza közelebb Önökhöz Fiume, a horvátorszá-

trgovine i ugostiteljstva i Mađarskoga tehničkog i prometnog muzeja o razvoju grada Rijeke i povijesti mađarske Trgovačke mornarice, otvorena 2021. u Budimpešti. Na izložbi su prikazani dosad nevideni predmeti, modeli brodova stari stotinu godina i drugi rariteti. Zahvaljujući znanstvenim istraživanjima i sustavnom prikupljanju predmeta dvaju muzeja vezanim za trgovinu, ugostiteljstvo, turizam, pomorstvo i gospodarski razvoj Rijeke, izložene su mnoge novosti, među inim i upravo restaurirani predmeti. Izložba je u Budimpešti postigla zaslužen uspjeh. U istraživanje se uključio i Muzej grada Rijeke, na čelu s ravnateljem Ervinom Dubrovićem, i u ljeto 2022., usred turističke sezone, dva mađarska muzeja i gradski muzej postavili su novu izložbu uz pomoć nekoliko pokrovitelja iz Mađarske i Hrvatske.

O povijesti i razvoju te gospodarskom i trgovačkom položaju Rijeke već se puno toga zna, no muzejski predmeti i katalog sa znanstvenim člancima dočarat će čitatelju posebno ozračje ovog primorskoga grada i njegovu nekadašnju svakodnevicu.

Na izložbi, a nadamo se i čitajući katalog, posjetitelji će moći sudjelovati u pravom trgovačkom i turističkom putovanju koje će ih, suvremenim muzeološkim metodama i novim znanstvenim istraživanjima, približiti slikovitoj i bučnoj atmosferi Rijeke, primorskog i lučkoga grada u Hrvatskoj, uključujući teretnu luku, rafineriju nafte, ljuštionicu riže, tvornicu torpeda, bivšu tvornicu čokolade Elefánt ili tvornicu duhana.

U gradu Rijeci, nekadašnjem "biseru ugarske krune", gastronomska je tradici-

The publication of the volume was directly preceded by an exhibition on the modernisation of Fiume and the history of the Hungarian merchant navy, organised jointly by the Hungarian Museum of Trade and Hospitality and the Hungarian Museum of Technology and Transport in Budapest in 2021. The exhibition presented artefacts, hundred-year-old ship models and real rarities never seen before. Thanks to the scientific research and systematic collection of objects in the two museums, many new, what is more, newly restored articles were on display related to Fiume's trade, hospitality, tourism, maritime and economic development. The exhibition was a due success in Budapest. Later, the Rijeka City Museum, headed by director Ervin Dubrović, became involved in research and collaborative thinking. The two organising domestic museums and the local city museum, together with several sponsors from Hungary and Croatia, reorganised the exhibition in the summer of 2022, in the middle of the tourist season.

We already know a lot about the history, development, economic and commercial situation of the town of Fiume. Still, the museum articles, the jointly organised exhibition and the accompanying volume of professional studies bring the reader closer to the unique aura of this coastal town and its historical daily life.

The exhibition and hopefully the catalogue will take you on a commercial and touristic journey that, with today's modern museological tools and new scientific research, will bring you closer to the colourful and noisy atmosphere of Fiume, the Croatian coastal port city: the commercial port, the oil refinery, the rice mill,

the torpedo factory, the former Elephant Chocolate Factory or the Hungarian Royal Tobacco Factory.

For the inhabitants of Fiume, the former "Pearl of the Hungarian Crown", the gastronomic traditions of the monarchy are still familiar: the Rigojanci, the Viennese cream pastry, Gerbeaud's chocolate or cake gave an unforgettable, nostalgic experience to the consumers of the past as they do so today.

Much more research on Fiume's history is still waiting to come to light, and this volume and catalogue will further stimulate Hungarian, Croatian, and Italian researchers to produce new cultural and scientific products jointly.

Once again, we and the creators "are in the same boat - sailing successfully - in international waters". Acknowledgements are due to the creators, curators, authors and translators of the exhibition and the book, and the managers and maintainers of the three museums for their support.

I trust that the exhibition and the book are only the first stage of cooperation based on our most profound cultural and interdisciplinary relations.

DR RÓBERT TÖRÖK  
Hungarian Museum  
of Trade and Hospitality  
Director

ja zajedničke monarhije i danas poznata među Riječanima. Kolač rigojanči, bečka kremšnita, čokolada i kolači Gerbeauda sladokuscima u prošlosti pružali su nezaBORAVNO iskustvo, a to čine i danas, izazivajući nostalgiju.

Mnoga će istraživanja vezana uz povijest Rijeke još izaći na vidjelo, a ovaj zbornik i katalog svakako će i domaće i hrvatske i talijanske istraživače potaknuti na zajedničko doseganje novih kulturnih i znanstvenih dometa.

Ponovno smo "uspješno zaveslali međunarodnim vodama u zajedničkom čamcu". Zahvalni smo urednicima, suradnicima, autorima i prevoditeljima izložbe i zbornika, kao i voditeljima i kustosima triju muzeja na suradnji i potpori. Uvjeren sam da su izložba i zbornik tek prva postaja zajedničkog promišljanja naših najdubljih kulturnih i interdisciplinarnih odnosa.

DR. TÖRÖK RÓBERT  
Mađarski muzej trgovine  
i ugostiteljstva, Budimpešta

gi tengerparti kikötőváros színes és zajos hangulatát: gondolva itt a kereskedelmi kikötőre, a kőolaj-finomítóra, a rizshántolóra, a torpedógyárra, az egykori Elefánt csokoládégyárra vagy a Fiumei Magyar Királyi Állami Dohánygyárra.

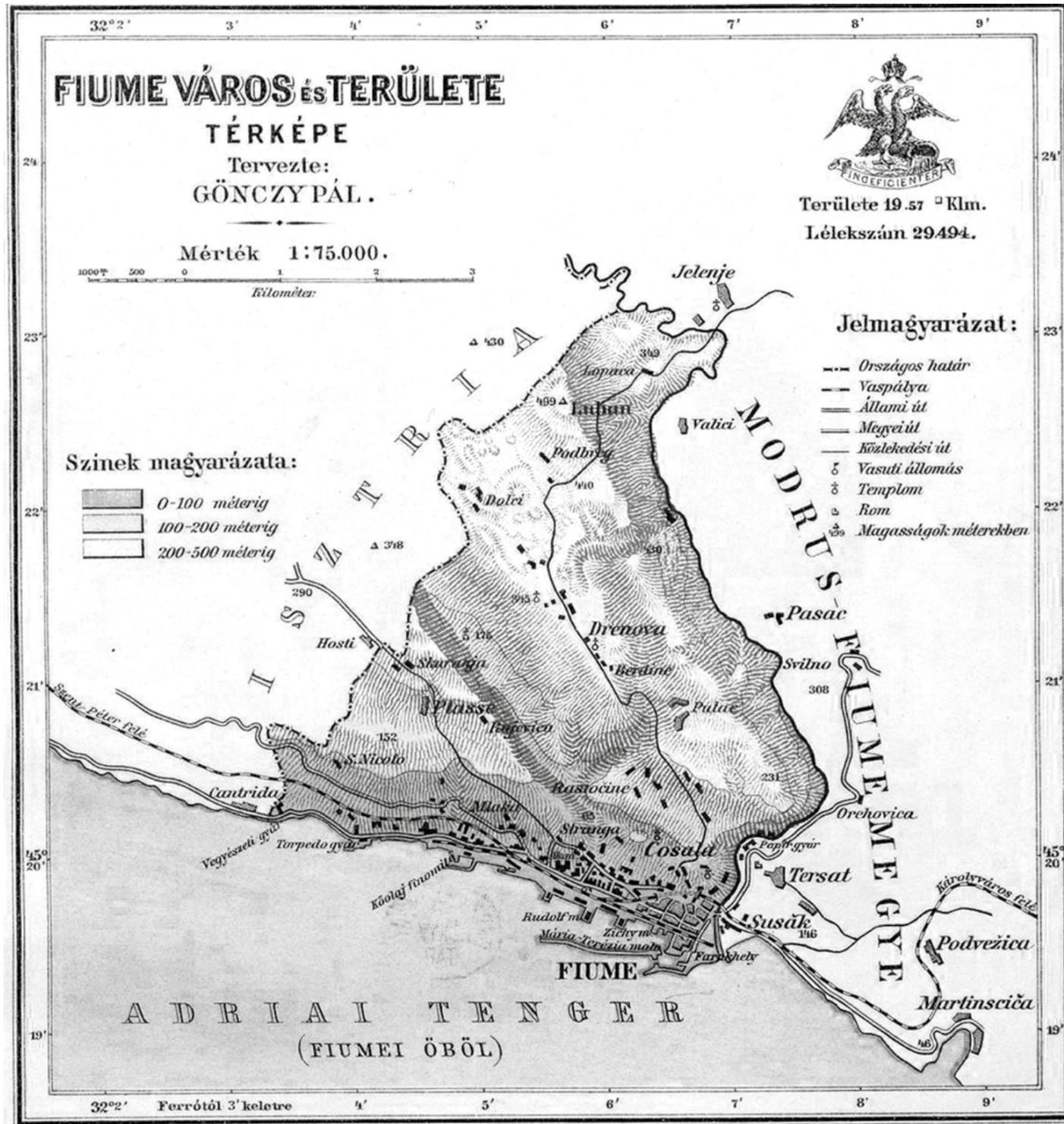
Fiume, az egykori „Magyar Korona gyöngye” lakosai számára a monarchiabeli gasztronómiai hagyományok még mindig ismerősek: a rigójanci, a bécsi krémes, a Gerbeaud csokoládéja vagy süteménye fogyasztóinak felejthetetlen, nosztalgikus élményt adtak régen, és adnak ma is.

Fiume történetével kapcsolatban számos kutatás fog még napvilágra kerülni, jelen kötet és katalógus pedig további ösztönzést ad mind a hazai, mind a horvát és olasz kutatók számára, hogy közösen újabb kulturális és tudományos produktumot hozzanak létre.

Az alkotókkal együtt ismét „közös hajóban eveztünk – sikerrel – a nemzetközi vizeken”. Köszönettel tartozunk a kiállítás és a kötet létrehozóinak, alkotóinak, kurátorainak, szerzőinek és fordítóinak, illetve köszönet illeti három múzeum vezetőit és fenntartóit a támogatásért.

Bízom benne, hogy a kiállítás és a kötet csak az első állomása a legmélyebb kulturális és interdisciplináris kapcsolatainkon alapuló együttműködésnek.

DR. TÖRÖK RÓBERT  
Magyar Kereskedelmi  
és Vendéglátóipari Múzeum  
igazgató



Ervin Dubrović

# RIJEKA I MAĐARI

## Fiume és a magyarok *Rijeka And The Hungarians*

### RIJEKA POLITICS TOWARDS HUNGARY

The Hungarian-Croatian Settlement of 1868 meant an important turnaround for Rijeka. The Hungarians returned to the sea again, and after two decades of Croatian rule, the leading circles of the people of Rijeka could hardly wait for their return. The Croats considered Rijeka as their own, but the Hungarian government, which they resolutely resisted, had established itself in Rijeka for half a century.

The history of Hungarian-Rijeka relations began much earlier. Back in 1776, Rijeka was assigned to the eastern half of the Empire, and in 1779 the Hungarian Governorate was founded. The most capable entrepreneur from Rijeka at the end of the 18<sup>th</sup> and the beginning of the 19<sup>th</sup> cen-

### RIJEČKA POLITIKA PREMA MAĐARSKOJ

Ugarsko-hrvatska nagodba 1868. Rijeci donosi važan preokret. Mađari su se opet vratili na more, a nakon dva desetljeća hrvatske vlasti, vodeći su krugovi Riječana jedva dočekali njihov povratak. Hrvati su Rijeku smatrali svojom, no mađarska se vlast, kojoj su se odlučno opirali, učvrstila u Rijeci za punih pola stoljeća.

Povijest mađarsko-riječkih odnosa počinje mnogo prije. Već 1776. Rijeka je dodijeljena istočnoj polovici Carstva, a 1779. osnovan je mađarski Gubernij. Najsposobniji riječki poduzetnik krajem 18. i početkom 19. stoljeća Andrija Ljudevit Adamić (Andrea Lodovico Adamich) predstavlja Rijeku na Požunskom saboru i djeluje u ugarskome gospodarskom povjerenstvu

### FIUME MAGYAR POLITIKÁJAA

Az 1868-as magyar-horvát kiegyezés jelentős változást hozott Fiume életébe. A magyarok újra visszatértek a tengerhez, és két évtizednyi horvát uralom után a vezető fiumei körök alig várták visszatérésüket. A horvátok ezután is magukénak vallották Fiumét, viszont a magyar uralom – mellyel szemben határozott ellenállást tanúsítottak – gyökeret tudott verni fél évszázados regnálása alatt.

A magyar-fiumei kapcsolatok története azonban sokkal korábban kezdődött. Már 1776-ban Fiumét a Császárság keleti feléhez csatolták, 1779-ben pedig megalakult a Kormányzóság is. A 18–19. század fordulójának legrátermettebb fiumei vállalkozója, Andrija Ljudevit Adamić (Andrea



FIUME VISSZACSATOLÁSA A MAGYAR SZENT KORONÁHOZ.

(Dudits Andor festménye.)

#### SVEČANOST PRIKLJUČENJA RIJEKE UGARSKOJ KRUNI 1776.

Litografija – reprodukcija ulja na platnu Andora Duditsa koje je naslikao uoči proslave tisućugodišnjice mađarske države 1896. U to je doba dovršena i nova Guvernerova palača u Rijeci, kojoj je slika namijenjena. Prikazuje osnivanje Riječkoga gubernija i imenovanje prvoga guvernera Josefa Majlatha. (Muzej grada Rijeke)

#### Fiume 1776-os magyar koronához csatolásának ünnepe

Litográfia – Dudits Andor olajfestmény reprodukciója, amelyet a millennium ünnepének előestéjén festett 1896-ban. A festmény az új Kormányzó Palota részére készült és azt ábrázolja, ahogy 1776-ban megalakult a Fiumei kormányzóság és kihirdették, hogy Majláth József lesz az első kormányzó (Fiumei Városi Múzeum)

#### Ceremony of the annexation of Rijeka to the Hungarian crown in 1776

Lithograph – a reproduction of oil on canvas by Andor Dudits that he painted on the eve of the celebration of the millennium of the Hungarian state in 1896. At that time, the new Governor's Palace in Rijeka was completed, for which the painting is intended. It shows the founding of the Rijeka Governorate and the appointment of the first Governor, Jozsef Majlath. (City Museum of Rijeka)



#### ANDRIJA LJUDEVIT ADAMIĆ

Riječki je poslanik u Požunskom saboru, član gospodarske „podkomisije“ Sabora i prijatelj grofa Istvána Széchenyija s kojim se dopisuje na talijanskom. Zajedno s njim odlazi kod Cara na Bečki dvor. Szécheny je njegov gost u Rijeci ljeti 1828. Poslije mu piše o svom projektu mosta između Budima i Pešte, kao i da njegov sin uči „nacionalni jezik“ – dakle mađarski. (Magyar Pantheon, Požun/Bratislava 1827.)

#### Adamić András Lajos

Fiume országgyűlési követe volt Pozsonyban, ahol tagja volt a gazdasági „albizottságnak“ és barátja gróf Széchenyi Istvánnak, akivel olaszul levelezett. Vele együtt látogatta meg a Császárt a bécsi udvarban, majd 1828 nyarán Széchenyi volt Adamich vendége Fiumében. Később írt Széchenyinek a tervéről, miszerint hidat kellene építeni Pest és Buda között és arról, hogy a fia magyarul tanul. (Magyar Pantheon, Pozsony/Pozsony 1827)

#### Andrija Ljudevit Adamić

He was Rijeka's representative in the Parliament in Bratislava, a member of the economic "subcommittee" of the Parliament and a friend of Count István Széchenyi, with whom he corresponded in Italian. Together with him, he visited the Emperor at the Vienna Court. Széchenyi was his guest in Rijeka in the summer of 1828. He later wrote to him about his project of a bridge between Buda and Pest, and also that his son was learning the "national language" – Hungarian. (Magyar Pantheon, Požun/Bratislava 1827)

tury Andrija Ljudevit Adamić (Andrea Lodovico Adamich) represented Rijeka at the Bratislava Parliament and served on the Hungarian Economic Commission, as well as successfully collaborated with the Hungarian magnate István Széchenyi and went with him to an audience with the emperor in Vienna.<sup>1</sup> Adamić advocated the most for transport connections with Hungary, firstly for the construction of canals, and as early as 1825 for the construction of the railway! Moreover, in 1828 he even designed an iron bridge that would connect Buda and Pest. He died the same year, just a few weeks later, but he did manage to meet Széchenyi with his project – who, after twenty years and many ups and downs, managed to build his famous bridge.<sup>2</sup>

In the second half of the 19<sup>th</sup> century, during the Provisorium period, Adamić's grandson Giovanni de Ciotta was the longest-serving mayor of Rijeka. He led the city administration for more than two decades, and during his time there was talk of the Rijeka-Hungarian "idyll." Both his business pragmatism and Italian origins were also important for Ciotta's national commitment and attitude towards the Hungarians.<sup>3</sup> After his initial education in Rijeka, he graduated from the Military Academy in Vienna and served as a young officer in Veneto and Lombardy, and occasionally

te uspješno surađuje s mađarskim magnatom Istvánom Széchenyijem i zajedno s njime odlazi u audijenciju kod cara u Beč<sup>1</sup>. Adamić se najviše zalaže za prometnu povezanost s Mađarskom, najprije za izgradnju kanala, a već 1825. za izgradnju željeznice! Štoviše, 1828. projektirao je i željezni most kojim je htio povezati Budim i Peštu. Umro je iste godine, samo nekoliko tjedana poslije, no stigao je još sa svojim projektom upoznati Széchenyija – koji je nakon punih dvadeset godina i brojnih peripetija uspio izgraditi svoj znameniti most!<sup>2</sup>

U drugoj polovici devetnaestoga stoljeća, u doba Provizorija, Adamićev je unuk Giovanni de Ciotta, najdugovječniji riječki gradonačelnik. Više od dva desetljeća vodio je gradsku upravu i upravo se njegovo doba govorilo o riječko-mađarskoj „idili“. Za Ciottino nacionalno opredjeljenje i stav prema Mađarima bitni su i njegov poslovni pragmatizam i njegovo talijansko podrijetlo.<sup>3</sup> Nakon početnog školovanja u Rijeci završio je Vojnu akademiju u Beču i kao mladi časnik služio u Venetu i Lombardiji, a povremeno i u dalekoj Moravskoj i Galiciji.<sup>4</sup> U vojsci su ga zatekli i revolucio-narna 1848. i Austrijsko-talijanski rat 1859. godine. Iako u to vrijeme ima tek trideset i pet godina, upravo se nakon ovoga rata od-

1 Ervin Dubrović (2020): *Andrija Ljudevit Adamić, trgovac u doba napoleonskih ratova*. Rijeka. Muzej grada Rijeke.

2 Dubrović 2020:151–157.

3 Njegov otac Lorenzo de Ciotta ženi se Adamićevom kćeri Andreinom s kojom ima dva sina, Eugenija i Giovannija, budućega gradonačelnika. Stariji sin, Eugenio, vraća se u Livorno i uspješno posluje i surađuje s bratom Giovannijem koji ostaje u Rijeci, ali povremeno odlazi u Livorno.

4 Nenad Labus, Giovanni de, Ciotta (Ciotta von, Johann), [https://www.academia.edu/29968524/Ciotta\\_de\\_Giovanni\\_Ciotta\\_von\\_Johann](https://www.academia.edu/29968524/Ciotta_de_Giovanni_Ciotta_von_Johann) (pristupljeno 20. ožujka 2022.)

Igor Žic, "Projekt Giovanni de Ciotta", *Vijenac*, 15. srpnja, 2021: 714–716.

1 Ervin Dubrović, *Andrija Ljudevit Adamić, trgovac u doba napoleonskih ratova*, City Museum of Rijeka, Rijeka 2020.

2 Idem, pp. 151-157.

3 His father Lorenzo de Ciotta married Adamić's daughter *Adrijana* with whom he had two sons, Eugenio and Giovanni, the future mayor. The eldest son, Eugenio, returned to Livorno and successfully operated and collaborated with his brother Giovanni, who remained in Rijeka but occasionally went to Livorno.



#### POGLED NA RJEČINU I TRSAT

Između kaštela na vrhu Trsata i Tvornice papira na obali Rječina prolazi prva moderna kolna cesta kojom se iz unutrašnjosti stiže u Rijeku. Usjek u stijeni ispod Trsatskog brijega dugo se naziva Porta Hungarica, mađarska vrata. U kasnija vremena dobiva novo ime, Banska vrata, u sjećanje na bana Jelačića i ulazak hrvatske vojske u Rijeku 1848. (Muzej grada Rijeke)

#### Kilátás a Rječínára és a Trsatra

Az első modern út, amely Magyarországról Fiuméba vezetett, a Terszát tetején lévő vár és a Papírgyár között haladt el. A Trsat-hegy alatti sziklába vágott szakaszt sokáig Porta Hungaricának (Magyar Kapunak) hívták. Később új nevet, Banska vrata-t (A bán kapuja) kapott Jelačić bán és a horvát hadsereg 1848. augusztus 31-i bevonulása emlékére. (Fiumei Városi Múzeum)

#### View of the Rječina and Trsat

The first modern road that leads from the interior to Rijeka passes between the castle on the top of Trsat and the Paper Mill on the banks of the Rječina. The section cut in the rock below Trsat hill was called Porta Hungarica (the Hungarian Gate) for a long time. In later times, it received a new name, Banska vrata (the Ban's Gate) in memory of Ban Jelačić and the entry of the Croatian army into Rijeka in 1848. (City Museum of Rijeka)

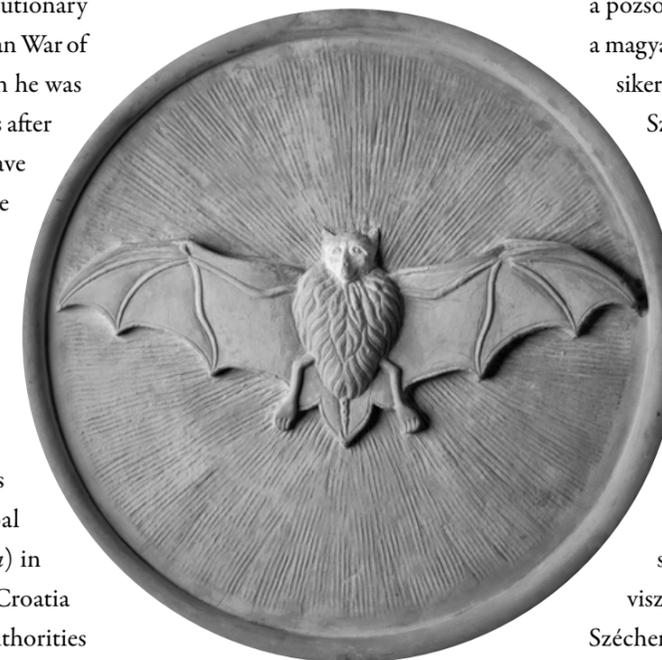
in faraway Moravia and Galicia.<sup>4</sup> He was caught in the army in the revolutionary year of 1848 and the Second Italian War of Independence in 1859. Although he was only thirty-five at the time, it was after this war that he decided to leave the army. He obviously lacked the drive for military service, but perhaps due to his national sentiments, he did not want to fight against Italy's aspirations for unification.

After his early retirement and retreat to Rijeka, Ciotta was elected to the Rijeka Municipal Representation (*Rappresentanza*) in 1863. The city was annexed to Croatia at the time, however, the city authorities could still use the Italian language in official use. In 1865, Ciotta was elected the representative of Rijeka in the Croatian Parliament, but he, like other *Fijumani* (people of Fiume i.e. Rijeka), was reluctant to go to Zagreb, although he also had the right to speak in Italian in the Parliament. Despite the special status and benefits that the Croatian authorities tried to win over the people of Rijeka with by 1867 Ciotta took the opportunity and resigned from his parliamentary mandate.

His political views at the time were confirmed by a report from the state police in 1861, which claimed that he was a staunch supporter of the Hungarian party and averse to Croatian rule and that he “did not hesitate to express his views freely.”<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Nenad Labus, Giovanni de Ciotta (Ciotta von, Johann), [https://www.academia.edu/29968524/Ciotta\\_de\\_Giovanni\\_Ciotta\\_von\\_Johann](https://www.academia.edu/29968524/Ciotta_de_Giovanni_Ciotta_von_Johann) (accessed 20th March 2022)  
Igor Žic, “Projekt Giovanni de Ciotta”, *Vijenac*, 15<sup>th</sup> July, 2021, no. 714-716.

<sup>5</sup> Giovanni Stelli, *Povijest Rijeke od nastanka do naših dana*, Comunità degli Italiani di Fiume, Rijeka 2020, p. 196.



#### RELJEF ŠIŠMIŠA

Reljef je izvorno stajao u Via dei Pipistrelli, najužoj i najkraćoj ulici, zapravo prolazu u Rijeci, koja je 1860-ih bila sastajalište riječkih mađarofila pod vodstvom Luigija de Perettija, kandidata za Ugarski sabor u Budimpešti. (Muzej grada Rijeke)

#### Denevér dombormű

A dombormű eredetileg a Via dei Pipistrellin, mely Fiume legkeskenyebb és legrövidebb utcája volt és egyben egy kedvelt, titkos találkozóhelye az 1860-as évek a Luigi de Peretti vezette fiumei magyarérmelműeknek. (Fiumei Városi Múzeum)

#### Bat relief

The relief originally stood in Via dei Pipistrelli, the narrowest and shortest street, in fact, a passage, in Rijeka, which in the 1860s was a meeting place for Rijeka's Hungarophiles under the leadership of Luigi de Peretti, a candidate for the Hungarian Parliament in Budapest. (City Museum of Rijeka)

Lodovico Adamich) képviselte Fiumét a pozsonyi országgyűlésen, és tagja volt a magyar gazdasági bizottságnak, valamint sikeres együttműködést valósított meg Széchenyi István magyar mágnással, akivel együtt látogatott audienciára a császárhoz.<sup>1</sup> Adamić legfőképpen a közlekedési összekötés erősítését szorgalmazta Magyarországgal, először csatorna építését, majd 1825-ben már a vasút kiépítését is! Sőt, 1828-ban vasúti hidat tervezett, mely összekötötte volna Budát és Pestet. Néhány héttel később, ugyanebben az évben hunyt el, viszont projektjét még megmutathatta Széchenyinek, aki két évtized és számos megpróbáltatás után megépítette a híres hidat.<sup>2</sup>

A 19. század második felében, a provizórium időszakában, Adamić unokája, Giovanni de Ciotta volt Fiume polgármestere, aki a leghosszabb ideig töltötte be ezt a tisztséget. Több mint két évtizeden keresztül vezette a várost, és ebben az időszakban beszélhetünk az „idilli” fiumei-magyar kapcsolatokról. Ciotta nemzeti hovatartozására és a magyarokkal szembeni kapcsolatára nagy hatást gyakorolt szakmai pragmatizmusa és olasz származása.<sup>3</sup> Fiumei alapfokú tanulmányait követően a bécsi Katonai Akadémián végzett, és mint fiatal tiszt Venetoban és Lombardi-

<sup>1</sup> Ervin Dubrović, *Andrija Ljudevit Adamić, trgovac u doba napoleonskih ratova*, Muzej grada Rijeke, Rijeka 2020.

<sup>2</sup> Dubrović: i. m., 151–157. p.

<sup>3</sup> Édesapja, Lorenzo de Ciotta, feleségül vette Adamić lányát, Andreinát, akitől két fiúgyermek született, Eugenio és Giovanni, a későbbi polgármester. Az idősebb fiú, Eugenio visszatért Livornoba, és eredményesen üzletelt, valamint tartotta a kapcsolatot testvérével, Giovanniával, aki Fiumében maradt, de időnként ellátogatott Livornóba.

ában szolgált, átmenetileg pedig a távoli Moráviában és Galíciában.<sup>4</sup> Katonai szolgálata alatt átélte az 1848-as forradalmat és az 1859. évi osztrák–olasz háborút. Habár csak harmincöt éves volt, az utóbbi háborút követően úgy döntött, kilép a katonaságból. Nyilván hiányozhatott a megfelelő motiváció is, de valószínűleg nemzeti érzelmei is gátolták abban, hogy részt vegyen az olasz egyesítés ellen vívott harcban.

Korai nyugdíjazása és fiumei visszatérése után Ciottát 1863-ban a fiumei városi képviselőtestület (*Rappresentanza*) tagjává választották. Ekkor a város Horvátországhoz tartozott, viszont a város irányítói hivatalos ügyekben továbbra is használhatták az olasz nyelvet. Ciottát 1865-ben a Horvát Szábor fiumei képviselőjévé is megválasztották, azonban Zágrábba – más fiumeihez hasonlóan – ő sem járt szívesen, annak ellenére, hogy a Száborban is használhatta az olasz nyelvet. A különleges státusz és a horvát hatalmak által megadott különböző előnyök ellenére – amelyekkel a fiumei lakosságot akarták megnyerni – Ciotta már 1867-ben megragadta az alkalmat, és lemondott a képviselői mandátumáról.

Akkori politikai nézeteiről egy 1861-ben keletkezett állami rendőrségi beszámoló tanúskodik, mely szerint a magyar párt erőteljes híve, míg a horvát hatalmat nem szívleli, valamint „efféle nézeteit nem vonakodik szabadon kifejezni”.<sup>5</sup>

Általánosságban elmondható, hogy a vezető fiumei körök Magyarország felé hajlottak, és mentőövként élték meg a magyar

<sup>4</sup> Nenad Labus, Giovanni de, Ciotta (Ciotta von, Johann), [https://www.academia.edu/29968524/Ciotta\\_de\\_Giovanni\\_Ciotta\\_von\\_Johann](https://www.academia.edu/29968524/Ciotta_de_Giovanni_Ciotta_von_Johann) (letöltés: 2022. március 20.).  
Igor Žic, "Projekt Giovanni de Ciotta", *Vijenac*, 15. srpnja, 2021., br. 714–716.

<sup>5</sup> Giovanni Stelli, *Povijest Rijeke od nastanka do naših dana*, Zajednica Talijana Rijeke, Rijeka 2020., str. 196.

lučuje povući iz vojske. Očito mu nedostaje poriva za vojnu službu, no možda se izbog svojih nacionalnih osjećaja ne želi boriti protiv talijanskih težnji za ujedinjenjem.

Nakon preranog umirovljenja i povlačenja u Rijeku, Ciotta je 1863. izabran u riječko općinsko zastupništvo (*Rappresentanza*). Grad je u to vrijeme pripojen Hrvatskoj, ali se gradske vlasti u službenoj upotrebi i dalje mogu koristiti talijanskim jezikom. Ciotta je 1865. izabran za predstavnika Rijeke u Hrvatskom saboru, ali u Zagreb, kao i ostali Fijumani, odlazi nerado, iako i u Saboru ima pravo govoriti na talijanskom jeziku. Unatoč posebnom statusu i pogodnostima kojima hrvatske vlasti nastoje pridobiti Riječane, Ciotta već 1867. koristi prigodu i daje ostavku na svoj poslanički mandat.

Njegove tadašnje političke nazore potvrđuje i izvješće državne policije iz 1861., u kojemu se tvrdi da je naglašeni pristaša mađarske stranke i nesklon hrvatskoj vlasti te da se "ne ustručava slobodno iznositi svoje poglede".<sup>5</sup>

Općenito, vodeći riječki krugovi skloni su Mađarskoj i doživljavaju je kao spas. Mađarska vlast, zauzvrat, jamči da će poštovati riječku autonomiju i neće osporavati pravo na upotrebu talijanskog jezika u gradskim službama i u školstvu. Istodobno država ulaže golema sredstva u izgradnju željeznice i luke. Razvoj Rijeke i izvoz preko riječke luke jednako su važni i Riječanima i Mađarima. A udaljenost između Mađarske i Rijeke općinskim je političarima i gradskim poduzetnicima dodatna pogodnost. Nisu na oku višim vlastima i imaju široku slobodu djelovanja.

Ciotta, kao i drugi Riječani, razvoj grada

<sup>5</sup> Giovanni Stelli (2020): *Povijest Rijeke od nastanka do naših dana*. Rijeka. Zajednica Talijana Rijeke. 196.



#### GIOVANNI DE CIOTTA

Unuk je Andrije Ljudevita Adamića, dugogodišnji riječki gradonačelnik (1872. – 1896.) i čelni čovjek mađarske liberalne stranke u Rijeci, godinama vodeće političke stranke u gradu. Ciotta je „ungerez”, primjer riječkog pragmatika mađarofilskih sklonosti, koji napredak vidi u očuvanju talijanske kulture grada i u gospodarskoj sprezi s Mađarskom. (Muzej grada Rijeke)

#### Giovanni de Ciotta

Andrija Ljudevit Adamić unokája volt és Fiume egyik leghosszabban regnáló polgármestere (1872–1896) és a Magyar Liberális Párt helyi vezetője. Ciotta magyarbarát, pragmatikus fiumei politikus volt és egyben összefogta azokat, akik a város olasz nyelvű kultúrájának megőrzését a magyar lobogóhoz tartozásban látták biztosítottak. (Fiumei Városi Múzeum)

#### Giovanni de Ciotta

He was the grandson of Andrija Ljudevit Adamić, the long-time mayor of Rijeka (1872–1896) and the leader of the Hungarian Liberal Party in Rijeka, the leading political party in the city for years. Ciotta was "ungerez", an example of a Rijeka pragmatist of Hungarophile tendencies, who saw progress in preserving the Italian culture of the city and in an economic combination with Hungary. (City Museum of Rijeka)

In general, the leading circles of Rijeka were inclined towards Hungary and perceived it as salvation. The Hungarian government, in return, guaranteed that it would respect Rijeka's autonomy and would not dispute the right to use the Italian language in civic services and education. At the same time, the state was investing huge sums in the construction of the railway and port. The development of Rijeka and exports through the port of Rijeka were equally important both to the people of Rijeka and Hungary. Whilst the distance between Hungary and Rijeka was an additional benefit for municipal politicians and city entrepreneurs. They were not within view of higher authorities and as such had more freedom to operate.

Ciotta, like other people of Rijeka, saw the development of the city as only being possible in conjunction with Hungary – as long as the city enjoyed broad autonomy and as long as the state authorities did not interfere in internal municipal issues.

The people of Rijeka were aware that Austria did not need Rijeka because Trieste was enough for it and that there was no talk of Italy yet because the north-eastern Italian provinces of Friuli and Venezia Giulia (the Julian March) were still part of the Empire.

The connection of Rijeka with the central Hungarian territories had been a key theme for decades and one of the most important preconditions for the development of transport and the economy. Even before the arrival of the Hungarians, in the 1860s, Ciotta, as a young politician, campaigned for the construction of the railway and feared the possibility of traffic going else-

vidi mogućim jedino u sprezi s Mađarskom – sve dok grad uživa široku autonomiju i dok državne vlasti ne zadiru u unutarnja općinska pitanja.

Riječani su svjesni da Austrija ne treba Rijeku jer joj je dovoljan Trst, kao i da o Italiji još nema ni govora jer su sjeveroistočne talijanske pokrajine Furlanija i Julijska Krajina (Friuli i Venezia Giulia) još uvijek u sastavu Carstva.

Povezivanje Rijeke sa središnjim mađarskim područjima desetljećima je ključna tema i jedna od najvažnijih pretpostavki razvoja prometa i gospodarstva. Još prije dolaska Mađara, šezdesetih godina, Ciotta kao mladi političar agitira za izgradnju željeznice i strahuje od mogućnosti da promet skrene drugamo.<sup>6</sup> U razmatranju veza s Budimpeštom i Bečom iznosi matematički potkrijepljene argumente i razloge dovode nja željeznice u Rijeku. Druga mu je važna tema izgradnja Sueskog kanala. Ciotta na otvorenje Kanala odlazi kao izaslanik mađarske i riječke trgovačke komore. O pogodnostima mađarskog izvoza preko Rijeke kroz Suez piše i posebnu raspravu.<sup>7</sup>

Vrhunac riječko-mađarska idile, sedamdesete su godine devetnaestoga stoljeća, godine bez uzajamnih nesporazuma,<sup>8</sup> no već početkom osamdesetih počinju izbijati nesuglasice i razvija se određeno rivalstvo između gradske uprave i državnih vlasti. Tih su godina Mađari suspendirali gradski statut iz 1872., a riječkoj gradskoj upravi počeo

<sup>6</sup> Ervin Dubrović (2015): *Rijeka, Južni pol srednje Europe*. Rijeka. Društvo povjesničara umjetnosti Rijeke. 107–113.

<sup>7</sup> *Der Suez-Canal und seine Beziehungen zu den Handelsverhältnissen Ungarns* (1870). Pešta. Ludwig Aigner.

<sup>8</sup> Silvano Gigante (1928): *Storia del comune di Fiume*. Firenze. Bemporad. 115–124.

William Klinger (2018): *Un'altra Italia: Fiume 1724–1924*. Trst – Rovinj. Lega nazionale Trieste – Centro di Ricerche Storiche Rovigno. 179–214.  
Stelli 2020:195.

jelenlétet. Viszonzásképp a magyar vezetés garantálta Fiume önállóságát, és nem vonta kétségbe az olasz nyelv használatát a városi hivatalokban és iskolákban. Egyidejűleg az állam rengeteg pénzt fektetett a vasút és a kikötő kiépítésébe. Fiume fejlődése és a fiumei kikötőből való szállítás egyaránt fontos volt a fiumeieknek és Magyarországnak. További előnyt jelentett a város politikusai és vállalkozói számára a Magyarország és Fiume közötti távolság. Hiszen így nem voltak szem előtt a magasabb körök számára, azaz szélesebb körű szabadságban volt részük.

Ahogy más fiumeiek, úgy Ciotta is a város fejlődését egyedül Magyarországgal együttműködve látta megvalósíthatónak mindaddig, amíg a város széleskörű autonómiát élvez, és az államhatalom nem akar beleszólni belső, városi kérdésekbe. A fiumeiek tudták, hogy Ausztria nem tart igényt Fiumére, mivel megelégszik Trieszttel, ahogy azt is, hogy az északkelti olasz tartományok, Friuli és Venezia Giulia még a Császárság birtokában vannak.

Fiume összeköttetése Magyarország belső területeivel több évtizeden át az egyik legégetőbb téma volt, valamint a közlekedés és a gazdaság fejlődésének egyik legfontosabb feltétele. Még a magyarok visszatérése előtt – a 60-as években – Ciotta, mint fiatal politikus, a vasútépítés mellett kampányolt, és attól félt, hogy a forgalom más irányba fog haladni.<sup>6</sup> A Budapesttel és Béccsel való összeköttetés vizsgálatában matematikailag alátámasztott érveket és okokat sorakoztatott fel, melyek bizonyították, hogy megéri a vasutat elhozni Fiuméba. Ciotta egy másik fontos témája

<sup>6</sup> Ervin Dubrović, *Rijeka, Južni pol srednje Europe*, Društvo povjesničara umjetnosti Rijeke, Rijeka 2015., 107–113.



#### UČENICI MAĐARSKE GIMNAZIJE U RIJECI

Učenci Mađarske gimnazije u Rijeci – koju mahom pohađaju učenici riječkih talijanskih osnovnih škola – koji ne znaju mađarski! No ima među njima i Mađara, a ovdje je i Sava Kosanović, sin srpskog paroha i nećak Nikole Tesle (peti zdesna, u svijetlom mantilu). Kosanović je završio pravo u Budimpešti, a poslije je bio ministar u jugoslavenskoj vladi i diplomat u New Yoku. ( Muzej grada Rijeke)

#### A fiumei magyar gimnázium diákjai

A fiumei magyar gimnázium legtöbb diákja olasz nyelvű elemi iskolából került ki, akik egyáltalán nem tudtak magyarul, de voltak köztük magyarok is. A képen látható Sava Kosanović, egy szerb plébános fia, aki Nikola Tesla unokaöccse volt (ő jobbról az ötödik, világos kabátban). Kosanović Budapesten szerzett jogi diplomát, és később miniszter lett Jugoszláviában, majd diplomataként szolgált New Yorkban. (Fiumei Városi Múzeum)

#### Students of the Hungarian Grammar School in Rijeka

Students of the Hungarian Grammar School in Rijeka – which was mostly attended by students of Rijeka's Italian primary schools – who did not know Hungarian! However, there were Hungarians amongst them, and seen here is Sava Kosanović, the son of a Serbian parish priest and nephew of Nikola Tesla (fifth from the right, in the light coat). Kosanović graduated in law in Budapest and later served as a minister in the Yugoslav government and a diplomat in New York. (City Museum of Rijeka)

where.<sup>6</sup> In considering connections with Budapest and Vienna, he presented mathematically substantiated arguments and reasons for bringing the railway to Rijeka. His other important theme was the construction of the Suez Canal. Ciotta went to the opening of the Canal as an emissary of the Hungarian and Rijeka Chambers of Commerce. He also wrote a special treatise about the benefits of Hungarian exports via Rijeka through Suez.<sup>7</sup>

The peak of the Rijeka-Hungarian idyll was the 1870s, years without mutual misunderstandings,<sup>8</sup> but at the beginning of the 1880s disagreements began to break out and a certain rivalry developed between the city administration and the state authorities. In those years, the Hungarians suspended the city statute from 1872, and they began to limit Rijeka's city administration's previously guaranteed autonomy. By then, however, Ciotta had already fully established himself and was enjoying broad support from the citizens. When the Hungarian and Croatian royal committees met with the Rijeka committee in 1882, the main issue was to consider the issue of the Rijeka Provisorium period and the status of Rijeka. Ciotta, who led the Rijeka committee, insulted the Hungarians with the demand that, until the Provisorium status was resolved, Rijeka should

<sup>6</sup> Ervin Dubrović, *Rijeka, Južni pol srednje Europe, Association of Art Historians of Rijeka*, Rijeka 2015, pp. 107-113.

<sup>7</sup> *Der Suez-Canal und seine Beziehungen zu den Handelsverhältnissen Ungarns*, Ludwig Aiger, Pest 1870.

<sup>8</sup> Silvano Gigante, *Storia del comune di Fiume*, Bemporad, Florence 1928, pp. 115-124.

William Klinger, *Un'altra Italia: Fiume 1724 – 1924*, Lega nazionale Trieste – Centro di Ricerche Storiche Rovigno, Trieste – Rovinj 2018, pp. 179-214.

Giovanni Stelli, *Povijest Rijeke od nastanka do naših dana*, Comunità degli Italiani di Fiume, Rijeka 2020, p. 195.



#### POGLED S TRSATA NA RIJEKU

Pariški slikar Jean d'Alheim za svoga je boravka u Rijeci ljeti 1881. dobio narudžbu da naslika Ugarsko primorje za izložbu kojom se Društvo lijepih umjetnosti iz Budimpešte predstavljalo u Rijeci. Hrvatski dio u prvom planu (Trsatski kaštel) prikazao je u dubokoj sjeni, a Ugarsko primorje obasjano suncem! (Muzej grada Rijeke)

#### Fiume a Trsat felől

Jean d'Alheim párizsi festő 1881 nyarán fiumei tartózkodása alatt megbízást kapott a Magyar Tenger mellék megfestésére egy kiállításra, amellyel a Budapesti Képzőművészeti Társaság mutatkozott be Fiumében. Az előtérben a horvát rész (Trsát kastélya) mély árnyékban volt látható, míg a Magyar Tenger mellékét megvilágította a nap. (Fiumei Városi Múzeum)

#### View of Rijeka from Trsat

During his stay in Rijeka in the summer of 1881, the Parisian painter Jean d'Alheim was commissioned to paint the Hungarian Littoral for an exhibition with which the Budapest Society of Fine Arts presented itself in Rijeka. The Croatian part in the foreground (Trsat Castle) was shown in deep shadow, whilst the Hungarian Littoral was illuminated by the sun! (City Museum of Rijeka)

a Szuezi-csatorna megépítése volt. A Szuezi-csatorna átadójára Ciotta mint a magyar és fiumei gazdasági kamara küldöttje érkezett. A Fiumén és a Szuezi-csatornán át megvalósuló magyar szállítás előnyeiről külön értekezést is írt.<sup>7</sup>

A fiumei-magyar kapcsolatok legharmonikusabb időszak a 19. század 70-es éveire tehető, kölcsönös egyet nem értések nélkül<sup>8</sup>, viszont már a 80-as évek elején az ellentétek elkezdtek a felszínre törni, és bizonyos fokú versengés kezdett kialakulni a város irányítói és az államhatalom között. Ekkor a magyarok felfüggesztették az 1872-es városi statutumot, Fiume városvezetésétől pedig elkezdték megvonni a korábban megígért önállóságot. Eddigre viszont Ciotta már teljesen bebiztosította magát, és a lakosság széleskörű bizalmát élvezte. Amikor 1882-ben sor került a magyar, horvát és fiumei tagokból álló királyi vegyes bizottság megalakulására, a legfontosabb tisztázandó kérdések közé a fiumei provizórium és Fiume státusza tartoztak. A fiumei delegációt vezető Ciotta megsértette a magyarokat azzal a kérésével, hogy a provizórium helyzetének tisztázásáig Fiumében az osztrák polgári törvénykönyv szerint ítélkezzenek, arra hivatkozva, hogy Fiumében korábban is az osztrák, nem pedig a magyar törvénykönyv volt érvényben.<sup>9</sup>

<sup>7</sup> *Der Suez-Canal und seine Beziehungen zu den Handelsverhältnissen Ungarns*, Ludwig Aiger, Pešta 1870.

<sup>8</sup> Silvano Gigante, *Storia del comune di Fiume*, Bemporad, Firenze 1928, str. 115-124.

William Klinger, *Un'altra Italia: Fiume 1724 – 1924*, Lega nazionale Trieste – Centro di Ricerche Storiche Rovigno, Trst – Rovinj 2018, str. 179-214.

Giovanni Stelli, *Povijest Rijeke od nastanka do naših dana*, Comunità degli Italiani di Fiume – Zajednica Talijana Rijeka, Rijeka 2020., 195.

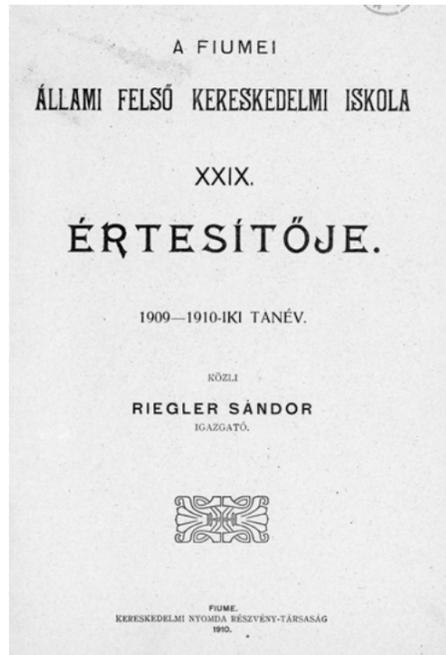
<sup>9</sup> Ljubinka Toševa Karpowicz, *Rijeka/Fiume 1868. – 1924., Od autonomije do države*, Udruga Slobodna država Rijeka, Rijeka 2021., 73.

Kölcsönös feszültséget keltett az állami hatóságok azon törekvése is, hogy a mindennapokban bevezessék a magyar nyelv használatát. A magyarok egyre nagyobb hatalommal rendelkeztek, és egyre nagyobb számban voltak jelen Fiumében, úgy vélték, a saját országukban és a saját tengerükön vannak, mégis idegennek érezték magukat – a fiumeiek viszont gyengén vagy egyáltalán nem beszéltek magyarul, az állami iskolák jelenlététől függetlenül. A városban az olasz volt a leginkább használatos nyelv, de sokan beszéltek horvátul és németül is. Azon törekvés, hogy a városban minél inkább teret nyerjen a magyar nyelv, a fiumeieket különösen olyan területeken zavarta, amelyeken azt semmiképp nem látták indokoltnak. Azt állították, hogy még a horvátok is olasz kifejezéseket használnak a szádrévi<sup>10</sup> Tengerészeti Iskolában, és ellenezték a magyar tengerészeti kifejezések használatát, melyeket a fiumei Magyar Királyi Tengerészeti Akadémia vezetett be (*Accademia nautica*). Polgármesteri újraválasztása alkalmával, 1884 novemberében, Ciotta beszédében hangsúlyozta, hogy Fiume fejlődésének útja – mind szellemi és anyagi értelemben –, ahogy említette, „a törvényileg garantált autonómián alapszik“.<sup>11</sup>

Az a közigazgatási kettősség, amely jelentősen befolyásolta a város fejlődését, a nyolcvanas évek közepén kezdett leginkább kiéleződni. Ettől kezdve zajlottak a városban a legnagyobb beruházások, melyek a kilencvenes évek közepéig tartottak. A magyarok kikötői és vasúti komplexumokat építettek raktárakkal és épületekkel,

<sup>10</sup> Bukkari, horv. Bakar (ford. megj.)

<sup>11</sup> „Discorso del podestà... in occasione della sua installazione”, *La Bilancia*, 28. studenoga 1884., 2.



#### **GODIŠNJE IZVJEŠĆE MAĐARSKE TRGOVAČKE AKADEMIJE U RIJECI ZA ŠKOLSKU GODINU 1909. – 1910.**

Izvjše je priredio dugogodišnji profesor i ravnatelj škole Sándor Riegler, strastveni fotograf, poznat po suradnji s fizičarom Peterom Salcherom na fotografiranju akustičke pojave proboja zvučnog zida. Tim je riječkim pokusima u proljeće 1886. potvrđena teorija Ernsta Macha, što znamenitom fizičaru nije uspjelo. (Muzej grada Rijeke)

#### **A Fiumei Állami Felső Kereskedelmi Iskola Értesítője az 1909–1910-es tanévre**

Az értesítőt az iskola igazgatója és egyik legrégebb tanára Riegler Sándor szerkesztette, aki egy szenvedélyes fotósként Peter Salcher fizikussal, kísérletet tettek az akusztikus jelenség lefotózására. Ezek a kísérletek Fiumében 1886 tavaszán megerősítették a híres fizikus Ernst Mach teóriáját, miközben a fizikusnak ezen kísérletek eredendően nem sikerültek. (Fiumei Városi Múzeum)

#### **Annual Report of the Hungarian Academy of Commerce in Rijeka for the school year 1909–1910**

The report was prepared by long-time professor and school director Sándor Riegler, a passionate photographer known for collaborating with physicist Peter Salcher to photograph the acoustic phenomenon of breaking the sound barrier. These experiments in Rijeka in the spring of 1886 confirmed Ernst Mach's theory, which the famous physicist had failed to do. (City Museum of Rijeka)

be judged according to the Austrian Civil Code, referring to the fact that in the past Rijeka was governed by Austrian and not Hungarian code.<sup>9</sup>

Mutual tensions were also raised by the efforts of state services to introduce the Hungarian language into public life. Hungarians became more and more powerful in Rijeka, they believed that they were in their own country and sea, but they still felt like foreigners – despite the public schools, the people of Rijeka spoke little or no Hungarian. Italian was used the most in the city, and many people spoke Croatian and German. The effort to spread the Hungarian language in the city particularly bothered the people of Rijeka because they saw no place for it. They claimed that even Croats at the Maritime School in Bakar used Italian expressions and opposed the use of Hungarian maritime titles introduced by the Hungarian State Nautical Academy in Rijeka (the *Accademia Nautica*).

In November 1884, upon the occasion of his re-election as mayor, Ciotta highlighted in his speech that the path of progress, of the intellectual and material development of Rijeka was, he said, “on the basis of autonomy guaranteed to us by law.”<sup>10</sup>

The administrative duality, which significantly determined the development of the city, intensified in the mid-1880s. The years from then until the mid-1890s were the period of the most construction. The Hungarians built a complex of port and railway buildings and warehouses, the

<sup>9</sup> Ljubinka Toševa Karpowicz, *Rijeka/Fiume 1868. – 1924., Od autonomije do države*, Society of the Free State of Rijeka, Rijeka 2021., p. 73.

<sup>10</sup> “Discorso del podestà... in occasione della sua installazione”, *La Bilancia*, 28<sup>th</sup> November, 1884, p. 2

li ograničavati prije zajamčenu autonomiju. Do tada se, međutim, Ciotta već posve učvrstio i uživao široku potporu građana. Kad su se 1882. mađarski i hrvatski kraljevinski odbori sastali s riječkim odborom, glavno je pitanje bilo razmatranje pitanja Riječkoga provizorija i statusa Rijeke. Ciotta, koji je vodio riječki odbor, uvrijedio je Mađare zahtjevom da se, do rješanja statusa Provizorija, u Rijeci sudi prema austrijsko-me građanskom zakoniku, pozivajući se na to da je i u prijašnja vremena u Rijeci vrijedio austrijski, a ne mađarski zakonik.<sup>9</sup>

Uzajamne su napetosti izazivala i nastojanja državnih službi da u javni život uvedu mađarski jezik. Mađari su u Rijeci sve moćniji i sve brojniji, smatraju da su u svojoj zemlji i na svome moru, no ipak se osjećaju kao stranci – unatoč državnim školama, Riječani slabo govore mađarski ili ga uopće ne govore. U gradu je najviše u upotrebi talijanski jezik, a mnogi govore hrvatski i njemački. Nastojanje da se u gradu proširi mađarski jezik Riječanima posebno smeta tamo gdje mu nikako ne vide mjesto. Tvrdili su da se čak i Hrvati u Pomorskoj školi u Bakru koriste talijanskim izrazima i protivili se upotrebi mađarskih pomorskih naziva koje je uvela mađarska državna Nautička akademija u Rijeci (*Accademia nautica*)!

U studenome 1884., prigodom ponovnog izbora za gradonačelnika, Ciotta u svojem govoru ističe da je put napretka, intelektualnog i materijalnog razvoja Rijeke, i to, kaže, na „osnovi autonomije koja nam je zajamčena zakonom“.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Ljubinka Toševa Karpowicz (2021): *Rijeka/Fiume 1868. – 1924., Od autonomije do države*. Rijeka. Udruga Slobodna država Rijeka. 73.

<sup>10</sup> „Discorso del podestà... in occasione della sua installazione”, *La Bilancia*, 28. studenoga 1884.

megépítették a tengerészeti hatóság épületét, a főpályaudvart, a pénzügyi igazgatóság és a főposta épületét, középiskolákat, a Kormányzói palotát és a Városi Bíróság épületét is.<sup>12</sup>

A magyar építkezésekkel szemben Ciotta döntést hozott a kulcsfontosságú városi intézmények építéséről, mindenekelőtt két általános iskoláról – külön a fiúk és lányok számára, valamint a városi központi piac és a Brajda városrészen található piac építéséről. A nagy városi kezdeményezések megkoronázásaként felépült az új Városi Színház – a *Teatro comunale*.

Minél inkább szerette volna az állam, hogy Fiume Magyarországhoz közeledjen és minél több magyar jellegzetességgel rendelkezzen, a város vezetése annál erősebben tanúsított ellenállást. Az állami magyar intézmények épületeit a legismertebb budapesti építészek tervezték, míg a városi vezetés fiumei és bécsi építészeket alkalmazott. A színház legmegfelelőbb tervezőit keresve, a *Magnifico podestà* – azaz a Fantasztikus Polgármester, ahogy a város lakói hivatalosan nevezték, először a trieszti Ruggero Berlamra gondolt, a munkát mégis a bécsi Helmerre és Fellnerre bízta.<sup>13</sup> A polgármester választotta ki a megnyitó során előadott operát is – Verdi *Aidáját*. Verdi volt az olasz felszabadulás szimbóluma, nevét pedig akkoriban egyfajta titkos jelszóként használták az osztrákok ellen. Nevéből betűszót is alkottak, rövidítést, melynek jelentése: *Vittorio Emanuele re d'Italia* (Viktor Emánuel Olaszország királya) – V-E-R-D-I! Ciotta és utódai

<sup>12</sup> Ervin Dubrović, “Grad, gradonačelnik i kazalište”, u: *Nepoznati Klimi, ljubavi, smrti, ekstaza*, Muzej grada Rijeke, Rijeka 2021., 68–77.

<sup>13</sup> Nana Palinić, *Riječka kazališta*, Državni arhiv Rijeka, Rijeka 2016.



**KONJANIČKA POVORKA UGLEDNIH RIJEČANA U MAĐARSKIM ODORAMA PRED GUVERNEROVOM PALAČOM 1896.**

Ugledni riječki političari dolaze se pokloniti mađarskom guverneru u vrijeme kada je mađarska samosvijest na vrhuncu, uoči prvih većih razilaženja vodećih riječkih krugova i mađarskih vlasti. Iste je godine zbog neslaganja s mađarskom centralističkom politikom odstupio i Giovanni Ciotta, najuspješniji riječki gradonačelnik, koji se također dao portretirati u mađarskoj odori. (Muzej grada Rijeke)

**Fiume prominens személyiségeinek lovas parádéja díszmagyarban 1896-ban a kormányzói palota előtti téren**

1896-ban volt Fiumében a tetőfokán a magyar-barátság, a helyiek magyar-öntudata. Ennek megnyilvánulása volt az a lovas parádé, melyet a Kormányzói Palota udvarán tartottak. Érdekesség, hogy még ebben az évben annyira megromlott a fiumeiek és Magyarország kapcsolata, hogy Giovanni de Ciotta polgármester is lemondásra kényszerült. (Fiumei Városi Múzeum)

**A cavalry parade of eminent people of Rijeka in Hungarian uniforms in front of the Governor's Palace in 1896**

Prominent Rijeka politicians came to bow to the Hungarian governor at a time when Hungarian self-awareness was at its peak, on the eve of the first major disagreements between leading Rijeka circles and the Hungarian authorities. In the same year, Giovanni Ciotta, the most successful mayor of Rijeka, resigned due to disagreements with Hungarian centralist politics, and he was also portrayed in a Hungarian uniform. (City Museum of Rijeka)

Upravna dvojnost, koja bitno određuje razvoj grada, zaoštava se upravo sredinom osamdesetih godina. Od tada pa do sredine devedesetih doba je najveće izgradnje. Mađari grade kompleks lučkih i željezničkih zgrada i skladišta, zgradu pomorske uprave, zgradu glavnog kolodvora, zgradu uprave financija i glavne pošte, srednjoškolske zgrade, Guvernerovu palaču i Palaču suda.<sup>11</sup>

Nasuprot mađarskoj izgradnji, Ciotta jednako djelotvorno gradi zgrade ključnih gradskih ustanova, prije svega dviju osnovnih škola, posebno za dječake i djevojčice, te glavne gradske tržnice i tržnice na Brajdi. Kruna je velike općinske inicijative izgradnja novog *Teatra comunale* – Općinskog kazališta.

Koliko se god država trudi grad čim više privezati uz Mađarsku i dati mu što je moguće više mađarska obilježja, toliko se gradska uprava tome uporno opire. Zgrade svih mađarskih državnih institucija projektiraju najugledniji arhitekti u Budimpešti, a zgrade općinske vlasti riječki i bečki arhitekti.

Tražeci pogodnog arhitekta za izgradnju kazališta, *Magnifico podestà* – Veličanstveni Gradonačelnik, kako ga službeno oslovljavaju sugrađani, najprije pomišlja na Trščanina Ruggera Berlama, no posao ipak povjerava Bečanima, Helmeru i Fellneru.<sup>12</sup> Gradonačelnik je izabrao i predstavu kojom će biti otvoreno novo kazalište – Verdijeve *Aidu*. Verdi je bio simbol oslobođenja Italije, a njegovo se ime svojedobno čitalo kao svojevrсна tajna šifra uperena protiv Austrijanaca. Njegovo ime postaje akronim, kratica koja znači: *Vittorio*

11 Ervin Dubrović (2021): "Grad, gradonačelnik i kazalište", u: *Nepoznati Klimt, ljubav, smrt, ekstaza*. Rijeka. Muzej grada Rijeke. 68–77.

12 Nana Palinić (2016): *Riječka kazališta*. Rijeka. Državni arhiv Rijeka.

naval administration building, the main station building, a finance administration building and the main post office, a secondary school building, the Governor's Palace and the Court Palace.<sup>11</sup>

In opposition to the Hungarian construction, Ciotta was equally efficient in the building of key city institutions, primarily two primary schools, separately for boys and girls, as well as the main city market and the market at Brajda. The jewel in the crown of the major municipal initiative was the construction of the new *Teatra comunale* – Municipal Theatre.

However much the state tried to tie the city to Hungary and give it as many Hungarian features as possible, the city's administration persistently resisted. The buildings of all the Hungarian state institutions were designed by the most eminent architects in Budapest, whilst the municipal government buildings were designed by architects from Rijeka and Vienna.

Looking for a suitable architect to build the theatre, the *Magnifico podestà* (Magnificent Mayor) as he was officially called by his fellow citizens, initially thought of Rugger Berlam from Trieste, however, he entrusted the work to Helmer and Fellner from Vienna.<sup>12</sup> The mayor also chose the performance that would open the new theatre – Verdi's *Aida*. Verdi was a symbol of the liberation of Italy, and his name was once read as a kind of secret code aimed against the Austrians. His name became an acronym, an abbreviation that meant: *Vittorio Emanuele re d'Italia* – V-E-R-D-I!

11 Ervin Dubrović, "Grad, gradonačelnik i kazalište", in: *Nepoznati Klimt, ljubav, smrt, ekstaza*, City Museum of Rijeka, Rijeka 2021, pp. 68-77.

12 Nana Palinić, *Riječka kazališta*, State Archives Rijeka, Rijeka 2016.



**OPĆINSKO KAZALIŠTE – TEATRO VERDI**

Općinsko kazalište izgrađeno 1885., bilo je nositelj talijanske kulture i autonomističkog raspoloženja Riječana. U vrijeme pojačanoga talijanskog iredentizma početkom dvadesetog stoljeća dobilo je ime slavnoga talijanskog skladatelja koji je postao jedan od simbola ujedinjene Italije. Danas se zove imenom Verdijeve sljedbenika, Riječanina Ivana Zajca. (Muzej grada Rijeke)

**A Városi Színház – Teatro Verdi**

Az 1885-ben épült Városi Színház az olasz kultúra és az autonómia képviselője volt a fiumeiek számára. A felfokozott olasz iredentizmus idején épült színház egy híres olasz zeneszerzőről kapta nevét, aki az egyesített Olaszország szimbóluma volt. Napjainkban Verdi egyik követőjéről Ivan Zajcra nevezik. (Fiumei Városi Múzeum)

**The Municipal Theatre – Teatro Verdi**

The Municipal Theatre, built in 1885, was the representative of Italian culture and the autonomist mood of the people of Rijeka. At the time of intensified Italian iredentism in the early 20th century, it was named after a famous Italian composer who became one of the symbols of a united Italy. Today it is named after Verdi's follower, Ivan Zajc from Rijeka. (City Museum of Rijeka)

évtizedekig büszkén őrizték az olasz kultúrát és azt az elvet, hogy a *Teatro Comunale* városi színházban, melyet később *Teatro Verdinek* is neveztek, soha nem hangzott el egyetlenegy magyar, német vagy horvát szó sem – itt sokáig csak olasz művészek léptek fel.

A magyar–fiumei harmónia akkor kezdett végleg megromlani, amikor a magyar kormány megkezdte erőteljes magyarosítást és Fiume jogainak korlátozását. Az 1890-es évek közepén, a magyar identitás csúcán és az államalapítás ezeréves évfordulóján, amikor Budapestből modern főváros lett, és amikor a Milleniumi Kiállítást is tartották, jelentős ellentétek alakultak ki, ideológiai és etnikai konfliktusok, melyek hatással voltak a fiumeiekre is. A városban a magyarok jelenléte már számottevő volt, és egyre csak erősödött. A századfordulón a magyarok létszáma néhány ezerre volt tehető, többen közülük a vasút alkalmazásában álltak. Az összes vasúti dolgozó, aki Károlyváros<sup>14</sup> és a tenger között dolgozott, tartózkodási helyül egyaránt Fiumét jelölte meg.

Habár maga is a szabadelvű párt fiumei tagozatának vezetője volt, mely Magyarországon a hatalmon lévő politikai erőnek számított, Ciotta nem támogatta pártjának új politikáját. Az új irányvonalat az új magyarországi miniszterelnök, Bánffy Dezső képviselte. Ő volt a központosító politika legjelentősebb képviselője, aki a magyar országgyűlésben elítélte a fiumeiek azon meggyőződését, mely szerint városuk – Magyarország és Horvátország mellett – egy harmadik tényezőnek számított a Szent Korona Országai között.

14 Karlovac (ford. megj.)



#### GRADSKI TORANJ

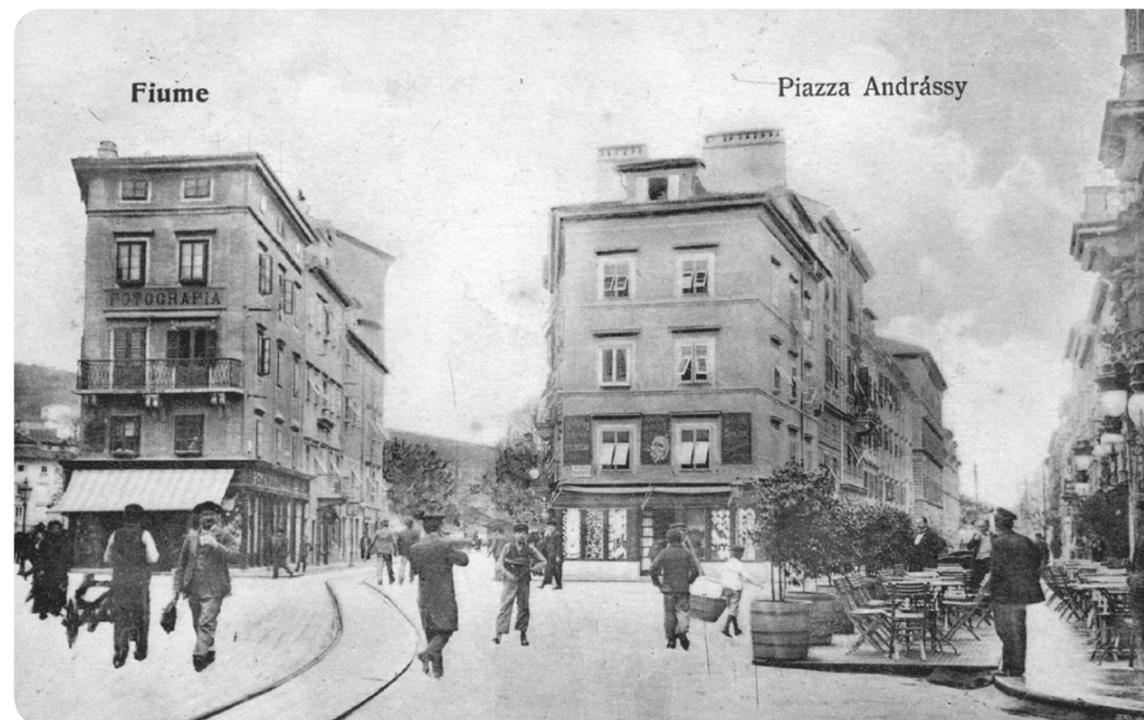
Već je u osamnaestom stoljeću stara kupola u obliku lukovice neko vrijeme nosila orla, no desetljećima su i stara barokna i nova, neorenesansna kupola bile bez orla na vrhu. U vrijeme najžešćega talijanskog iredentističkog raspoloženja autonomistička gradska uprava daje postaviti carskoga dvoglavog orla s fijumanskim obilježjem – prevrnutom amforom i geslom *indeficenter* – nepresušna. (Muzej grada Rijeke)

#### A városi torony

A 18. században a régi városi torony kupoláját egy kétféjű sas díszítette, azonban később, a barokk és neoreneszánsz átépítések következtében az lekerült a toronyról. Végül a leghevesebb olasz iredentizmus idejében 1906-ban a város vezetése megrendelt egy monumentális alkotást a város Skull öntödéből, és így felkerült újra a városi toronyra a kétféjű sas és a város „indeficenter” jelmondata, mely kiapadhatatlant jelent. (Fiumei Városi Múzeum)

#### The City Tower

*By the 18th century, the old bulbous cupola had been adorned with an eagle for some time, however, for decades both the old baroque and the new, neo-renaissance cupolas were without an eagle at the top. During the time of the fiercest Italian irredentist spirit, the autonomist city administration ordered the installation of a double-headed imperial eagle with a Rijeka feature – an inverted amphora and the word indeficenter – the inexhaustible. (City Museum of Rijeka)*



#### PIAZZA ANDRASSY

Nekad važan, a danas bezimni trg križanje je više ulica u središtu grada, koje je na prijelazu iz 19. i u 20. stoljeće nosilo ime Gyule Andrassyja, sudionika revolucije 1848., premijera Mađarske i potom ministra vanjskih poslova Austro-Ugarske. S Rijekom i Primorjem povezuje ga i biografski podatak – umro je u vili u Voloskom 1890. (Muzej grada Rijeke)

#### Piazza Andrassy

Egykor fontos, de ma már névtelen tér a belváros kereszteződéseiben. Nevét Andrassy Gyuláról kapta, aki harcolt az 1848-as forradalomban, majd Magyarország miniszterelnöke lett, később a Monarchia külügyminisztere. Fiumével is kapcsolatban állt és az életrajzi adatai szerint egy voloskói tengerparti villában halt meg 1890-ben. (Fiumei Városi Múzeum)

#### Piazza Andrassy

*Once an important but today nameless square, it was the crossroads of several streets in the city centre, named after Gyula Andrassy, a participant in the 1848 revolution, prime minister of Hungary and then minister of foreign affairs of Austria-Hungary. He was also connected with Rijeka and the Littoral by biographical information – he died in a villa in Volosko in 1890. (City Museum of Rijeka)*



#### PORTO BAROSS

„Željezni ministar“ Gábor Baross osobito je zaslužan za izgradnju riječke luke. Njegovim se imenom danas zove istočni dio lučkog kompleksa. Naziv toga bazena čudnog je talijansko-hrvatskog oblika- Porto Baroš. Na zgradi Transjuga (poslije Transadrija) na Rivi Boduli nedavno je „željeznom ministru“ postavljena spomen-ploča. (Muzej grada Rijeke)

#### Porto Baross

Baross Gábor „vasminiszter“ nevéhez fűződik a fiumei farakodó kikötő megépítése. Ma a kikötőkomplexum keleti része az ő nevéhez fűződik. Ennek megfelelően halála után ezt a kikötőt elnevezték róla, napjainkban pedig a mai kikötői komplexum viseli nevét, egy érdekes olasz-horvát átíratban Porto Baroš néven. Emléktáblája a közelmúltban került ki az egykori Keleti Rakpart egyik épületére a Riva Bodulin. (Fiumei Városi Múzeum)

#### Porto Baross

The "Iron Minister" Gábor Baross is particularly credited for the construction of the port of Rijeka. Today, the eastern part of the port complex is named after him. The name of this basin has a strange Italian-Croatian form – Porto Baroš. A memorial plaque to the "Iron Minister" was recently erected on the Transjug building (later Transadrija) on the Riva Boduli waterfront. (City Museum of Rijeka)



#### PIAZZA ÜRMÉNYI

„Željezni ministar“ Gábor Baross osobito je zaslužan za izgradnju riječke luke. Njegovim se imenom danas zove istočni dio lučkog kompleksa. Naziv toga bazena čudnog je talijansko-hrvatskog oblika- Porto Baroš. Na zgradi Transjuga (poslije Transadrija) na Rivi Boduli nedavno je „željeznom ministru“ postavljena spomen-ploča. (Muzej grada Rijeke)

#### Piazza Ürményi

Ürményi Ferenc, Fiume egyik magyar kormányzója volt, akiről később teret is elneveztek, ahol 1885-ben felépült a Városi Színház. Egy ideig ezután a teret Francesco Giuseppe – Ferenc József térnek is hívták. Ma a színház parkja található a tér központi részén. (Fiumei Városi Múzeum)

#### Piazza Ürményi

Ferenc Ürményi, one of the Hungarian governors of Rijeka, had a square named after him a long time ago, where the Teatro Comunale was built in 1885. For some time, the square was called Square Francesco Giuseppe – Franz Joseph Square. Today, the theatre's park is in the central part of the square. (City Museum of Rijeka)

Értelmetlennek és valószerűtlennek nevezte ezt az elképzelést, azzal érvelve, hogy Fiumét félrevezették, és ezért túlértékeli jelentőségét.<sup>15</sup>

A polgármesternek a folyamatok ilyenfajta alakulása semmiképpen sem tetszett, annak ellenére sem, hogy politikai meggyőződése szerint *ungherese* (*magyar*) volt. Egészségügyi okokra hivatkozva 1896 novemberében lemondott tisztségéről. Ezzel együtt végleg megszűnt a magyar szabadelvűek fiumei csoportja is.

Összehasonlításképp fontos megjegyezni, hogy a fiumei *ungherese* semmiképpen sem egyeztethető össze a horvát *madaronokkal*, azon unionistákkal, akik a 19. század végén a vezető párt voltak Horvátországban. Az északi horvát nemes családok tagjaitól eltérően, akik közül többen is magyarországi származásúak voltak, a kiszámú fiumei *ungheresi* tagjai abszolút nem tudtak magyarul. A magyart nem beszélte Ciotta polgármester sem, akinek a magyar országgyűlésben tolmácsa volt. Ettől eltérően Khuen-Héderváry Károly (Dragutin) horvát bán igazi magyar volt, aki hangoztatta, hogy Horvátországban született, de hazájának Magyarországot tekinti.

A fiumei–magyar idillt jól szimbolizálják azok a fiumeiekről készült portrék is, melyeken magyar nemesi öltözetben ábrázolják őket, hasonlóan a várvédő Zrínyi Miklósról készült alkotásokhoz, ahogy a törökök ellen indít rohamot. Ilyen öltözetben készített fényképet Ciotta és sok más fiumei előkelőség is, akik a fiumei kormányzó tiszteletére szervezett lovas

15 Lj. Toševa Karpowicz, i. m., 92. p.

*Emanuele re d'Italia* – V-E-R-D-I! Ciotta i njegovi nasljednici desetljećima su se ponosili očuvanjem talijanske kulture i činjenicom da u općinskom kazalištu *Teatro Comunale*, koje je poslije prozvano *Teatro Verdi*, nikad nije bila izgovorena nijedna mađarska, njemačka ili hrvatska riječ – ovdje su dugo nastupali jedino talijanski umjetnici.

Mađarsko-riječki sklad posve je narušen kada mađarska vlada kreće u oštru mađarizaciju i ograničavanje riječkih prava. Sredinom 1890-ih, u doba najveće mađarske samosvijesti i obilježavanja tisućljeća mađarske državnosti, kada Budimpešta postaje moderna prijestolnica i kada se održava velika Milenijska izložba, razvijaju se i naglašeni antagonizmi, ideološki i međunacionalni sukobi koji ne mimoilaze ni Riječane. U gradu su Mađari već postali zamjetni i sve prisutniji. Na prijelazu stoljeća već je bila prijavljena koja tisuća Mađara, a broj im povećava dobar dio službenika na Željeznici. Svi koji rade na pruzi i kolodvorima između Karlovca i mora, kao mjesto prebivanja upisuju – Rijeku.

Iako vodi riječki ogranak liberala, vladajuće političke opcije u Mađarskoj, Ciotta ne odobrava novu politiku vlastite stranke. Novi smjer predvodi novi ugarski premijer Dezső Bánffy, čelni čovjek centralističke politike, koji u mađarskom parlamentu osuđuje uvjerenje Riječana da je njihov grad, uz Mađarsku i Hrvatsku, treći čimbenik u Kruni Svetog Stjepana. Nazvao je to besmislenim i nevjerojatnim, rekavši da je Rijeka zavedena i da stoga precjenjuje svoju važnost.<sup>13</sup>

13 Toševa Karpowicz 2021: 92.

(i.e. Victor Emmanuel King of Italy) For decades, Ciotta and his successors were proud of the preservation of Italian culture and the fact that no Hungarian, German or Croatian word had ever been spoken at the *Teatro Comunale*, later called *Teatro Verdi* – only Italian artists performed there for a long time.

The Hungarian-Rijeka harmony was completely disrupted when the Hungarian government embarked on the strict Hungarianisation and limitation of Rijeka's rights. In the mid-1890s, at the time of the greatest Hungarian self-awareness and the celebration of the millennium of Hungarian statehood, when Budapest became a modern capital and the great Millennium Exhibition was held, accentuated antagonisms, ideological and interethnic conflicts developed that did not bypass the people of Rijeka. The Hungarians had already become prominent and increasingly present in the city. At the turn of the century, several thousand Hungarians were registered, and their numbers were increased by a good part of the employees on the railways. All of those who worked on the railway and at the railway stations between Karlovac and the sea, registered Rijeka as their place of residence.

Although he led the Rijeka branch of the Liberals, the ruling political options in Hungary, Ciotta did not approve his own party's new policies. The new direction was led by the new Hungarian Prime Minister Dezső Bánffy, the leader of centralist politics, who in the Hungarian parliament condemned the belief of the people of Rijeka that their city, along with Hungary and

13 Lj. Toševa Karpowicz, n. d., p. 92.

Croatia, is the third factor in the Crown of St Stephen. He called it meaningless and unbelievable, saying that Rijeka had been misled and therefore overestimated its importance.<sup>13</sup>

The mayor did not like the course of events at all, although he was by political beliefs “*ungherese*” (Hungarian). Due to health reasons, he handed in his resignation in October 1896. At the same time, this was also the final collapse of the Hungarian Liberals in Rijeka.

For comparison, we should note that Rijeka's “*ungherese*” can in no way be identified with the Croatian *madaroni* (Hungarians), the unionists who were the leading party in Croatia at the end of the 19<sup>th</sup> century. Unlike the members of Croatian noble families in the north, some of whom were of Hungarian origin, very few of Rijeka's Hungarians (“*ungherese*”) knew Hungarian at all. Mayor Ciotta did not speak it either, he had an interpreter in the Hungarian parliament. On the contrary, the long-time Croatian ban Dragutin (Károly) Khuen-Héderváry was a true Hungarian who himself pointed out was born in Croatia but that Hungary was his homeland.

The period of the Rijeka-Hungarian idyll was also symbolised by the portraits of the people of Rijeka in Hungarian mag-nate uniforms reminiscent of the paintings of Nikola Šubić Zrinski as he rushed from Siget towards the Turks. Ciotta was photographed in such a uniform, as well as Rijeka's dignitaries who arrived in a cavalry procession to pay their respects to the gov-

13 Lj. Toševa Karpowicz, n. d., p. 92.

Gradonačelniku se tijek događaja nimalo ne sviđa iako je političkim uvjerenjem *ungherese*. Pozivajući se na zdravstvene razloge, u listopadu 1896. daje ostavku. Bio je to ujedno i konačan slom mađarskih liberala u Rijeci.

Za usporedbu, podsjetimo da se riječke *ungherese* nikako ne može poistovjetiti s hrvatskim *madaronima*, unionistima koji su krajem devetnaestoga stoljeća vodeća stranka u Hrvatskoj. Za razliku od pripadnika hrvatskih plemićkih obitelji na sjeveru, od kojih su neke podrijetlom iz Mađarske, malobrojni riječki *ungheresi* uopće ne znaju mađarski. Ne govori ga ni gradonačelnik Ciotta, koji u mađarskom parlamentu ima prevoditelja. Naprotiv, dugogodišnji je hrvatski ban Dragutin (Károly) Khuen-Héderváry bio pravi Mađar koji je sâm isticao da je rođen u Hrvatskoj, ali da mu je domovina Mađarska.

Doba riječko-mađarske idile simboliziraju i portreti Riječana u mađarskoj magnatskoj odori koja podsjeća na slike Nikole Šubića Zrinjskog dok iz Sigeta juriša prema Turcima. U takvoj se odori fotografira i Ciotta, ali i riječki uglednici koji se u konjičkoj povorci dolaze pokloniti riječkom guverneru 1896. godine.<sup>14</sup> Bili su to posljednji odsjaji riječko-mađarske sprege koja se upravo u to vrijeme posve hladi.

Mađarsko ugrožavanje autonomnih prava proizvelo je novu političku snagu – autonomiste, koje podupiru čak i neki Mađarima skloni poduzetnici, poput moćnoga

14 Ciottin se portret čuva u Pomorskom i povijesnome muzeju Hrvatskog primorja Rijeka, a fotografija konjičke povorke riječkih građana u Muzeju grada Rijeka.

felvonuláson tisztelegtek 1896-ban.<sup>16</sup> Az utolsó dicső momentumai voltak ezek a fiumei–magyar összefonódásnak, melyek pontosan ekkor kezdtek el erőteljesen eltávolodni egymástól.

Az önállóságot megtépázó magyar intézkedések egy új politikai erő, az autonomisták létrejöttében is közrejátszottak, akiket még olyan, a magyarokkal szimpatizáló vállalkozók is támogattak, mint a nagyhatalmú Ossoinack Lajos.<sup>17</sup> Azonban az autonomisták csak átmeneti állomás voltak a „magyarofil” és a nyíltan olaszpárti mozgalmak között. Nagyon hamar, már 1905-ben megjelentek az olasz nacionalisták, a *Giovine Fiume* – Fialat Fiume, akiket harcias magatartásuk miatt hamar betiltottak.

Az új évszázad új körülményeket hozott, és egyre harciasabb politikai csatározásokat. Az első világháború előestéjén egy esemény kiemelten nagy visszhangot keltett, és rámutatott a lakosság nagy részének valódi hangulatára. Három olasz fiatalember 1913. október 2-ról 3-ra virradó éjszaka bombát helyezett el a Kormányzói palotánál.<sup>18</sup> A terrorista cselekedetben nem volt gyilkos szándék – tudni lehetett, hogy a kormányzó távol van. Meg kellett azonban mutatni a lakosság magyarellenes hangulatát. Mind a városban, mind a Birodalom két székhelyén megjelent újságok, valamint olaszországi lapok is beszámoltak a fiumei eseményekről, és felhívták a figyel-

16 Ciotta portréja megtalálható a Fiumei Horvát Tengeremlélék Tengerészeti és Történelmi Múzeumában, a fiumeiek lovas felvonulásának fényképe pedig a Fiumei Városi Múzeumban.

17 Márton Pelles, Gábor Zsigmond, *A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet története (1868–1918) / The Hungarian Maritime Trade History of Fiume (1868–1918)*, Pannónia Könyvek, Budapest 2018.

18 Ervin Dubrović, *Drenig, talijansko-hrvatski kulturni dodiri 1900. – 1950.*, Muzej grada Rijeka, Rijeka 2015., 23–35.

met az ottani kiélezett politikai helyzetre. Az a tény pedig, hogy a rendőrség nem tudott a tettesek nyomára bukkanni, megerősítette azt, hogy a körülmények már legkevésebbé sem a magyaroknak kedveztek. Erről tanúskodtak a fiumei újságok visszafogott beszámolóí is.

Az első világháborút megelőző etnikai csatározások természetesen nem csak az olasz–magyar kapcsolatokra voltak jellemzőek Fiumében. Ekkor robbannak ki az olasz–horvát összetűzések is, a helyi olaszok (fiumanok) pedig kezdtek rájönni, hogy a horvátokkal nagyobb gondjaik lesznek, mint a magyarokkal. Egy olasz tanítónő, az ismert *La Voce* firenzei folyóirat munkatársa cikkében egy olyan problémát tárt fel, mely teljes egészében csak a magyarok kivonulása után erősödik fel.<sup>19</sup> Sokkal több fiumei volt horvát származású, mint magyar, a horvát állam pedig nagyobb veszélyt jelentett a fiumei autonóm törekvésekre nézve. A Horvát–Szlavón Királyság határán fekvő város újra szembesülhet a keleti áradattal. A horvát állam ismét átkelhet a Rječina folyón, ahogy azt tette 1848-ban.

Az egyik legfontosabb kérdés az etnikai viták sorában az oktatás-nevelés volt – ami valójában a hatalomért és a lakosság megnyeréséért folytatott harc volt. Az oktatás és a nemzeti érzelmek hangsúlyozása terén folytatott harcok intenzívebbek voltak minden más összetűzésnél. Az állam megpróbált felülkerekedni a város által előnyben részesített olasz kultúrán, és minél inkább terjeszteni a magyar kultúrát. Amikor az 1870-es években megjelentek a magyar iskolák, versengeniük kellett az olasz tanítási nyelvű városi és magán, általános

19 Dubrović: i. m., 28–29. p.

Luigija Ossoinacka<sup>15</sup>. No autonomisti su samo prijelazna stanica između mađarofilstva i otvorenog talijanstva. Vrlo se brzo, već 1905., pojavljuju talijanski nacionalisti, *Giovine Fiume* – Mlada Rijeka, koji su zbog svoje borbenosti uskoro zabranjeni.

Novo stoljeće donosi i nove okolnosti i žesće političke borbe. Uoči Prvoga svjetskog rata jedan je događaj posebno odjeknuo i pokazao stvarno raspoloženje većine građana. U noći između 2. i 3. listopada 1913. trojica su talijanskih mladića postavili bombu uz Guvernerovu palaču.<sup>16</sup> Teroristički čin nije imao ubilačkih namjera – znalo se da je guverner odsutan. Bilo je važno samo pokazati protumađarsko raspoloženje građana. Novine u gradu, u obje prijestolnice Carstva, kao i u Italiji, izvještavale su o događajima u Rijeci i upozoravale na tamošnja zaoštrena politička zbivanja. A to što unatoč svim naporima policija nije uspjela uči u trag počiniteljima, potvrđuje da Mađarima prilike više nisu nimalo sklone. O tome svjedoče i oprezna izvješća riječkih novina.

Međunacionalne borbe u Rijeci uoči Prvoga svjetskog rata, dakako, ne obilježavaju samo talijansko-mađarske odnose. U to vrijeme izbijaju i oštri talijansko-hrvatski sukobi pa Talijani počinju uviđati da su im Hrvati još opasniji od Mađara. Talijanska učiteljica, suradnica znamenitoga firentinskog časopisa *La Voce*, u svome članku uočava problem koji je u punoj mjeri buknuo tek nakon odlaska Mađara.<sup>17</sup> Mnogo je više Riječana bilo hrvatskog nego mađarskog podrijetla, a hrvatska je država bila opasniji

15 Márton Pelles, Gábor Zsigmond (2018): *A Fiumei Magyar kereskedelmi tengerészet története (1868–1918) / The Hungarian Maritime Trade History of Fiume (1868–1918)*. Budapest. Pannónia Könyvek.

16 Ervin Dubrović (2015): *Drenig, talijansko-hrvatski kulturni dodiri 1900. – 1950.*, Rijeka. Muzej grada Rijeke. 23–35.

17 Dubrović 2015:28–29.

ernor of Rijeka in 1896.<sup>14</sup> These were the last flashes of Rijeka-Hungarian relations, which at that time were cooling off.

The Hungarian threat to autonomous rights produced a new political force – the autonomists, who were even supported by some Hungarian-inclined entrepreneurs, such as the powerful Luigi Ossoinack.<sup>15</sup> However, the autonomists were only a transitional stop between Hungarophilia and open Italianism. Very quickly, as early as 1905, Italian nationalists appeared, *Giovine Fiume* (Young Rijeka), who were soon banned due to their militancy.

The new century brought new circumstances and fiercer political struggles. On the eve of the First World War, one event in particular resonated and showed the real mood of the majority of the citizens. On the night of 2<sup>nd</sup> – 3<sup>rd</sup> October 1913, three young Italian men planted a bomb next to the Governor's Palace.<sup>16</sup> The terrorist act had no murderous intent – it was known that the governor was not in residence. It was only important to show the anti-Hungarian mood of the citizens. Newspapers in the city, in both the capitals of the Empire, as well as in Italy, reported the events in Rijeka and drew attention to the intensified political events there. And the fact that, despite all efforts, the police failed to track down the perpetrators, confirmed that circumstances were no longer favourable

14 Ciotta's portrait is kept in the Maritime and Historical Museum of the Croatian Littoral in Rijeka, and a photograph of the cavalry procession of Rijeka citizens is in the City Museum of Rijeka.

15 Márton Pelles, Gábor Zsigmond, *A Fiumei Magyar kereskedelmi tengerészet története (1868–1918) / The Hungarian Maritime Trade History of Fiume (1868–1918)*, Pannónia Könyvek, Budapest 2018.

16 Ervin Dubrović, *Drenig, talijansko-hrvatski kulturni dodiri 1900. – 1950.*, City Museum of Rijeka, Rijeka 2015, pp. 23–35.

for the Hungarians. This can also be witnessed in the cautious reports in Rijeka's newspapers.

The interethnic struggles in Rijeka on the eve of the First World War, of course, did not mark only Italian-Hungarian relations. At that time, intense Italian-Croatian conflicts broke out, and so the Italians began to realise that the Croats were even more dangerous to them than the Hungarians. An Italian teacher, a collaborator of the famous Florentine magazine *La Voce*, noted in her article the problem that erupted right after the departure of the Hungarians.<sup>17</sup> Many more people from Rijeka were of Croatian origin than Hungarian, and the Croatian state was a more dangerous opponent to Rijeka's autonomous aspirations. The city located on the very border of the Kingdom of Croatia and Slavonia could once again experience a flood from the east. The Croatian state could once again spill over the Rječina, as had already happened in 1848.

One of the most important interethnic subjects was the issue of upbringing and education – in fact, the struggle for dominance and winning over of citizens. Rivalry in the field of upbringing and the development of national feelings was greater than in any other area. The state attempted to overcome the Italian culture that the Municipality encouraged and gradually expand the Hungarian. When they began to be introduced in the early 1870s, Hungarian schools had to compete with municipal and private, primary and vocational schools with Italian as the language of instruction. In addition, there was the

17 Idem, pp. 28–29.

protivnik riječkim autonomnim težnjama. Grad smješten na samoj granici Kraljevine Hrvatske i Slavonije mogao bi ponovno doživjeti poplavu s istoka. Hrvatska bi se država ponovno mogla prelići preko Rječine, kao što se već dogodilo 1848. godine.

Jedno je od važnijih međunacionalnih tema bilo pitanje odgoja i obrazovanja – zapravo borba za prevlast i pridobivanje građana. Suparništvo na planu odgoja i razvijanja nacionalnih osjećaja veća je nego na bilo kojemu drugom području. Država nastoji prevladati talijansku kulturu koju potiče Općina i postupno sve više proširiti mađarsku. Kada su se početkom 1870-ih počele uvoditi, mađarske su se škole morale nadmetati s općinskim i privatnim, osnovnim i stručnim školama s talijanskim nastavnim jezikom. Uz to još postoje i hrvatska gimnazija i Mornarička akademija s njemačkim nastavnim jezikom.

Sedamdesetih godina postupno se otvorila niz škola s mađarskim nastavnim jezikom: muške i ženske osnovne škole i građanske škole te Realna gimnazija, Trgovačka akademija, Nautička akademija i, uoči Prvoga svjetskog rata, elitna Ekspozitna akademija. Najvažnija je među njima Realna gimnazija koja isprva radi sa slabim uspjehom pa je 1881. reorganizirana, a dovedeno je i nekoliko novih profesora.<sup>18</sup> Iako u mađarskim školama, pa tako i u Realki, nastavni jezik nije mogao biti isključivo mađarski, nego je u početnim razredima nastava uglavnom tekla na talijanskom, mađarska se kultura počela širiti.

18 Milivoj Čop (1988): *Riječko školstvo (1848 – 1918)*. Izdavački centar Rijeka. Rijeka. 170–219.

és szakiskolákkal. Ezek mellett működött még horvát gimnázium és német tanítási nyelvű Tengerészeti Akadémia.

A hetvenes években számos magyar nyelvű iskola nyitotta meg kapuit: általános és polgári iskolák fiúk és leányok számára, Reálgimnázium, Kereskedelmi Akadémia, Tengerészeti Akadémia, valamint az első világháború előtt a Kiviteli Akadémia. A legfontosabb közülük a Reálgimnázium volt, mely eleinte gyengén teljesített, majd 1881-es átalakítását követően új tanárokkal bővült.<sup>20</sup> A magyar iskolákban, így a Reáliskolában is, a tanítási nyelv nem lehetett kizárólag magyar, az első évfolyamokban az oktatás nyelve legfőképpen olasz volt, azonban a magyar kultúra így is teret nyert.

## A FIUMEI–MAGYAR SZIMBIÓZIS ÚTJÁN

A politikai ellentétek és a hatalomért folytatott harc közepette a fiumei–magyar és általánosságban az etnikai viszonyok a mindennapokban és a társadalmi életben nem jelentettek nehézséget. A fél évszázados fiumei provizórium és magyar igazgatás inkább a gazdasági fejlődésről maradt emlékezetes, mint az etnikai konfliktusokról. A mindennapok és a kulturális élet tekintetében egy kozmopolita tengerparti kikötővárosról volt szó, melyben jó volt élni, és ahol összhang és együttműködés honolt a különböző etnikumok között. A kölcsönös kulturális kapcsolatokat és a mindennapi életet egyáltalán nem mérgezte meg az etnikumok közötti politikai rivalizálás. A fiumei–magyar kulturális találkozások és „összefonódások” példája egyre sűrűbb lett,

20 Milivoj Čop, *Riječko školstvo (1848 – 1918)*, Izdavački centar Rijeka, Rijeka 1988., str. 170–219.

a magyar kultúra jelenléte pedig egyre nagyobb teret nyert a 80-as években. A kezdeményezések párhuzamosan haladtak mindkét irányban.

A városba érkező magyarok szívesen vettek részt a társadalmi és kulturális életben.<sup>21</sup> Már Császár Ferenc, aki 1832-ben a fiumei gimnázium első magyar nyelvet oktató tanára és az első fiumei magyar nyelvtan, a *Grammatica ungherese* (1833) szerzője volt, akkora elismerést szerzett a fiumeiek körében, hogy megválasztották Fiume és Szádrév két önálló választókerületének képviselőjévé (*patrizio consigliere dei due liberi distretti di Fiume e di Buccari*).<sup>22</sup> A fiumei gimnazista és Császár tanítványa, a későbbi horvát bán, Ivan Mažuranić pedig magyarul írta meg *Búcsúdal* (1832) című versét, melyben a fiumei kormányzó előtt tiszteleg, aki a pozsonyi országgyűlésbe távozott.<sup>23</sup>

Már az 1870-es években adtak ki Fiumében olyan alapműveket, melyek a magyar történelem, kultúra és nyelv megismerését segítették. Először a magyar történelmet bemutató kötetek jelentek meg, majd magyar–olasz szótárak és magyar nyelvtanok, később pedig kortárs magyar írók és költők fordításai.<sup>24</sup> A nyolcvanas években megjelentek az első fiumei nem magyar fordítók, akik olasz környezetben terjesztették a magyar kultúrát. Közülük az első Prospero E.

## KA RIJEČKO-MAĐARSKOJ SIMBIOZI

Unatoč političkim nesuglasticama i borba-ma za prevlast, riječko-mađarski i općenito međunacionalni odnosi u svakodnevnom i društvenom životu ipak nisu bili osobito teški. Pola stoljeća Riječkog provizorija i mađarske vlasti zapamćeno je više po velikome gospodarskom usponu nego po međunacionalnim sukobima. Vijesti iz svakodnevnog i kulturnog života svjedoče o kozmopolitskome pomorskom i trgovačkom gradu u kojemu se dobro živi i u kojem vlada međunacionalna snošljivost i suradnja. Uzajamni kulturni kontakti i svakodnevni život ni na koji način nisu bili pomućeni međunacionalnim političkim rivalstvom. Primjeri riječko-mađarskih kulturnih susreta i „prožimanja“ od osamdesetih su godina sve češći, a mađarska kultura sve prisutnija. Inicijative teku usporedno u oba smjera.

Tek pridošli Mađari rado se uklapaju u društveni i kulturni život.<sup>19</sup> Već je Ferenc Császár, koji je 1832. postao prvi učitelj mađarskog jezika u riječkoj gimnaziji i napisao prvu riječku mađarsku gramatiku, priručnik *Grammatica ungherese* (1833.), stekao toliku naklonost Riječana da je postao vijećnik dvaju slobodnih okruga Rijeke i Bakra (*patrizio consigliere dei due liberi distretti di Fiume e di Buccari*).<sup>20</sup> A riječki gimnazijalac i Császárov učenic, budući hrvatski ban Ivan Mažuranić, na mađarskom je spjevao oproštajnu pjesmu – *Búcsúdal* (1832.) u čast odlaska

19 Zoltán Éder (1992): „Talijansko-mađarska jezična i kulturna simbioza u Rijeci“, *Fluminensia*, 4/1:23– 37.

20 Irvin Lukežić (2004): “Elementa linguae et litteraturae hungaricae”, u: *Riječke glose*, Rijeka. Izdavački centar Rijeka. 40–45.

Zoltán Éder (1992): „Talijansko-mađarska jezična i kulturna simbioza u Rijeci“, *Fluminensia*, 4/1: 25.

Croatian Grammar School and the Naval Academy with German as their language of instruction.

In the 1870s, a number of schools with Hungarian as the language of instruction were gradually opened: male and female primary schools and civic schools, as well as the Realgymnasium, the Trade Academy, the Naval Academy and, on the eve of the First World War, the elite Export Academy. The most important amongst them was the Realgymnasium, which at first worked with little success, so it was reorganised in 1881, and several new professors were brought in.<sup>18</sup> Although in Hungarian schools, including the Realgymnasium, the language of instruction could not exclusively be Hungarian, and in the early grades the teaching was mostly in Italian, Hungarian culture also began to spread.

## TOWARDS RIJEKA–HUNGARIAN SYMBIOSIS

Despite political disagreements and struggles for domination, Rijeka-Hungary and general interethnic relations were not particularly difficult in everyday and social life. The half century of the Rijeka Provisionorium and the Hungarian authorities is remembered more for its great economic rise than for interethnic conflicts. News from everyday and cultural life testified to a cosmopolitan maritime and merchant city in which people lived well and in which interethnic tolerance and cooperation reigned. Mutual cultural contacts and everyday life were in no way disturbed by interethnic political rivalry. Examples

18 Milivoj Čop, *Riječko školstvo (1848 – 1918)*, Izdavački centar Rijeka, Rijeka 1988, pp. 170-219.

of Rijeka-Hungarian cultural encounters and “permeation” became more frequent after the 1880s, and Hungarian culture was increasingly present. Initiatives ran parallel in both directions.

Newly-arrived Hungarians were happy to fit into social and cultural life.<sup>19</sup> Ferenc Császár, who in 1832 became the first Hungarian language teacher in the Rijeka grammar school and wrote the first Hungarian grammar in Rijeka, the *Grammatica ungherese* (1833), had already gained so much favour from the people of Rijeka that he became a councillor of the two free districts of Rijeka and Bakar (*patrizio consigliere dei due liberi distretti di Fiume e di Buccari*).<sup>20</sup> A grammar school boy from Rijeka and a student of Császár, the future Croatian ban Ivan Mažuranić, sang a farewell song in Hungarian – *Búcsúdal* (1832) in honour of the departure of the governor of Rijeka to the Bratislava Parliament.<sup>21</sup>

As early as the 1870s, basic books for learning about Hungarian history, culture and the Hungarian language began to be published in Rijeka. Overviews of Hungarian history and Hungarian-Italian dictionaries and grammar of the Hungarian language were published first, followed by the translations of contemporary Hungarian poets and writers.<sup>22</sup> In the 1880s, the first Rijeka non-Hungarian translators and

19 Zoltán Éder, *Talijansko-mađarska jezična i kulturna simbioza u Rijeci*, Fluminensia, year 4, no. 1, 1992, pp. 23-37.

20 Irvin Lukežić, “Elementa linguae et litteraturae hungaricae”, in: *Riječke glose*, Izdavački centar Rijeka, Rijeka 2004, pp. 40-45. Z. Éder, idem, p. 25

21 Nina Spicijarić Paškvan, *Mađarski kulturni krug u Rijeci u 19. stoljeću*, Tragovi građanske tradicije, Zbornik radova s kolokvija *Riječka građanska kultura 19. stoljeća*, Rijeka 2019, p. 257.

22 Michele Horváth, Francesco Ribary, Massimiliano Gresits, *Storia degli Ungheresi*, Rijeka 1873.

Lengyel János et al., *Magyar–olasz szótár*, Rijeka 1884. *Dizionario italiano-ungherese compilato sui migliori vocabolari*, Rijeka 1887.

riječkoga guvernera u Požunski sabor.<sup>21</sup>

Već se 1870-ih u Rijeci počinju objavljivati temeljne knjige za upoznavanje mađarske povijesti i kulture te mađarskog jezika. Najprije su objavljeni pregledi mađarske povijesti i mađarsko-talijanski rječnici i gramatike mađarskog jezika, a onda i prijevodi suvremenih mađarskih pjesnika i pisaca.<sup>22</sup> Osamdesetih se godina pojavljuju i prvi Riječani-nemađari prevoditelji i širitelji mađarske kulture u talijanskom svijetu. Prvi je od njih gimnazijski profesor Prospero E. Bolla koji prevodi na talijanski Sándora Petőfija.<sup>23</sup> Slijedi Mario Schittar, najpoznatiji kao prvi pjesnik na zavičajnome riječkom govoru. I on prevodi Petőfija, smatrajući ga vlastitim pjesničkim uzorom.<sup>24</sup> Petőfi postaje najčešće prevodan mađarski pjesnik u Rijeci, za njim posežu i drugi, poput Francesca Sirole i Edoarda Susmela.

Najomiljeniji je ipak mađarski romanopisac Mor Jókai. Kada ljeti 1881. prvi put dolazi u Rijeku, zajednički ga primaju i mađarski i njemački i talijanski krugovi, a njegove se knjige uskoro počinju prevoditi i na talijanski.<sup>25</sup> Njegov domoljubni govor Riječani oduševljeno odobravaju i pozdravljaju ga mađarskim uzvicima *Éljen Fiume!* – *Živjela Rijeka!* koje i talijanske novine prenose neprevedena, na mađarskom. Na-

21 Nina Spicijarić Paškvan (2019): *Mađarski kulturni krug u Rijeci u 19. stoljeću*. Zbornik radova s kolokvija *Riječka građanska kultura 19. stoljeća*. Tragovi građanske tradicije. 257.

22 Michele Horváth, Francesco Ribary, Massimiliano Gresits (1873: *Storia degli Ungheresi*. Rijeka Lengyel János et al. (1884): *Magyar–olasz szótár*. Rijeka. *Dizionario italiano-ungherese compilato sui migliori vocabolari* (1887). Rijeka

23 *Poesie di Alessandro Petőfi* (1880). Trst.

24 Irvin Lukežić (1991): “Zuane de la Marsecchia”, *Fluminensia*, 3/1-2: 65–89.

Irvin Lukežić (2004): *Mario Schittar – riječki prevoditelj Sándora Petőfija*. U: Rijeka i mađarska kultura., ur. Irvin Lukežić. Rijeka. 98–109.

25 *L'uomo d'oro* (1882). Prev. Ernesto Brelich. Rijeka. *Il giovane eroe* (1892). Prev. Pietro Zambra i Samuele Szabo. Rijeka.

Bolla, aki Petőfi Sándor műveit fordította olaszra.<sup>25</sup> Majd következett Mario Schittar, az első olyan költő, aki fiumei nyelvjárásban írta műveit. Ő is Petőfit fordította, akit költői példaképének is tekintett.<sup>26</sup> Petőfi a leggyakrabban fordított magyar szerzővé vált Fiumében, műveit mások is fordították, úgy mint Francesco Sirola és Edoardo Susmel.

A legkedveltebb mégis Jókai Mór magyar regényíró volt. Amikor 1881 nyarán először járt Fiumében, közösen fogadták magyar, német és olasz körökben, könyveit pedig hamarosan olaszra is lefordították.<sup>27</sup> Hazafias beszédét a fiumeiek lelkesen fogadták, és magyar nyelven, *Éljen Fiume!* felkiáltással köszöntötték, amit az olasz lapok is magyarul, fordítás nélkül közöltek.

A kormányzón és Ciotta polgármesteren kívül az elismert írók két helyi szerző is köszöntötte, külön-külön a saját anyanyelvén – Giovanni Prodam és Heinrich von Littrow. Az első olaszul szavalta verseit, míg a második németül beszélt Jókai műveiről.<sup>28</sup> A nagy fiumei olasz lap, a *La Bilancia* (melynek címe jelzésértékű – *Az egyensúly*), Jókai érkezése alkalmával a nagy magyar hazát élteti, mely a Kárpátoktól az Adriáig terjed. Jókai többször is járt Fiumében, és kiemelt tiszteletnek örvendett a városban. Az első fordítója Brelich Ernő városi főjegyző volt, majd Pietro Zambra, Szabó Sámuel és Antonio Negovetich. Egyik regényének, az *Egy játékos, aki nyer-*

25 *Poesie di Alessandro Petőfi*, Triceszt, 1880.

26 Irvin Lukežić, “Zuane de la Marsecchia”, *Fluminensia*, 3. évfolyam, 1–2. szám, 1991., str. 65–89.

27 *L'uomo d'oro*, prev. Ernesto Brelich, Rijeka 1882. *Il giovane eroe*, prev. Pietro Zambra i Samuele Szabo, Rijeka 1892.

28 Bernhard Barta, Ervin Dubrović, *Leontine Littrow, slikarica sujeta*, Muzej grada Rijeka, *Kolhammer& Mabringer Fine Arts*, Rijeka – Bécs 2017., str. 21–22.

nek a cselekménye is Fiumében és környékén játszódik.<sup>29</sup>

Fiumei kinevezésük előtt a magyar tanárok kötelezően Olaszországban tartózkodtak hosszabb ideig, hogy megismerjék az olasz kultúrát, és megtanulják a nyelvet, míg a magyar gimnáziumban dolgozó olasz tanárok a nyáriszüneteket kötelezően Magyarországon töltötték, hogy jobban elsajátítsák a magyar nyelvet. Ezért épp a gimnáziumi tanárok voltak azok, akik fontos fiumei témákkal foglalkoztak. Berghoffer József nyelvész figyelemre méltó értekezést írt a fiumei nyelvjárásról, Fest Aladár történész pedig, aki megörökölte az igazgatói széket, Fiume történelmével foglalkozott, különösen Fiume iskolatörténetével a jezsuiták alatt, valamint a régi fiumei kereskedelem történetével.<sup>30</sup>

A századfordulón már számos olasz kultúrájú fiumei beszélt jól magyarul, és ismer-te Magyarország történelmét. Szembeötlő az is, hogy a magyar igazgatás leghevesebb ellenállói, mint Silvino Gigante és Gino Sirola, a fiatal fiumei nacionalisták, a *Giovine Fiume* összeesküvő csoport tagjai, a birodalom bukása előtt és után is részt vettek magyar versfordításokat egybegyűjtő antológiák szerkesztésében és kiadásában.<sup>31</sup> Ezen írók a magyarokat még inkább a kapcsolatok megszakítása (Trianon) után kedvelték meg, amikor a magyar kultúra terjesztésé-

kon guvernerova predstavnika, dakako Mađara, i gradonačelnika Ciotte, uglednom piscu ukazuju pažnju, svaki na svome jeziku, i dva domaća pisca – Giovanni Prodam i Heinrich von Littrow. Prvi na talijanskom recitira svoju poeziju, a drugi na njemačkom govori o Jókaijevima djelima.<sup>26</sup> Riječki talijanski dnevnik *La Bilancia* (i ime ovih novina je znakovito – *Vaga*) prigodom njegova dolaska slavi veliku mađarsku domovinu koja seže od Jadrana do Karpada. Jókai posjećuje Rijeku više puta i uživa osobito ugled. Prvi mu je prevoditelj glavni gradski bilježnik Ernesto Brelich, potom Pietro Zambra i Samuele de Szabote Antonio Negovetich. I jedan se od njegovih romana, *Igrač koji dobiva*, događa u Rijeci i okolici.<sup>27</sup>

Mađarski su profesori prije namještenja u Rijeci obavezno provodili dulje vrijeme u Italiji da bi upoznali kulturu i naučili talijanski jezik, a talijanski su profesori u mađarskoj gimnaziji ljetne praznike morali provesti u Mađarskoj da bi bolje upoznali mađarski jezik. Stoga su upravo gimnazijski profesori istraživali važne riječke teme. Lingvist József Berghoffer napisao je za paženu raspravu o fimumskom narječju, a povjesničar Aladár Fest, njegov nasljednik na mjestu ravnatelja, istraživač je riječkih povijesnih tema, osobito riječkog školstva u doba isusovaca, te stare riječke trgovine.<sup>28</sup>

Na prijelazu stoljeća već su mnogi Riječani talijanske kulture dobro poznavali ma-

disseminators of Hungarian culture also appeared in the Italian world. The first of them was grammar school professor Prospero E. Bolla who translated Sándor Petöfi into Italian.<sup>23</sup> Then followed Mario Schittar, best known as the first poet in the native Rijeka dialect. He also translated Petöfi, considering him his own poetic role model.<sup>24</sup> Petöfi became the most frequently translated Hungarian poet in Rijeka, followed by others, such as Francesco Sirola and Edoardo Susmel.

The most beloved, however, was the Hungarian novelist Mor Jókai. When he first came to Rijeka in the summer of 1881, he was received jointly by Hungarian, German and Italian circles, and his books soon began to be translated into Italian.<sup>25</sup> The people of Rijeka enthusiastically approved of his patriotic speech and greeted him with the Hungarian shouts of “Éljen Fiume!” (“Long live Rijeka!”), which was also published by Italian newspapers untranslated, in Hungarian. After the governor’s representative, of course Hungarian, and the mayor of Ciotta, the distinguished writer was noticed, each in his own language, by two local writers – Giovanni Prodam and Heinrich von Littrow. The first recited his poetry in Italian, and the second in German spoke of Jókai’s works.<sup>26</sup> Rijeka’s Italian daily newspaper *La Bilancia* (and its name is significant – *The Balance*) on the occasion of his arrival celebrated the great

Hungarian homeland that stretches from the Adriatic to the Carpathians. Jókai visited Rijeka many times and enjoyed a special reputation. His first translator was the city notary Ernesto Brelich, followed by Pietro Zambra, Samuele Szabo and Antonio Negovetich. And one of his novels, *Egy játékos aki nyer (Igrač koji dobiva)*, was set in and around Rijeka.<sup>27</sup>

Before settling in Rijeka, Hungarian professors spent a long time in Italy getting to know the culture and learn Italian, and Italian professors at the Hungarian Grammar School had to spend their summer holidays in Hungary getting to know the Hungarian language better. Therefore, grammar school professors actually researched important Rijeka themes. The linguist József Berghoffer wrote a notable treatise about the Fiuman dialect, and historian Aladár Fest, his successor as director, researched Rijeka’s historical themes, especially education in Rijeka during the Jesuit period, as well as Rijeka’s old trade.<sup>28</sup>

At the turn of the century, many Rijeka residents of Italian culture were already well acquainted with the Hungarian language and the history of Hungary. It is also noteworthy that the fiercest opponents of the Hungarian government, young Rijeka nationalists such as Silvino Gigante and Gino Sirola, members of the conspiratorial *Giovine Fiume*, organised and published anthologies of translations of Hungarian

đarski jezik i povijest Mađarske. Upadljivo je i to što su najžešći protivnici mađarske vlasti, mladi riječki nacionalisti poput Silvina Gigantea i Gina Sirole, pripadnika urotničke *Giovine Fiume*, i prije i nakon pada Carstva priređivali i objavljivali antologije prijevoda mađarskih pjesmama.<sup>29</sup> Mađari su im bili još draži nakon prekida izravnih veza te su postali još strasniji širitelji mađarske kulture<sup>30</sup>. Novi su prevoditelji s jakim talijanskim osjećajem bili odgojeni u mađarskim školama, a pripadali su naraštaju sinova nekadašnjih *ungheresi*, mađarofila koji nisu znali mađarski! Naučili su mađarski u riječkoj gimnaziji i Trgovačkoj akademiji, kao ina Sveučilištu u Budimpešti.

Postojao je, iako znatno slabiji, i suprotni smjer utjecaja – od Rijeke ka Mađarskoj. Pietro Zambra, dugogodišnji profesor talijanskog jezika i književnosti u riječkoj mađarskoj gimnaziji, postao je početkom dvadesetoga stoljeća profesor talijanskog jezika na Sveučilištu u Budimpešti, a Antonio Widmar je između dvaju ratova dugo živio u Budimpešti i surađivao s mađarskim piscima.

Neki od Riječana nisu više bili tek posrednici između dviju kultura, već su odgojem pripadali i jednoj i drugoj kulturi. U sudbinskim trenucima koji su uslijedili nakon Prvoga svjetskog rata morali su se opredijeliti za jednu ili drugu domovinu.

Nije samo među profesorima i intelektualcima bilo mađarofila i mađarski obrazovanih Riječana. U poslovnom krugu među onima blisko povezanim s Mađarima

ben még erőteljesebben vettek részt.<sup>32</sup> Az őket követő új fordítók erős olasz érzésű, de magyar iskolákban nevelkedett, a magyarul nem beszélő *ungheresi* – magyarofilok gyermekeinek korosztályához tartoztak, akiknek a szüleik révén a fiumei gimnáziumban és a Kereskedelmi Akadémián, valamint a Budapesti Tudományegyetemen sajátították el a magyar nyelvet.<sup>33</sup>

Volt példa, habár jóval kevesebb, a fordított irányú hatásokra is – Fiuméből Magyarország irányába. Pietro Zambra, aki a fiumei magyar gimnáziumban hosszú éveken át tanított olasz nyelvet és irodalmat, a 20. század elején a Budapesti Tudományegyetemen helyezkedett el mint olasztanár, míg Antonio Widmar a két világháború között sokáig élt Budapesten, ahol magyar szerzőkkel dolgozott együtt.

Néhányan a fiumeiek közül nemcsak közvetítők voltak a két kultúra között, hanem neveltetésük okán mind a két kultúrához tartoztak. A sorsdöntő pillanatokban, melyek az első világháború után következtek, dönteniük kellett az egyik vagy a másik haza javára.

Azonban nem csak a tanárok és értelmiségiek körében voltak jelen a magyarofilok és a magyar oktatásban részesülő fiumeiek. A magyarokkal szoros kapcsolatot ápoló gazdasági szereplők közül a legismertebb az Ossoinack (horvátul Osojnak) család volt. Fiume térségéből származtak, egy azonos nevű faluból, a társadalmi ranglétrán pedig már a 18. században megkezdtek a felemelkedést. A családnak több sikeres kereskedő, tengerészkapitány és hajótulaj-

29 N. Spicijarić Paškvan: i. m., 270. p.

30 Zoltán Éder, *Talijansko-mađarska jezična i kulturna simbioza u Rijeci, Fluminensia*, god. H, 1992., str. 23–37.

József Berghoffer, *Contributti allo studio del dialetto fiumano*, Annuario, Programma del Regio ungarico ginnasio superiore di stato in Fiume, 1892., str. 3–30.

31 Silvino Gigante, *Florita di canti popolari ungheresi*, Rijeka 1910.

*Canti popolari ungheresi scelti e tradotti da Silvino Gigante*, Remo Sandron Editore, Milanó 1912.

26 Bernhard Barta, Ervin Dubrović (2017): *Leontine Littrow, slikarica svjetla*. Rijeka – Beč. Muzej grada Rijeke, *Kolhammer & Mabringer Fine Arts*. 21–22.

27 Spicijarić Paškvan 2019: 270.

28 Zoltán Éder (1992): „Talijansko-mađarska jezična i kulturna simbioza u Rijeci”, *Fluminensia*. 4/1:23–37.

József Berghoffer (1892): „*Contributti allo studio del dialetto fiumano*”, Annuario, Programma del Regio ungarico ginnasio superiore di stato in Fiume. 3–30.

23 *Poesie di Alessandro Petöfi*, Trieste 1880.

24 Irvin Lukežić, “Zuane de la Marsecchia”, *Fluminensia*, year 3, no. 1-2, 1991, pp. 65-89.

25 *L'uomo d'oro*, translated by Ernesto Brelich, Rijeka 1882.

*Il giovane eroe*, translated by Pietro Zambra and Samuele Szabo, Rijeka 1892.

26 Bernhard Barta, Ervin Dubrović, *Leontine Littrow, slikarica svjetla*, City Museum of Rijeka, *Kolhammer & Mabringer Fine Arts*, Rijeka – Vienna 2017, pp. 21-22.

27 N. Spicijarić Paškvan, n. d., p. 270.

28 Zoltán Éder, *Talijansko-mađarska jezična i kulturna simbioza u Rijeci, Fluminensia*, year H, 1992, pp. 23-37.

József Berghoffer, *Contributti allo studio del dialetto fiumano*, Annuario, Programma del Regio ungarico ginnasio superiore di stato in Fiume, 1892, pp. 3-30.

29 Silvino Gigante (1910): *Florita di canti popolari ungheresi*. Rijeka.

*Canti popolari ungheresi scelti e tradotti da Silvino Gigante* (1912). Milano. Remo Sandron Editore.

30 Gino Sirola (1928): *Accordi Magiari, antologia della lirica moderna magiara*.Trst. Parnaso

Gino Sirola, *Amore dolore di terra magiara* (1932). Firenze. La nuova Italia editrice.

32 Gino Sirola, *Accordi Magiari, antologia della lirica moderna magiara*, Parnaso, Trieszt 1928.

Gino Sirola, *Amore dolore di terra magiara*, La nuova Italia editrice, Firenze 1932.

33

donos tagja volt, a legkiemelkedőbb közülük pedig Ossoinack Lajos, kinek nevéhez olyan jelentős érdemek köthetők, mint az első tengerentúli hajóutak elindítása, valamint az *Adria* Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. megalapítása. Ossoinack több gyár és vállalat alapításában vállalt jelentős szerepet, és töltött be tulajdonosi, részvényesi vagy egyéb fontos pozíciókat (Rizshántológus, *Oriente* gőzhajózási társaság, Kőolajfinomító), valamint emlékezetes marad mint az Autonóm Párt alapítója és fő támogatója, ami nem gördített különösebb akadályt a fiúmai–magyar kereskedelmi tevékenysége elé. Nereo unokaöccse a családban elsőként járt egyetemre, jogot hallgatott Zágrábban és Budapesten, majd 1909-ben doktorált Kolozsváron.<sup>34</sup> Luigi fia, Andrea pedig az utolsó fiúmai képviselő volt a budapesti országgyűlésben, aki az első világháború utolsó napjáiig részt vett a parlament munkájában. Később más politikai irányzatokkal, más kérdésekkel foglalkozott, és megszakadt minden személyes kapcsolata Magyarországgal.

A teljes olasz–magyar szimbiózisban élő, így az olasz és a magyar kultúrát is egyformán magáénak valló személyek közé tartozott Vittorio de Gauss – Garády Viktor, egy régi fiúmai család sarja, aki Budapesten folytatta tanulmányait.<sup>35</sup> De Gauss a fiúmai magyar újság alapítója, a magyar *Accademia Nautica* tanára, aki rendszeresen írt olasz és magyar nyelven is. De Gauss fia, a festőművész Ladislao is Budapesten született, és itt végezte tanulmányait a Képzőművészeti Egyetemen. Az 1936-os

34 Nereo diplomáját a Fiumei Városi Múzeumban őrzik.

35 Daina Glavočić, *Ladislao de Gauss*, Društvo povjesničara umjetnosti Rijeke, Istre i Hrvatskog primorja, Rijeka 2010., str. 162.

najpoznatija je obitelj Ossoinack (hrvatski Osojnak). Podrijetlom su iz riječke okolice, iz istoimenog sela, a na društvenoj se ljestvici uspinju već u osamnaestome stoljeću. U obitelji je bilo više uspješnih trgovaca te pomorskih kapetana i brodovlasnika, a najznamenitiji je Luigi Ossoinack kojemu se pripisuju velike zasluge za pokretanje prvih prekomorskih linija i osnivanje parobrodarskog društva *Adria*. Luigi je pokretač, vlasnik, dioničar ili član uprave više tvornica i poduzeća (Ljuštionica riže, Parobrodarsko društvo *Orijent*, Rafinerija nafte), a zapamćen je i kao pokretač i glavni podupiratelj Autonomne stranke, što se nije osobito kosilo s riječko-mađarskim poslovanjem. Njegov je nećak Nereo prvi u obitelji pohađao sveučilište, studirao je pravo u Zagrebu i Budimpešti, a potom doktorirao 1909. u Kolozsváru, današnjem Cluj-Napoci u Rumunjskoj.<sup>31</sup> Luigijev pak sin Andrea bio je posljednji riječki predstavnik u ugarskom parlamentu u Budimpešti, prisutan sve do posljednjih dana Prvog svjetskog rata. Poslije se priklonio drugim političkim opcijama i drugim temama i nije više imao osobitih veza s Mađarskom.

Među onima koji su posve pripadali talijansko-mađarskoj simbiozi, pa su im talijanska i mađarska kultura bile jednako bliske, bio je i Vittorio de Gauss – Viktor Garády, potomak stare riječke obitelji, ali školovan u Budimpešti.<sup>32</sup> De Gauss je i osnivač riječkih mađarskih novina i profesor na mađarskoj *Accademia Nautica*, a piše i na talijanskom i na mađarskom. I njegov sin, slikar Ladislao de Gauss, rođen je i školovao se u Budimpešti na likovnoj akademiji.

31 Nereova diploma čuva se u Muzeju grada Rijeke.

32 Daina Glavočić (2010): *Ladislao de Gauss*, Rijeka. Društvo povjesničara umjetnosti Rijeke, Istre i Hrvatskog primorja. 162.

poems<sup>29</sup> before and after the fall of the Empire. Hungarians were even dearer to them after the severance of direct ties and they became even more passionate disseminators of Hungarian culture.<sup>30</sup> The new translators with a strong Italian feeling were brought up in Hungarian schools, and belonged to a generation of sons of former Hungarophiles who did not know Hungarian! They learned Hungarian at the Rijeka Grammar School and the Trade Academy, as well as at the University of Budapest.

There was also, although much weaker, an opposite direction of influence – from Rijeka to Hungary. Pietro Zambra, a long-time professor of Italian language and literature at the Hungarian Grammar School in Rijeka, became a professor of Italian at the University of Budapest at the beginning of the 20<sup>th</sup> century, and Antonio Widmar lived in Budapest and collaborated with Hungarian writers between the two wars.

Some of the people of Rijeka were no longer just mediators between the two cultures, they also belonged to both cultures by their upbringing. In the fateful moments that followed the First World War, they had to choose one homeland over the other.

There were not only Hungarophiles and Hungarian-educated people of Rijeka amongst professors and intellectuals. In the business community, the Ossoinack family (Croatian Osojnak) was the most famous amongst those closely associated with the Hungarians. They originated

29 Silvino Gigante, *Florita di canti popolari ungheresi*, Rijeka 1910.

*Canti popolari ungheresi scelti e tradotti da Silvino Gigante*, Remo Sandron Editore, Milan 1912.

30 Gino Sirola, *Accordi Magiari, antologia della lirica moderna magiara*, Parnaso, Trieste 1928.

Gino Sirola, *Amore dolore di terra magiara*, La nuova Italia editrice, Florence 1932.

from the Rijeka area, from the village of the same name, and they had been climbing the social ladder since the 18<sup>th</sup> century. There were several successful merchants and maritime captains and shipowners in the family, and the most famous was Luigi Ossoinack, who was credited with launching the first overseas routes and founding the *Adria* steamship company. Luigi was the initiator, owner, shareholder or board member of several factories and companies (the Rice-husking Plant, the *Orijent* steamship company, and the Oil Refinery), and is remembered as the initiator and main supporter of the Autonomous Party, which did not particularly clash with Rijeka-Hungarian business. His nephew Nereo was the first in the family to attend university, he studied law in Zagreb and Budapest, and then received his doctorate in 1909 in Kolozsvár, today Cluj-Napoca, in Romania.<sup>31</sup> Luigi's son Andrea was the last representative of Rijeka in the Hungarian parliament in Budapest, present until the last days of the First World War. He later sided with other political options and other themes and no longer had particular ties with Hungary.

Amongst those who belonged entirely to the Italian-Hungarian symbiosis, and so Italian and Hungarian culture were equally close to them, was Vittorio de Gauss – Viktor Garády, a descendant of an old Rijeka family although he was educated in Budapest.<sup>32</sup> De Gauss was also the founder of the Rijeka Hungarian newspaper and a professor at the Hungarian *Accademia Nautica*, and he wrote in both Italian and

31 Nereo's diploma is kept in the City Museum of Rijeka.

32 Daina Glavočić, *Ladislao de Gauss*, Society of Art Historians Rijeka, Istria and the Croatian Littoral, Rijeka 2010, p. 162.

I na Bijenalu u Veneciji 1936. sudjelovao je kao Mađar.<sup>33</sup> U obitelji de Gauss – Garády govori se mađarski. Ladislao nastavlja živjeti u Rijeci i kada se prekidaju izravne veze s Mađarskom, no njegove dvije sestre u doba Italije odlaze u Budimpeštu. I sin “mađarskog Čeha”, koji u Rijeku dolazi iz Pečuha, Romulusz Wnoucek – poslije Romolo Venucci, obilježen je mađarskom kulturom te 1920-ih i on studira slikarstvo u Budimpešti. Poslije je tvrdio da se oduvijek osjećao Talijanom te je bio član talijanske zajednice i kada je Rijeka pripala Hrvatskoj i Jugoslaviji.

## POSTHISTORIJA ILI – POSLIJE SVEGA

I danas se kao šala s kraja devetnaestoga stoljeća spominje izjava da je Rijeka mađarski grad u kojemu žive Hrvati koji govore talijanski. Nacionalno opredjeljenje ni među članovima iste obitelji nije uvijek lako sa sigurnošću utvrditi. Pod istim su krovom nerijetko u slozi živjeli ljudi koji su se priklanjali različitim nacionalnim idejama.

Znameniti talijanski germanist Ladislao Mittner, pisac opsežne *Povijesti njemačke književnosti*, rođeni Riječanin kojemu je otac bio Mađar, a majka iz riječke obitelji Burich, u svojim je autobiografskim zapisima iznio slikovitost i nacionalnu složenost svoje obitelji.<sup>34</sup> Najugledniji je bio ujak, učeni germanist Enrico Burich, talijanski irendentist, koji je studij započeo u Budimpešti te je bio i zapaženi prevoditelj s mađarskoga.<sup>35</sup> Drugi mu je ujak bio Adolf

33 Glavočić 2010:170.

34 Ilona Fried, *Out to sea, Hungarians! History, Myth, Memories*, Fiume 1868 – 1945; <https://spiegelungen.net/wp-content/uploads/2021/02/Out-to-sea.pdf>

35 Maja Đurdulov (2012): „Enrico Burich mediatore di culture“, *La Battana*, XLVIII/186:49–89.

Velencei Biennálén mint magyar vett részt.<sup>36</sup> A de Gauss – Garády családban magyarul beszéltek. Amikor Magyarországgal megszűnt a közvetlen kapcsolat, Ladislao Fiumében folytatja életét, két nővére viszont az olasz időszak alatt Budapestre költözött. A Pécsről érkező „magyarországi cseh” fia, Romulusz Wnoucek – később Romolo Venucci, a magyar kultúra hatása alatt alkotott, és az 1920-as években ő is Budapesten tanult festőművészetet. Később azt állította, hogy mindig is olasznak érezte magát, és az olasz közösség tagja maradt akkor is, amikor Fiume Horvátországhoz és Jugoszláviához tartozott.

## UTÓTÖRTÉNET, AVAGY – MINDEZEK UTÁN

Manapság is elhangzik az a 19. század végi humoros kijelentés, mely szerint „Fiume az a magyar város, melyben a horvátok olaszul beszélnek”. A nemzeti hovatarozás kérdését sokszor még családon belül is nehéz volt teljes bizonyossággal eldönteni. Gyakran egy fedél alatt éltek olyan személyek – teljes egyetértésben, akik különböző nemzeti eszmék felé hajlottak.

Ladislao Mittner, a neves olasz germanista, a nagy részletességgel megírt *Német irodalom történetének* szerzője, aki Fiumében született magyar apától, édesanyja pedig a fiúmai Burich családból származott, önéletrajzi jegyzeteiben leírta családjának összetett és szemléletes nemzeti szerkezetét.<sup>37</sup> Közülük a legnagyobb tiszteletnek a művelt germanista, olasz irendentista

36 Glavočić: 170. p.

37 Ilona Fried, *Out to sea, Hungarians! History, Myth, Memories*, Fiume 1868 – 1945; <https://spiegelungen.net/wp-content/uploads/2021/02/Out-to-sea.pdf>



**LADISLAO MITTNER, TALIJANSKI GERMANIST MAĐARSKO-RIJEČKOG PODRIJETLA**  
Rođeni Riječnin, talijanski germanist, pisac Povijesti njemačke književnosti u više svezaka (Milano 1964. – 1977.), dugogodišnji profesor na Sveučilištu u Veneciji. Otac mu je Mađar, priređivač mađarske gramatike za Talijane. I ujak Enrico Burich je germanist, no kako je studirao u Budimpešti prevodio je i s mađarskoga.

**Mittner László magyar-fiumei származású olasz germanista**  
Fiumében született olasz germanista, író, a Veleencei egyetem professzora. Legfőbb műve a Német irodalom története című munka, mely számos kiadást megért 1964 és 1977 között. Édesapja magyar volt, aki magyar nyelvtant tanított olaszoknak, nagybátyja Burich Henrik szintén germanista volt, de ő Budapesten tanult és magyarról fordított németre műveket.

**Ladislao Mittner, an Italian Germanist of Hungarian-Rijeka origin**  
Born in Rijeka, an Italian Germanist, writer of the *History of German Literature in several volumes (Milan 1964–1977)*, and long-time professor at the University of Venice. His father was Hungarian, the organiser of Hungarian grammar for Italians. His uncle Enrico Burich was also a Germanist, however, as he studied in Budapest he also translated from Hungarian.

Hromatka, češkoga prezimena, ali njemačkoga osjećaja, vlasnik jedine njemačke knjižare u Rijeci, odan caru i uz to – tvrdoglavi panslavist. Oba su se ujaka žestoko svadala zbog politike, a kada se nisu najbolje razumjeli na književnome talijanskom, prepirali su se na fijumanskom dijalektu koristeći se mješavinom svih gradskih govora, uključujući i narječja riječkih predgrađa. „Nije bilo ugodno živjeti na raskrižju četiriju nacija koje su bile spremne uzajamno se rastrgnuti.“<sup>36</sup> Mittner ipak priznaje da sve nije bilo tako crno i da su nesuglasice često završavale pomirenjem. „U mojoj je obitelji, koja je i s očeve i s majčine strane imala najmanje osmero učitelja, postojala sklonost jezičnom razjašnjavanju. Moj je djed, Enrico stariji, napisao hrvatsku gramatiku za Talijane, moj otac talijansku gramatiku za Mađare, a ja sam slijedio njihov put i napisao njemačku gramatiku za Talijane.“<sup>37</sup>

Taj je duh stare Rijeke do najnovijih vremena u svojim uspomnama prenio talijanski pisac Enrico Morovich, koji je prilično tečno govorio četiri „riječka jezika“<sup>38</sup>. I to je jedna od mjesnih legendi – da je i najgluplji Riječanin u ona vremena govorio četiri jezika. Morovich je u obitelji govorio njemački i talijanski, na ulici je s djecom katkad govorio hrvatski, a mađarski je naučio u školi – Trgovačkoj akademiji.

Morovich pripovijeda da se njegove dvije tetke učiteljice gotovo nisu podnosile jer je jedna gajila jake talijanske osjećaje, a druga ništa manje jake – mađarske. „Sestra mojega

36 Ilona Fried, *Out to sea, Hungarians! History, Myth, Memories*, Fiume 1868 – 1945; <https://spiegelungen.net/wp-content/uploads/2021/02/Out-to-sea.pdf>

37 Ilona Fried, *Out to sea, Hungarians! History, Myth, Memories*, Fiume 1868 – 1945; <https://spiegelungen.net/wp-content/uploads/2021/02/Out-to-sea.pdf>

38 Enrico Morovich (2021): *Talijan iz Rijeke*, Rijeka. Comunità degli Italiani di Fiume, Naklada Val.

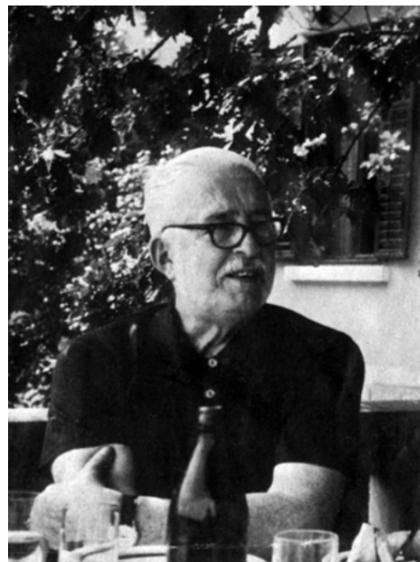
Hungarian languages. His son, the painter Ladislao de Gauss, was born in Budapest and also educated there at the Academy of Fine Arts. He also participated in the Venice Biennale in 1936 as a Hungarian.<sup>33</sup> The de Gauss-Garady family spoke Hungarian. Ladislao continued to live in Rijeka even when direct ties with Hungary are severed, however, his two sisters left for Budapest during the Italian era. The son of a “Hungarian Czech”, who came to Rijeka from Pécs, Romulusz Wnoucek – later Romolo Venucci – was also marked by Hungarian culture in the 1920s and he also studied painting in Budapest. He later stated that he had always felt Italian and was a member of the Italian community even when Rijeka belonged to Croatia and Yugoslavia.

Some stories and legends about Hungarians have remained in Rijeka memorised right up to recent times. We are also reminded of some old street names that are no longer named after great Hungarians, but postcards with their names still exist, such as Corsia *Deák* (today’s Krešimirova ulica) or Via Andrassy (today’s Adamićeva ulica). Amongst the few preserved is the name of the “iron minister” Gábor Baross, after whom part of the port of Rijeka is still called Porto Baroš (just so, in that strange Italian-Croatian form).

## POST-HISTORY OR – AFTER EVERYTHING

Even today, as a joke from the end of the 19<sup>th</sup> century, the statement that Rijeka is a Hungarian city inhabited by Italian-speaking Croats is mentioned. Even amongst

33 Idem, p. 170.



### ENRICO MOROVICH, TALIJANSKI PISAC, SVJEDOK RIJEČKE VIŠEJEZIČNOSTI

U obitelji je govorio njemački i talijanski, hrvatski je naučio u dječjim igrama na ulici, a mađarski u školi – Trgovačkoj akademiji. Njegova tetka, očeva sestra, bila je mađarski domoljub i u neprekidnom ratu s drugom tetkom, majčinom sestrom, ponosnom Talijankom.

### Enrico Morovich, olasz író, tanúja Fiume egykori többnyelvűségének

Morovich németül és olaszul beszélt a családjával, megtanult horvátul gyerekkorában az utcán, magyarul tanult az iskolában és a Kereskedelmi Akadémián. Apai nagynénje heves magyarérezelmű patrióta volt, és így állandó harcban állt anyai nagynénjével, aki olaszérezelmű volt.

### Enrico Morovich, Italian writer, witness to Rijeka's multilingualism

Morovich spoke German and Italian with his family, he learnt Croatian playing with children on the street, whilst he learnt Hungarian at school – the Trade Academy. His aunt, his father's sister, was a Hungarian patriot and in a constant war with another aunt, his mother's sister, a proud Italian.

oca, koja je predavala u mađarskim osnovnim školama, svojedobno je pohađala preparandiju u Budimpešti, a držala je nastavu i u dvama malim selima mađarske ravnice, za koju su je vezivala zanimljiva sjećanja. I druga je teta, sestra moje majke, pohađala nastavu u riječkim školama, ali je prije toga završila studije na Likovnoj akademiji Brera u Milanu. Čini se da je, u godinama dok još mene nije bilo, ili sam još bio u povojima, između tih dviju mladih žena izbio neki nepomirljiv sukob ideja i osjećaja. Jedna je bila vjerna podanica Franje Josipa, koji je prije svega bio i ugarski kralj, a druga, irendentistica, bila je sva okrenuta Italiji, usprkos opasnosti da izgubi mjesto nastavnice.“<sup>39</sup>

Niz se Mađara, rođenih Riječana, kojima su roditelji stigli sa sjevera, nakon pada Carevine morao opredijeliti, birati između povratka u Mađarsku, kojoj Rijeka više ne pripada, i ostanka u Italiji, kojoj je Rijeka upravo pripala. Njihova sudbina nije uvijek bila sretna. Rođeni je Riječanin mađarsko-židovskog podrijetla Paolo Santarcangeli, pravim imenom Paolo (Pal) Schweitzer, nakon donošenja „rasnih zakona“ uoči Drugoga svjetskog rata, odveden u talijanski logor. Nakon rata živio je u Torinu, pisao pjesme na talijanskom i prevodio moderne mađarske pjesnike. Osnovao je i prvu katedru hungarologije na Sveučilištu u Torinu gdje mu je kolega bio Umberto Eco kojemu je upravo Santarcangelijeva knjiga o labirintima bila važna za pisanje njegova slavnoga romana *Ime ruže*.<sup>40</sup>

39 Morovich 2021:36.

40 Paolo Santarcangeli (1984): *Il libro dei labirinti: storia di un mito e di un simbolo*. Predgovor Umberta Eco, Milano. Frassinelli.  
Ervin Dubrović (2015): „Paolo Santarcangeli“, u: *Rijeka, južni pol Srednje Europe*. Rijeka. Društvo povjesničara umjetnosti Rijeka. 167–173.

nagybácsi, Enrico Burich örvendett, aki tanulmányait Budapesten kezdte, és neves magyar fordítóként ismerték.<sup>38</sup> A másik nagybátyja, a cseh vezetéknévű, de német érzelmű Adolf Hromatka az egyetlen német könyvesbolt tulajdonosa volt Fiumében, és nem mellesleg a császárhoz hű makacs pánszlávista. Mind a két nagybáty heves politikai vitákat folytatott egymással, majd amikor nehezen értették meg egymást irodalmi olasz nyelven, áttértek a fiumei dialektusra, mely az összes városon belüli nyelvjárás keverékét, beleértve az elővárosok különböző dialektusait is magába foglalta. „Nem volt kellemes érzés a négy nemzet ütközési pontjánál élni, melyek képesek voltak szétmargolni egymást.“<sup>39</sup> Mittner mégis beismeri, hogy nem volt minden ennyire borús, és hogy az ellentétek gyakran végződtek béküléssel. „Az én családban, melyben apai és anyai ágon is legalább nyolc pedagógus volt, létezett egyfajta hajlam a nyelvtani magyarázatok iránt. Nagyapám, idősebb Enrico, horvát nyelvtant írt olaszok számára, édesapám olasz nyelvtant magyaroknak, én pedig folytattam útjukat, és német nyelvtant írtam olaszoknak.“<sup>40</sup>

A régi Fiume ezen szellemiségét mentette át a legújabb korra emlékezéseiben Enrico Morovich olasz szerző, aki egészen folyékonyan beszélt a négy „fiumei nyelvet“<sup>41</sup>. Szintén a helyi legendák sorába tartozik, hogy akkoriban a legbutább fiumei is négy nyelven beszélt. Morovich családi körben németül és olaszul, az utcán a gyerekek-

38 Maja Đurđulov, Enrico Burich mediatore di culture, *La Battana*, god. XLVIII., br. 186, 2012., str. 49–89.

39 I. Fried: i. m.

40 I. Fried: i. m.

41 Enrico Morovich, *Talijan iz Rijeke*, Comunità degli Italiani di Fiume, Naklada Val, Rijeka 2021.

kel néha horvátul beszélt, míg magyarul az iskolában, a Kereskedelmi Akadémián tanult meg.

Morovich elbeszélései szerint két pedagógus nagynénje nem tűrte meg egymást, mivel egyikőjük erős olasz, míg a másik semmivel sem csekélyebb mértékű magyar érzelmeket táplált. „Édesapám nővére, aki magyar általános iskolákban tanított, egykor Budapesten tanult a tanítóképzőn, de tanított a magyar Alföld két kis falujában is, melyekhez érdekes élmények fűzték. Másik nagynéném, édesanyám nővére is Budapesten képezte magát azért, hogy a fiumei iskolákban taníthasson, de előtte a milánói Brera Képzőművészeti Akadémián végzett. Úgy tűnik, hogy azokban az években, amikor én még nem éltem, vagy még nagyon kicsi voltam, e két fiatal nő között az eszmék és érzelmek valamifajta kibékíthetetlen ellentéte tört ki. Egyikőjük Ferenc József hűségese alattvalója volt, aki mindenekelőtt magyar király is volt, a másik pedig irredentista, aki teljes egészében Olaszország felé fordult, annak ellenére, hogy így elveszíthette tanítói állását.”<sup>42</sup>

Számos fiumei születésű magyarnak, kiknek szülei északról érkeztek, a monarchia bukása után választania kellett a magyarországi visszatérés – melyhez Fiume többé nem tartozott – és az olaszországi maradás között, melyhez Fiumét akkor csatolták. Sorsuk nem volt mindig szerencsés. A magyar–zsidó származású, fiumei születésű Paolo Santarcangelit, valódi nevén Paolo (Pál) Schweitzert, a második világháborút megelőző „faji törvények” miatt olaszországi táborba hurcolták. A háború után Torinóban élt, olaszul írt verseket, és

42 Morovich: i. m., 36. p.



**PAOLO SANTARCANGELI, ESEJIST, PJESNIK I PREVODITELJ S MAĐARSKOGA**

Rodeni je Riječanin mađarsko-židovskog podrijetla, pravim imenom Paolo (Pal) Schweitzer. Piše na talijanskom i prevodi moderne mađarske pjesnike. Osnivač je prve katedre hungarologije na Sveučilištu u Torinu.

**Paolo Santarcangeli, esszéíró, költő és műfordító**

Fiumében született magyar-zsidó családba. Eredeti neve Schweitzer volt. Olaszul írt, de több magyar költőt is ő fordított olaszra. A torinói Egyetemen ő alapította meg a magyar tanszéket.

**Paolo Santarcangeli, essayist, poet and translator from Hungarian**

He was born in Rijeka of Hungarian-Jewish origin, real name Paolo (Pal) Schweitzer. He wrote in Italian and translated modern Hungarian poets. He was the founder of the first Department of Hungarian Studies at the University of Turin.

Još dvojica Riječana, mađarskih Židova – Leo Weiczen i Miklos Vasarhelyi, posljednji izdanci Habsburške Monarhije, izravno nas povezuju s davnim danima. Lea Weiczena sudbina je vezala uz talijansku povijest.<sup>41</sup>

41 Leo Weiczen Valiani (2015): „Fiuman, European, Revolutionary, Historian”, Uredio/Edited by Vanni d’ Alessio, Časopis za povijest zapadne Hrvatske/West croatian history journal, monografski broj/special issue, god. 10., sv.10.

Ivan Jeličić (2015): „The Waizen Family and Young Leo Valiani in Fiume”, Časopis za povijest zapadne Hrvatske, god. 10., sv. 10:25–42.

members of the same family, national affiliation was not always easy to determine with certainty. People who adhered to different national ideas often lived in harmony under the same roof.

The famous Italian Germanist Ladislao Mittner, author of the extensive *Storia della letteratura tedesca (History of German Literature)*, a native of Rijeka whose father was Hungarian and whose mother was from the Burich family in Rijeka, described in his autobiographical writings the picturesqueness and national complexity of his family.<sup>34</sup> The most distinguished was his uncle, the learned Germanist Enrico Burich, an Italian irredentist, who began his studies in Budapest and was a notable translator from Hungarian.<sup>35</sup> His second uncle was Adolf Hromatka, with a Czech surname but with German feelings, the owner of the only German bookshop in Rijeka, loyal to the emperor and along with that, a stubborn pan-Slavist. Both uncles argued fiercely about politics, and when they did not understand each other best in literary Italian, they bickered in the Fiuman dialect using a mixture of all the city’s dialects, including the dialects of the Rijeka suburbs. “It was not pleasant to live at the crossroads of four nations that were ready to tear each other apart.”<sup>36</sup> Mittner, however, admitted that not everything was so black and that the disagreements often ended in reconciliation. “In my family, which had at least eight teachers on both my father’s and mother’s side, there was an inclination for linguistic clarification. My grandfather, Enrico the

34 Ilona Fried, *Out to sea, Hungarians! History, Myth, Memories*, Fiume 1868 – 1945; <https://spiegelungen.net/wp-content/uploads/2021/02/Out-to-sea.pdf>

35 Maja Đurđulov, Enrico Burich mediatore di culture, *La Battana*, year XLVIII, no. 186, 2012, pp. 49-89.

36 I. Fried, n. d.

elder, wrote Croatian grammar for Italians, my father Italian grammar for Hungarians, and I followed in their footsteps and wrote German grammar for Italians.”<sup>37</sup>

This spirit of old Rijeka was conveyed in his memoirs by the Italian writer Enrico Morovich, who spoke four “Rijeka languages” quite fluently.<sup>38</sup> And this is one of the local legends – that even the stupidest Rijeka man spoke four languages at that time. Morovich spoke German and Italian in his family, he sometimes spoke Croatian with the children on the street, and he learnt Hungarian at school – the Trade Academy.

Morovich says that his two aunts, teachers, could hardly stand each other because one of them nurtured strong Italian feelings, whilst the other had equally strong Hungarian. “My father’s sister, who taught in Hungarian primary schools, used to attend preparatory school in Budapest, and she also taught in two small villages on the Hungarian plain, about which she had interesting memories. Another aunt, my mother’s sister, also took a course in Budapest so that she could teach in Rijeka’s schools, however, before that she finished her studies at the Brera Academy of Fine Arts in Milan. It seems that in the years before I was born, or when I was an infant, some irreconcilable conflict of ideas and feelings broke out between these two young women. One was a loyal subject of Franz Joseph, who was first and foremost the Hungarian king, and the other, an irredentist, was interested solely in Italy, despite the danger of losing her job as a teacher.”<sup>39</sup>

After the fall of the Empire, a number of

37 Idem.

38 Enrico Morovich, *Talijan iz Rijeke*, Comunita degli Italiani di Fiume, Naklada Val, Rijeka 2021.

39 Idem, p. 36.



**LEO VALLIANI, IZVORNO WEICZEN – TALIJANSKI REVOLUCIONAR, POLITIČAR I POVJESNIČAR**

Mađarski Židov, u djetinjstvu je sa svoga prozora gledao dramatična zbivanja u Guvernerovoj palači u doba D’Annunzija. Komunist je te proganjan i zatvaran. Nakon rata poslanik je u talijanskom parlamentu. Najpoznatiji je po opsežnoj knjizi *Propast Austro-Ugarske* (Milano 1966.).

**Leo Valliani, eredetileg Weiczen – olasz forradalmár, politikus és történész**

Magyar-zsidó származásúként, gyermekkorában ablakából figyelte D’Annunzio drámai éveit Fiumében. Később kommunistaként bebörtönözték. A háború után az olasz parlament tagja lett. Híres munkája „Az Osztrák-Magyar Monarchia felbomlása”, mely Milanóban 1966-ban jelent meg.

**Leo Valliani, originally Weiczen – Italian revolutionary, politician and historian**

A Hungarian Jew, in his childhood he watched the dramatic events in the Governor’s Palace at the time of D’Annunzio from his window. He was a communist and persecuted and imprisoned. After the war he was a member of the Italian parliament. He is best known for his extensive book *La Dissoluzione dell’Austria-Ungheria (The End of Austria-Hungary) (Milan, 1966)*.

kortárs magyar költők verseit fordította. Megalapította az első hungarológiai tanszéket a Torinói Tudományegyetemen, ahol Umberto Ecoval dolgozott, akit *A rózsá neve* című ismert regénye megírásában nagyban befolyásolt Santarcangelit labirintusokról szóló könyve.<sup>43</sup>

Még két fumei, magyarországi származású zsidó – Leo Weiczen és Vásárhelyi Miklós, a Habsburg Monarchia utolsó sarkai kötnék minket össze közvetlenül a régi időkkel. Leo Weiczen sorsa az olasz történelemhez kötötte<sup>44</sup>. Weiczen, aki később felvette a Valiani nevet, gyermekkorában az ablakából nézte végig a Kormányzói palota előtt történt dramatikus eseményeket, és nem tudta, mit gondoljon D’Annunzióról.<sup>45</sup> Édesapja viszont megrögzött autonomista volt. Weiczen-Valiani hamar kommunista lett, emiatt üldözték, és többször őrizetbe is vették. A háború után képviselő volt az olasz parlamentben, majd történelmi könyveket írt. Legismertebb műve a részletesen és nagyon alaposan megírt *Az Osztrák-Magyar Monarchia felbomlása* című könyv, mely olaszul és angolul jelent meg.<sup>46</sup>

A Valianiról szóló emlékeket valamivel fiatalabb, csakugyan fiumei barátja mesélte el nekem, akit hasonló származás és sors jellemezett. Vásárhelyi Miklóst Rómában

43 Paolo Santarcangeli, *Il libro dei labirinti: storia di un mito e di un simbolo*, predgovor Umberta Ecoa, Frassinelli, Milánó 1984.

Ervin Dubrović, „Paolo Santarcangeli”, u: *Rijeka, južni pol Srednje Europe*, Društvo povjesničara umjetnosti Rijeke, Rijeka 2015., str. 167–173.

44 *Leo Weiczen Valiani, Fiuman, European, Revolutionary, Historian*, Uredio/Edited by Vanni d’ Alessio, Časopis za povijest zapadne Hrvatske/West croatian history journal, monografski broj/special issue, 10. évf., 10. kötet, Rijeka 2015.

Ivan Jeličić, „The Waizen Family and Young Leo Valiani in Fiume”, Časopis za povijest zapadne Hrvatske, 10. évf., 10. kötet, Rijeka 2015., str. 25–42.

45 Ervin Dubrović, „Intelektualci, fašisti i antifasisti”, Časopis za povijest zapadne Hrvatske, 10. évf., 10. kötet, Rijeka 2015., str. 123–129.

46 *La dissoluzione dell’ Austria Ungheria*, Casa editrice Il Saggiatore, Milánó 1966.

ismertem meg az *Accademia d'Ungherián*, a *Falconieri-palotában*, egy szimpóziumot megelőzően, ahol különböző származású fiúmeiek találkoztak – olaszok, magyarok és horvátok.<sup>47</sup> Nemcsak három fiúmei és három nemzet találkozott akkor, hanem három különböző generáció is. A legidősebb a magyar Vársárhelyi volt, Nagy Imre közeli munkatársa az 1956-os forradalom idején, majd többéves politikai elítélés, végül, három évtized után a posztkommunista országgyűlés képviselője. Az olasz tag Amleto Ballarini volt, a római székhelyű Fiumei Történelmi Társulat elnöke (*Società di studi fiumani*), a horvát pedig jómagam, a Fiumei Városi Múzeum igazgatója. Még kétszer találkoztam Vársárhelyivel – Budapesten, a Soros Alapítvány magyarországi székhelyén, melynek befolyásos képviselője volt, valamint Fiumében, a fiúmei olaszok által szervezett szimpóziumon, egybeegyítve azokat is, akik elköltöztek, és akik a városban maradtak.<sup>48</sup> Vársárhelyire mint kiegyensúlyozott, bölcs emberre emlékszem, olyanra, akinek életében számos megrendítő történelmi esemény történt. A régi birodalomban születve megélte a 21. század elejét. Örömmel emlékezett régmúlt fiúmei napjaira, az első világháborút követő első évekre, a gyermekkori játékokra és a fiúmei utcák különböző nyelveire. Az 1920-as évek vége fele, tizenegy évesen hagyta el a várost, emlékirataiban pedig ezt írta: „Szüleim magyarok voltak, a szoptató dajka horvát, a tanárok olaszok,

47 *Fiume crocevia di popoli e culture*, Atti del convegno internazionale, Società di studi fiumani, Accademia d' Ungheria di Roma, Róma, 2005. október 27.  
48 *Rijeka u stoljećima velikih promjena*, Međunarodni znanstveni skup, Zbornik radova/*Fiume nel secolo dei grandi mutamenti*, Convegno internazionale, Atti del convegno, Edit, Rijeka 2001., str. 20–21.

Weitzen, koji se poslije prozvao Valiani, u djetinjstvu je sa svojega prozora gledao dramatična zbivanja pred Guvernerovom palačom i nije znao što da misli o D'Annunziju.<sup>42</sup> Otac mu je, međutim, bio uvjereni autonomist. Weitzen-Valiani rano je postao komunist te je bio proganjan i zatvaran. Nakon rata bio je poslanik u talijanskom parlamentu, a potom je pisao povijesne knjige. Najpoznatiji je po opsežnoj i temeljitoj knjizi *Propast Austro-Ugarske*, objavljenoj na talijanskom i na engleskom.<sup>43</sup>

Uspomene na Valianija iznio mi je njegov malo mlađi sugrađanin i prijatelj sličnoga podrijetla i sudbine. Miklósa Vársárhelyija upoznao sam u Rimu na *Accademia d'Ungheria*, u *Palazzo Falconieri*, uoči simpozija na kojem su se susreli Riječani različitih nacionalnosti – Talijani, Mađari i Hrvati.<sup>44</sup> Nisu se tada našla samo tri Riječana i tri nacije, nego i tri generacije. Najstariji je bio Mađar Vársárhelyi, bliski suradnik Imrea Nagyja u mađarskoj revoluciji 1956., potom višegodišnji politički zatvorenik i, nakon tri desetljeća, zastupnik u postkomunističkom parlamentu. Talijan je bio Amleto Ballarini, predsjednik Društva za povijest Rijeke u Rimu (*Società di studi fiumani*), a Hrvat sam bio ja, ravnatelj Muzeja grada Rijeke. Još sam dvaput susreo Vársárhelyija – u Budimpešti u mađarskom sjedištu Sorosove zaklade, kojoj je bio utjecajan predstavnik, i u Rijeci, na simpoziju što su ga priredili riječki Talijani, okupivši i one koji su iz grada

42 Ervin Dubrović (2015): „Intelektualci, fašisti i antifasisti“, Časopis za povijest zapadne Hrvatske, god. 10., sv. 10:123–129.  
43 *La dissoluzione dell' Austria Ungheria* (1966). Milano. Casa editrice Il Saggiatore.  
44 *Fiume crocevia di popoli e culture* (2005): Atti del convegno internazionale, Rim, Società di studi fiumani, Accademia d' Ungheria di Roma, 27. listopada 2005.

Hungarians, born in Rijeka, whose parents had come from the north, had to choose between returning to Hungary, to which Rijeka no longer belonged and staying in Italy, to which Rijeka had just been allocated. Their fate was not always a happy one. Paolo Santarcangeli, a native of Rijeka of Hungarian-Jewish descent, whose real name was Paolo (Pal) Schweitzer, was taken to an Italian camp after the adoption of “racial laws” on the eve of the Second World War. After the war, he lived in Turin, wrote poems in Italian and translated modern Hungarian poets. He also founded the first department of Hungarian studies at the University of Turin, where his colleague was Umberto Eco, for whom Santarcangeli's book about labyrinths was important for writing his famous novel *Il nome della rosa* (*The Name of the Rose*).<sup>40</sup>

Two other people from Rijeka, Hungarian Jews – Leo Weitzen and Miklós Vársárhelyi, the last offspring of the Habsburg Monarchy, connect us directly with long ago. Lea Weitzen's fate was tied to Italian history.<sup>41</sup> Weitzen, who later called himself Valiani, watched the dramatic events in front of the Governor's Palace from his window as a child and did not know what to think of D'Annunzio.<sup>42</sup> His father, however, was a convinced autonomist. Weitzen-Valiani became a communist early on and was persecuted and imprisoned. After the war

40 Paolo Santarcangeli, *Il libro dei labirinti: storia di un mito e di un simbolo*, foreword by Umberto Eco, Frassinelli, Milan, 1984.  
Ervin Dubrović, “Paolo Santarcangeli”, in: *Rijeka. Južni pol srednje Europe*, Association of Art Historians of Rijeka, Rijeka 2015, pp. 167-173.

41 *Leo Weitzen Valiani, Fiuman, European, Revolutionary, Historian*, edited by Vanni d'Alessio, *West Croatian History Journal*, special issue, year 10, vol. 10, Rijeka 2015.

Ivan Jeličić, “The Waizen Family and Young Leo Valiani in Fiume”, *West Croatian History Journal*, year 10, vol. 10, Rijeka 2015, pp. 25-42.

42 Ervin Dubrović, “Intelektualci, fašisti i antifasisti”, *West Croatian History Journal*, year 10, vol. 10, Rijeka 2015, pp. 123-129.

he was a member of the Italian Parliament and then wrote books about history. He is best known for his extensive and thorough book published in Italian – *La Dissoluzione dell'Austria-Ungheria* and in English *The End of Austria-Hungary*.<sup>43</sup>

His slightly younger fellow citizen and a friend of similar origin and fate shared memories of Valiani with me. I became acquainted with Miklós Vársárhelyi in Rome at the Accademia d'Ungheria, in the Palazzo Falconieri, on the eve of a symposium where people of different nationalities – Italians, Hungarians and Croats – met.<sup>44</sup> Not only three people from Rijeka and three nations met at that time, but also three generations. The oldest was Hungarian Vársárhelyi, a close associate of Imre Nagy in the Hungarian Revolution of 1956, then a long-term political prisoner and, after three decades, a member of the post-communist parliament. The Italian was Amleto Ballarini, president of the Società di studi Fiumani in Rome, and the Croat was me, the director of the City Museum of Rijeka. I met Vársárhelyi twice more – in Budapest at the Hungarian headquarters of the Soros Foundation, to which he was an influential representative, and in Rijeka, at a symposium organised by the Italians of Rijeka, bringing together those who emigrated and those who had continued to live there.<sup>45</sup> I remember Vársárhelyi as a calm and wise man, as a man in whose life many dramatic historical events had

43 *La dissoluzione dell' Austria Ungheria*, Casa editrice Il Saggiatore, Milan 1966.

44 *Fiume crocevia di popoli e culture*, Atti del convegno internazionale, Società di studi fiumani, Accademia d' Ungheria di Roma, Rome, 27<sup>th</sup> October 2005.

45 *Rijeka u stoljećima velikih promjena*, Međunarodni znanstveni skup, Zbornik radova/*Fiume nel secolo dei grandi mutamenti*, Convegno internazionale, Atti del convegno, Edit, Rijeka 2001, pp. 20-21.



#### MIKLÓS VÁSÁRHELYI – MAĐARSKI NOVINAR I POLITIČAR

Najpoznatiji kao suradnik Imrea Nagyja u mađarskoj revoluciji 1956. i kao zastupnik u mađarskom parlamentu. Iz Rijeke odlazi potkraj 1920-ih. Zapisao je: “Prvo sam čuo mađarske riječi, a prve su pjesme bile slavenske. Prve su fraze bile talijanske, no međusobno smo razgovarali našim lijepim riječkim narječjem.”

#### Vársárhelyi Miklós – magyar újságíró és politikus

Leginkább Nagy Imre munkatársaként ismert az 1956-os forradalom kapcsán. Fiumét az 1920-as évek végén hagyta el. Később így írt: „Először magyar szavakat hallottam, de az első versek szláv nyelven voltak. Az első mondataim olaszul szóltak, miközben egymásközt a gyönyörű fiúmei dialektusban beszélünk.”

#### Miklós Vársárhelyi – Hungarian journalist and politician

He is best known as a collaborator of Imre Nagy in the Hungarian Revolution of 1956 and as a member of the Hungarian Parliament. He left Rijeka at the end of the 1920s. He wrote: “I first heard Hungarian words, yet the first poems were Slavic. The first phrases were Italian, however, we talked to each other in our beautiful Rijeka dialect.”

a dajka német, az iskolai és utcai barátok, a „mularia“ pedig fiúmeiek, tehát olaszok, horvátok, szlovének, isztriaiak, dalmátok. Először magyar szavakat hallottam, az első énekek pedig szlávok voltak. Az első kifejezések olaszul voltak, viszont egymással szép fiúmei nyelvjárásonk beszélünk.<sup>49</sup>

Néhány, a magyarokról szóló történet és legenda a mai napig fennmaradt Fiumében. Emlékszünk néhány régi utcanévre is, melyek már nem a magyar hősök nevével viselik, de képeslapokon még most is találkozhatunk a Deák korzóval (a mai Krešimirova ulica), vagy az Andrássy úttal (a mai Adamićeva ulica). Baross Gábor, a valamikori „vasminiszter“ neve azon ritka személyek egyike, akinek neve a mai napig fennmaradt: az ő nevét viseli mind a mai napig a fiúmei kikötő egyik része, a *Porto Baroš* (pontosan ebben az érdekes horvát–olasz alakban). A régi, még mindig pislákoló fiúmei–magyar kapcsolatok mellett, egyre inkább alakulnak ki új, stabil kapcsolatok. A Fiumei Városi Múzeum annak idején kiállítást szervezett *A fiúmei kikötő története, építése, forgalma címmel, mely a budapesti Közlekedési Múzeumban is látható volt*.<sup>50</sup> Az Országos Széchényi Könyvtárban rendezett Fiuméről szóló kiállítás a Fiumei Városi Múzeumban vendégeskedett.<sup>51</sup> A kikötőről szóló fiúmei kiállításon, melynek keretében egy gazdag

49 Miklós Vársárhelyi, *La mia Fiume e la rivoluzione ungherese*, zbornik radnika *Rijeka u stoljećima velikih promjena/Fiume nel secolo dei grandi mutamenti*, str. 20–21.

50 *Rijekai kikötő, történelem, kiépítés, közlekedés*, Közlekedési Múzeum, megnyitva 2002. június 25-én

51 Skultéty Csaba, *Fiume magyar emlékezete, Országos Széchényi Könyvtár*, Budapest, 2009.

Az Országos Széchényi Könyvtárban megtartott első kiállítás után, a *Fiume a magyar emlékezetben* című tárlat a Fiumei Városi Múzeumban is vendégeskedett (Skultéty Csaba gyűjteménye, 2011. december 1. – 2012. február 25.), majd a debreceni Déry Múzeumban.



#### SKULTÉTY CSABA, NEKADAŠNJI MAĐARSKI DISIDENT I NOVINAR U NJEMAČKOJ

Cijeli je život skupljao predmete vezane uz Rijeku. Na to ga je potaknula priča o bračnom putovanju vlastitih roditelja koji su 1910. boravili u Rijeci i Opatiji. Skultéty je darovao svoju zbirku Nacionalnoj knjižnici Széchenyi u Budimpešti i priredio izložbu u Muzeju grada Rijeke u prosincu 2011.

#### Skultéty Csaba, egykori magyar disszidens és újságíró Németországban

Egész életében gyűjtötte a Fiumével kapcsolatos tárgyakat erre szülei nászútjának története sarkallta, akik 1920-ban Fiumében és Abbáziában voltak. Később gyűjteményét az Országos Szécsényi Könyvtárnak adományozta és ezekből kiállítást is rendezett 2011-ben Budapesten, illetve Fiumében.

#### Skultéty Csaba, former Hungarian dissident and journalist in Germany

He collected items related to Rijeka all his life. The story of the honeymoon of his parents who lived in Rijeka and Opatija in 1920 encouraged him in this. Skultéty donated his collection to the Széchenyi National Library in Budapest and organised an exhibition at the City Museum of Rijeka in December 2011.

iselili i one koji su u njemu nastavili živjeti.<sup>45</sup> Vášárhelyija pamtim kao staložena i mudra čovjeka, kao čovjeka u čijem se životu skupilo podosta dramatičnih povijesnih događaja. Rođen u staroj Carevini, dočekao je i sam početak dvadeset i prvoga stoljeća. Rado se prisjećao davnih riječkih dana, prvih godina nakon Prvoga svjetskog rata, dječjih igara i različitih jezika riječke ulice. Otišao je potkraj 1920-ih kao jedanaestogodišnjak, a u svojim je uspomenama zapisao: „Moji su roditelji bili Mađari, došla je bila Hrvatica, učitelj Talijani, moja paziteljica Njemica, a prijatelji, drugovi u školi i igri, „mularia“ – Riječani, dakle Talijani, Hrvati, Slovenci, Istrani, Dalmatinci. Prvo sam čuo mađarske riječi, a prve su pjesme bile slavenske. Prve su fraze bile talijanske, no međusobno smo razgovarali našim lijepim riječkim narječjem.“<sup>46</sup>

Neke priče i legende o Mađarima ostale su u Rijeci zapamćene sve do najnovijih dana. Podsjećamo se i nekih starih naziva ulica koje se više ne zovu imenima mađarskih velikana, ali i dalje kruže razglednice s njihovim imenima, poput *Corsia Deák* (današnja Kresimirova ulica) ili *Via Andrassy* (današnja Adamićeva ulica). Među rijetkima je ostalo sačuvano ime „željeznog ministra“ Gábora Barossa, po kojemu se dio riječke luke i danas zove *Porto Baroš* (upravo tako, u tomu čudnom talijansko-hrvatskom obliku). Uza stare veze Riječana s Mađarima, koje i dalje tinjaju, sve se više razvijaju i učvršćuju novi odnosi. Muzej grada Rijeke priredio je svojedobno izložbu *Riječka*

<sup>45</sup> *Rijeka u stoljeću velikih promjena* (2001): Međunarodni znanstveni skup. Zbornik radova/*Fiume nel secolo dei grandi mutamenti*. Convegno internazionale. Atti del convegno. Rijeka. Edit. 20–21.

<sup>46</sup> Miklós Vášárhelyi. *La mia Fiume e la rivoluzione ungherese*, Zbornik radova *Rijeka u stoljeću velikih promjena/Fiume nel secolo dei grandi mutamenti*. 20–21.

accumulated. Born in the old Empire, he alone saw in the start of the 21<sup>st</sup> century. He fondly remembered the old days of Rijeka, the first years after the First World War, the children's games and different languages on the streets of Rijeka. He left in the late 1920s as an eleven-year-old, and wrote in his memoirs: “My parents were Hungarians, my wet nurse Croatian, my teachers Italian, my babysitter German, and friends, comrades at school and play, “mularia” – Rijeka, i.e. Italians, Croats, Slovenes, Istrians and Dalmatians. I first heard Hungarian words, yet the first poems were Slavic. The first phrases were Italian, however, we talked to each other in our beautiful Rijeka dialect.”<sup>46</sup>

Some stories and legends about Hungarians have remained in Rijeka memorised right up to recent times. We are also reminded of some old street names that are no longer named after great Hungarians, but postcards with their names still exist, such as *Corsia Deák* (today's Kresimirova ulica) or *Via Andrassy* (today's Adamićeva ulica). Amongst the few preserved is the name of the “iron minister” Gábor Baross, after whom part of the port of Rijeka is still called *Porto Baroš* (just so, in that strange Italian-Croatian form). Along with the old ties of the people of Rijeka with the Hungarians, which are still smouldering, new relations are developing and strengthening. The City Museum of Rijeka once organised an exhibition entitled *Riječka luka, povijest, izgradnja, promet* (*The Port of Rijeka, History, Development, Turnover*) which was hosted by the Museum of Transport (*Köz-*

<sup>46</sup> Miklós Vášárhelyi, *La mia Fiume e la rivoluzione ungherese*, collection of papers *Rijeka u stoljeću velikih promjena/Fiume nel secolo dei grandi mutamenti*, pp. 20–21.

*lekedési Múzeum*) in Budapest.<sup>47</sup> And an exhibition about Rijeka, organised at the National Széchenyi Library, was hosted at the City Museum of Rijeka.<sup>48</sup> The Rijeka exhibition about the port, alongside which an extensive collection of papers was published, involved several Hungarian collaborators. The exhibition was largely based on the research of material in the Hungarian State Archives, and the Hungarian exhibition about Rijeka was based on a collection of Rijeka objects and publications that were collected with nostalgia by one of the passionate admirers of Hungarian-Rijeka history, about which he was reminded of in his old age by a photograph from the Littoral, taken on his parents' honeymoon about which, although already in his old age, he spoke on 1<sup>st</sup> December in 2011 at the opening of the Rijeka exhibition of his section.<sup>49</sup>

<sup>47</sup> *Rijekai kikoto, történelem, kiegészítés, közlekedés*, Közlekedési Múzeum, opened 25<sup>th</sup> June, 2002.

<sup>48</sup> Csaba Skultéty, *Fiume magyar emlékezete, Országos Széchenyi Könyvtár*, Budapest, 2009.

After its first display at the National Library in Budapest, the exhibition *Rijeka u mađarskom sjećanju* was hosted at the City Museum of Rijeka (Csaba Skultéty Collection, 1<sup>st</sup> December 2011 – 25<sup>th</sup> February 2012), followed by the Déri Museum in Debrecen.

<sup>49</sup> After several years of weakened links, Rijeka-Hungarian cultural and historical contacts have recently been revived. So far, several exhibitions with themes from Hungarian history have been organised: The Maritime and History Museum has prepared and published comprehensive catalogues about the Governor's Palace and the Hungarian governors, as well as an exhibition and catalogue about the history of the favourite cakes - rigojanči.

Rijeka's archivists have also been cooperating with their colleagues in Budapest - the State Archives in Rijeka with the Hungarian State Archives. Hungarian themes in Rijeka are being researched by Hungarologist Nina Spicijarić Paškvan from the Institute for Historical and Social Sciences in Rijeka. Ivan Jeličić from Rijeka, an expert in “late Habsburg and post-Habsburg themes”, has been working at the Institute of Political History in Budapest since September 2018. In March 2020, the Faculty of Humanities and Social Sciences of the University of Rijeka launched the Hungarian Language Lectorate - with lecturer Eszter Baričević-Tamaskó. In January 2021, the Hungarian House was established, which is the seat of the Honorary Consul of Hungary and it is the venue for cultural programmes.

*luka, povijest, izgradnja, promet*, koja je gostovala u Muzeju prometa (*Közlekedési Múzeum*) u Budimpešti.<sup>47</sup> A izložba o Rijeci, priređena u Nacionalnoj knjižnici *Széchenyi*, gostovala je u Muzeju grada Rijeke.<sup>48</sup> Riječka izložba o luci, uz koju je objavljen opsežan zbornik, uključila je i više mađarskih suradnika. Izložba se dobrim dijelom temeljila na istraživanju građe u Mađarskojme državnom arhivu, a mađarska izložba o Rijeci bila je zasnovana na zbirci riječkih predmeta i publikacija koje je gotovo cijeli život s nostalgijom prikupljao jedan od strasnih poklonika mađarsko-riječke povijesti, na koju ga je i u dubokoj starosti podsjećala fotografija iz Primorja, snimljena na bračnom putovanju njegovih roditelja o kojoj je, iako već u dubokoj starosti, govorio i prvoga prosinca 2011. na otvorenju riječke izložbe svoje zbirke.<sup>49</sup>

<sup>47</sup> *Rijekai kikoto, történelem, kiegészítés, közlekedés*, Közlekedési Múzeum, otvorena 25. lipnja 2002.

<sup>48</sup> Csaba Skultéty (2009): *Fiume magyar emlékezete*, Budimpešta. *Országos Széchenyi Könyvtár*.

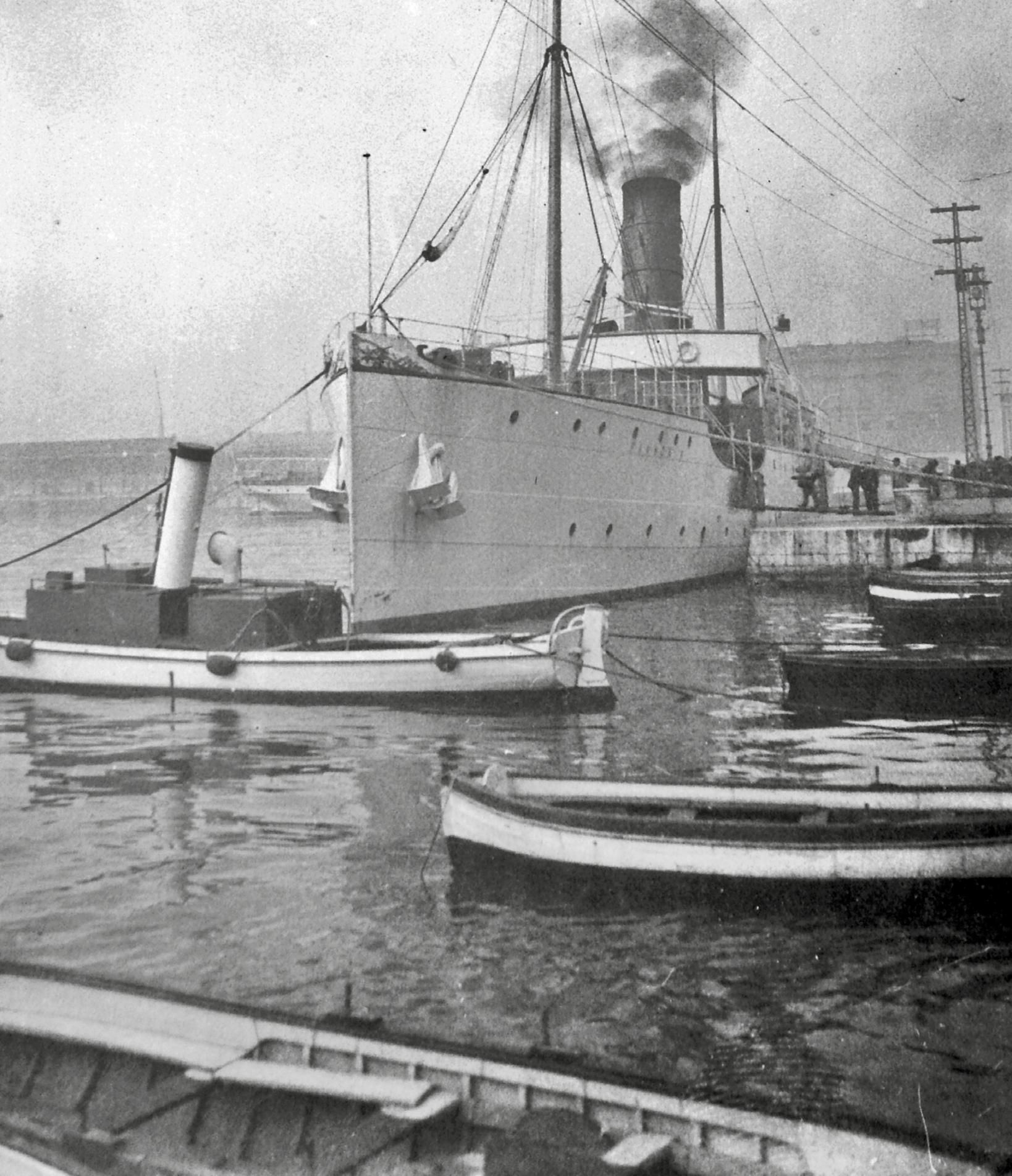
Nakon prvog prikazivanja u Nacionalnoj knjižnici u Budimpešti, izložba *Rijeka u mađarskom sjećanju* gostovala je u Muzeju grada Rijeke (Zbirka Csabe Skultétyja, 1. prosinca 2011. – 25. veljače 2012.), potom u Muzeju *Dériu* Debrecenu.

<sup>49</sup> Nakon više godina zamrlih veza, u posljednje su vrijeme riječko-mađarski kulturno-povijesni kontakti iznova obnovljeni. Dosad je priređeno više zbornika i izložbi s temama iz mađarske povijesti:

Irvin Lukežič (ur.), *Rijeka i mađarska kultura*, Državni arhiv u Rijeci, Rijeka 2004. Pomorski i povijesni muzej priredio je i objavio iscrpne kataloge o Guvernerovoj palači i o mađarskim guvernerima te izložbu i katalog o povijesti omiljenog kolača – rigojančiju. S kolegama u Budimpešti surađuju i riječki arhivisti – Državni arhiv u Rijeci s Mađarskim državnim arhivom. Mađarske teme u Rijeci posebno istražuje hungarologinja Nina Spicijarić Paškvan iz Zavoda za povijesne i društvene znanosti HAZU u Rijeci. U *Institute of political history* u Budimpešti od rujna 2018. radi Rječanin Ivan Jeličić, stručnjak za “kasnohabsburške i posthabsburške teme”. U ožujku 2020. na Filozofskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci pokrenut je Lektorat za mađarski jezik – lektorica Eszter Baričević-Tamaskó. U siječnju 2021. osnovana je Mađarska kuća koja je sjedište Počasnog konzulata Mađarske i mjesto održavanja kulturnih programa.

tanulmánykötet is megjelent, több magyar közreműködő is részt vett. A kiállítás főképp a Magyar Nemzeti Levéltárban található anyag kutatásán alapult, a Fiuméről szóló magyar kiállítás pedig olyan fiúmei tárgyak és publikációk gyűjteményén alapult, melyeket nosztalgikusan gyűjtögetett szinte egész élete során a magyar–fiúmei történelem egyik lelkes rajongója, Skultéty Csaba. A közös múltra idős éveiben *járva* is egy, a *szülei tengeremléki nászútján készült fénykép emlékeztette, amiről a 2011. december 1-ji fiúmei kiállítás megnyitón is beszélt, megnyitva a közönség előtt saját gyűjteményét.*<sup>52</sup>

<sup>52</sup> Többéves szüneteltetése után az utóbbi időben a fiúmei-magyar kulturális és történelmi kapcsolatok újból feléledtek. Több kiállítás is bemutatta a magyar történelmi idöket. A Tengerészeti és Történelmi Múzeum részletes katalógusokat adott ki a Kormányzói Palotáról és a magyar kormányzókrol, valamint kiállítást szervezett és katalógust is készített a közkedvelt sütemény, a rigojancsi történetéről. A fiúmei levéltárosok együttműködnek a budapesti kollégákkal – a fiúmei Országos Levéltár a Magyar Nemzeti Levéltárral. A fiúmei magyar témákkal kiemelten foglalkozik Nina Spicijarić Paškvan hungarológus, a Horvát Tudományos és Művészeti Akadémia fiúmei Történet- és Társadalomtudományi Intézetének munkatársa. A budapesti Történettudományi Intézetben dolgozik 2018 szeptembere óta a fiúmei Ivan Jeličić, a késő- és posthabsburg témák szakértője. 2020 márciusában a Rijekai Tudományegyetem Bölcsészettudományi Karán Magyar Nyelvi Lektorátus alakult – a lektor Tamaskó Eszter. 2021 januárjában felavatták a Magyar Házat, mely a tiszteletbeli konzulátusnak és számos kulturális rendezvénynek ad otthont.



Zsigmond Gábor

# RIJEČKA TRGOVAČKA MORNARICA (1868. – 1918.)

**A fiumei kereskedelmi tengerészet**  
*Merchant Navy in Fiume*

Fiume was not a significant town as far as its economy was concerned when following the Austrian-Hungarian Compromise of 1867 and the Croatian-Hungarian Compromise of 1868, it was reannexed to Hungary in 1870. However, the Hungarian state immediately implemented two substantial transport investments through which the seaport town could head off to fast development and leave behind its insignificance: the construction of the railway connection between Budapest and Fiume and the large-scale development of the seaport. Fiume – where earlier the port could not receive larger-size ships – soon became one of the most advanced ports. The traffic ranked between that of Amsterdam and Venice when it turned into the

Do ponovnog priključenja Ugarskoj, koje je uslijedilo 1870., nakon Austro-ugarske nagodbe 1867. i Hrvatsko-ugarske nagodbe 1868., Rijeka gospodarski nije bila osobito važan grad. Ugarska država gotovo je odmah ostvarila dvije važne prometne investicije zbog kojih se taj lučki grad, u postavom željezničke veze s Budimpeštom i izgradnjom velike luke, započeo ubrzano razvijati. Rijeka, koja prije bila mala luka, već 1910. postaje desetom lukom po prometu i time se smjšta između Amsterdama i Venecije<sup>1</sup> te je jedna od najsuvremenijih europskih luka. Rijeka je bila jedini mor-

Fiume az 1867-es osztrák-magyar és 1868-as horvát-magyar kiegyezést követően 1870-ben ismételt Magyarországhoz csatlásakor gazdasági értelemben nem volt igazán jelentős város. A magyar állam ugyanakkor szinte azonnal két jelentős 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 biztostani – rövidesen Európa egyik legkorszerűbb kikötőjével rendelkezett, melynek forgalma egy időben Amszterdam és Velence között állt, amikor 1910-re a kontinens 10. legforgalmasabb kikötőjévé

<sup>1</sup> Márton Pelles – Gábor Zsigmond (2018): *A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet története 1868–1918/The Hungarian Maritime Trade History of Fiume 1868 – 1918.* (dvojezično izdanje). Pečuh. Pro Pannonia. 19–20.

emelkedett.<sup>1</sup> 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 18 000 fős, 1910-ben már majdnem 50 000 fős lakossággal bírt. A városba érkező befektetések vonzották a betelepülőket is, a helyi iparba a munkásokat, a hivatalokba a hivatalnokokat, és idővel fejlődésnek indult a turizmus is.

Még 1870. október 1-jével szétválasztották az osztrák és a magyar kereskedelmi tengerészeti közigazgatást, két nappal később pedig megalakult a Trieszttől immáron független Magyar Tengerészeti Hatóság.<sup>2</sup> Felügyelete alá tartozott a tengerészeti kerületekből hat rév hivatal: a fiumei, a buccari-i, a portoréi, a selcei, a zenggi és a carlopagoi. Ahogyan a vitorlásokat a világ tengerein felváltották a gőzhajók, úgy indult meg az a folyamat Fiumében is. Azonban a modern gőzhajózáshoz szükség volt jelentős beruházásra, amit itt a magyar állam finanszírozott. Ez a fajta állami támogatási rendszer a világ valamennyi tengerészeténél – élén a brit kereskedelmi hajózással – ugyanúgy ment végbe a nagyobb indulótóktól igénylő modern gőzhajózás kiépítésekor.

<sup>1</sup> Pelles Márton – Zsigmond Gábor [2018]: A fiumei magyar kereskedelmi tengerészeti története 1868–1918/The Hungarian Maritime Trade History of Fiume 1868-1918. (bilingual edition) Pécs, Pro Pannonia. 19-20.

<sup>2</sup> Ervin Dubrović (ed.) Riječka luka, povijest, izgradnja, promet. 2001. 344.

ski izlaz Ugarske i jedan od austrougarskih gradova s najvećom stopom rasta, kojemu je Ugarska osiguravala stabilno gospodarsko zaleđe. Uz intenzivan poslovni život, grad je uz trgovinu imao i značajnu industriju, a popriličan ugarski kapital pristizao je i na mnoga druga područja života, na primjer ugostiteljstvo i turizam. Rijeka je 1869. imala jedva 18 000, a 1910. već oko 50 000 stanovnika. Investicije su privlačile doseljenike – tvorničke radnike i uredske službenike.

Već 1. listopada 1870. razdvojena je austrijska i ugarska pomorska uprava trgovačke mornarice, a dva dana poslije osnovana je Ugarska pomorska uprava koja je bila neovisna o Trstu.<sup>2</sup> To je tijelo nadziralo pet lučkih kapetanija – riječku, bakarsku, kraljevičku, selčansku i karlobašku Na svjetskim morima jedrenjake zamjenjuju parobrodi, što se počelo događati i u Rijeci. Parobrodarstvo je, međutim, iziskivalo velike investicije koje je ovdje osiguravala ugarska država. Takav se sustav državnih potpora pri uspostavi modernog parobrodarstva, za što je bio potreban veliki početni kapital, provodio u svim pomorskim zemljama svijeta, na čelu s britanskom trgovačkom mornaricom.

U vrijeme izbijanja Prvoga svjetskog rata Rijeka je bila matična luka 549 trgovačkih brodova, od najmanjih do preko-oceanskih. Pomorstvo je gradu donijelo mnogo toga – razvijen bankarski sektor, snažnu industriju, razvoj građanstva, turizam, ugostiteljstvo i kvalitetan javni prijevoz, a utjecalo je i na stručno obrazovanje te hrvatska i mađarska istraživanja mora. Tajna uspjeha možda je ponajprije bila

<sup>2</sup> Ervin Dubrović (ur.) (2001): Riječka luka, povijest, izgradnja, promet, Rijeka. Muzej grada Rijeke. 344.

10<sup>th</sup> busiest port on the continent in 1910.<sup>1</sup> Fiume was Hungary's only access to the sea, and the fastest developing city of the former Austro-Hungarian Monarchy, to which Hungary provided a stable economic hinterland. Significant industry nestled in the city beside a vibrant business life and commerce; from Hungary, a considerable amount of capital flew into several areas of the economy – such as hospitality and tourism. The town had less than 18,000 inhabitants in 1869, and the population grew to 50,000 by 1910. The investments performed in the town attracted settlers, workers to the local industry, and officials into the offices, and by and by, tourism also started to develop.

Public administration of the Austrian and Hungarian merchant navy was separated as of 1st October 1870. The Hungarian Naval Authority, now independent from Trieste, was established two days later.<sup>2</sup> Six port offices out of the navy constituencies fell under its authority: Fiume, Buccari, Porto Re, Selce, Senj and Claro Pago. As steamships succeeded sailing ships on the world's seas, the same process occurred in Fiume. However, navigating state-of-the-art steamships required significant investments, which in that case were financed by the Hungarian state. That subsidizing system was applied in all the navies of the world – especially in the British merchant navy – when establishing the modern steamship navigation infrastructure, requiring large amounts of starting capital.

<sup>1</sup> Pelles Márton – Zsigmond Gábor [2018]: A fiumei magyar kereskedelmi tengerészeti története 1868–1918/The Hungarian Maritime Trade History of Fiume 1868-1918. (bilingual edition) Pécs, Pro Pannonia. 19-20.

<sup>2</sup> Ervin Dubrović (ed.) Riječka luka, povijest, izgradnja, promet. 2001. 344.

When World War I broke out, Fiume was the home port of 549 merchant ships ranging from the smallest to ocean liners. Navy provided several advantages to the city: developed banking, robust local industry, embourgeoisement, tourism, hospitality, sound urban public transport, and it impacted vocational education, academic life, and the Croatian and Hungarian oceanography. The exemplary cooperation between the outstanding middle-class merchant citizens, the seamen of the city and the enormous amount of investment capital flowing in from Hungary lay behind the success. That symbiotic relationship brought about a development of the city's economy rarely seen all over Europe. Several pieces of evidence will be presented in this study scrutinizing the essential factors of the merchant navy and civil navigation; from the world of private sailing ships to the large steamship joint-stock companies, from freight transport to luxury passenger liners, from sports yachts to sea fishing, as well as the development of the navy related academic life, the emigration to America, or the War for that matter which put an end to all that bloom.

## SAILING SHIPS

As far as the fleet of the Hungarian merchant navy is concerned, statistics indicated 153 liner sailing ships in 1868. Besides, they mention 215 ships sailing the Mediterranean and no Adriatic coastal ships. There was mention, however, about 39 fishing boats and 126 other and docker ships, that is altogether 533 sailing ships. Although it might seem to be a large number, the ships' capacity, all in all, amounted

u spoju znanja trgovačkoga građanskog staleža i pomoraca te golema ugarskog investicijskog kapitala. Takva je simbioza u gradu potaknula gospodarski razvoj i jetko viđen u Europi. Propitujući najvažnije čimbenike trgovačke mornarice, iznijet ćemo brojne dokaze takvoga razvoja, od jedrenjaka u privatnom vlasništvu, velikih parobrodarskih dioničkih društava, robnog prometa, luksuznih brodova za prijevoz putnika, sportskih jahti i morskog ribolova do razvoja pomorske znanosti, iseljavanja u Ameriku i rata, koji je u konačnici prekinuo procvat.

## JEDRENJACI

Propitujući flotu riječke trgovačke mornarice može se zaključiti da se 1868. u statistikama navode 153 jedrenjaka duge plovidbe i 215 jedrenjaka za veliku obalnu plovību, ali nema niti jednoga maloga broda. Istodobno, podaci govore o 39 ribarskih brodica te 126 manjih brodica, što ukupno iznosi 533 jedrenjaka. Iako zvuči respektabilno, ukupan kapacitet brodovlja iznosio je svega 75 267 registarskih tona. Posada brodova sastojala se od 2 715 pomoraca. U to vrijeme u riječkom registru plovila nije zabilježen niti jedan parobrod. Prvi mali parobrod za obalnu plovību u riječkoj se floti pojavljuje 1872., a prvi dugolinijski parobrod od 252 registarske tone s posadom od šesnaest pomoraca godinu dana poslije, ali taj je brod ubrzo prodan. Time riječka flota do 1882., kada je osnovano društvo *Adria d.d.*, ostaje bez preko-oceanskih parobroda.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Riječka statistika (Fiumei statistika) (1901): Statistikalni podatci Fiume városáról és forgalmáról. Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. Könyvnyomdája, Budapest. 103.

Az első világháború kitörésekor 549 kereskedelmi hajónak – a legkisebbektől a nagy óceánjárókig – volt anyakikötője Fiume. A tengerészet pedig számos eredményt hozott még el a város számára: fejtett bankéletet, erős helyi ipart, polgárosodást, turizmust, vendéglátást, jó városi tömegközlekedést, de nem hagyta érintetlenül a szakoktatást, a tudományos életet, vagy a horvát és magyar tengerkutatókat sem. A siker talán leginkább abban rejlett, hogy a város kitűnő kereskedő polgárságának és hajóainak tudása, valamint a Magyarországról érkező hatalmas beruházási tőke példásan tudott együttműködni. Ez a szimbiózis Európaszerte ritkán látható fejlődést hozott el a város gazdasági életében. Ennek számos bizonyítékát mutatjuk be a kereskedelmi, polgári tengerészet legfontosabb tényezőit vizsgálva; a magántulajdonú vitorlások világától a nagy gőzhajózási részvénytársaságokig, az áruforgalomtól a személyszállító luxushajókig, a sportcélú yachtoktól a tengeri halászatig éppúgy, mint a tengerészethez kapcsolódó tudományos élet fejlődését, az amerikai kivándorlást, vagy éppen a háborút, ami végül mindennek a virágzásnak véget vetett.

## VITORLÁSOK

Ha a magyar kereskedelmi tengerészet hajóállományát nézzük, a statisztikák 1868-ban 153 hosszújratú vitorlást mutattak. Emellett 215 nagypartjratú vitorlást találunk, illetve kisparti hajók között egyet sem. Volt ugyanakkor 39 halászbárka és 126 számozott és kirakó hajó, összesen tehát 533 vitorlás. Bár ez nagy számnak tűnik, a hajók együttes kapacitása mindössze 75 267 regisztertonna volt. A hajók



**A KIKÖTŐ 1908-BAN / A kikötő 1908-ban / The port in 1908**  
(fortepan/Magyar Földrajzi Múzeum)

összesen 2 715 tengerészt foglalkoztattak. Ekkor egyetlen gőzhajó sem szerepelt a fiumei hajóflottában. Az első kisparti gőzhajó 1872-ben, az első hosszújratú, 16 fős legénységgel működő, 252 regisztertonnás hosszújratú gőzhajó egy évvel később jelent meg a fiumei flottában, de utóbbi egy éven belül értékesítették. Így 1882-ig – az Adria Rt. flottájának felállításáig – nem voltak hosszújratú gőzhajók a fiumei hajóállományban.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Fiumei statisztika [1901]: Statisztikai adatok Fiume városáról és forgalmáról [1901]. Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. Könyvnyomdája, Budapest. 103.

Jedrenjaka još i 1877. ima više od petsto, ali im je sastav u međuvremenu uvelike promijenjen. Velikih je obalnih jedrenjaka bilo je desetak, a malih više od dvjesto. Tada je još uvijek bilo 142 jedrenjaka za dugu plovidbu, ostatak su bile ribarske brodice te i brodovi za prekrcaj.<sup>4</sup> Matična luka dugolinijskih jedrenjaka koji su posjećivali svjetske luke, osim 14 bakarskih, pet senjskih i tri kraljevička broda, bila je Rijeka. Međutim, veliki i mali mediteranski i jadranski obalni jedrenjaci uglavnom

<sup>4</sup> Riječka statistila (Fiumei statistika) 1901:103.

to only 75,267 register tons – the vessels employed 2,715 sailors altogether. Moreover, no steamship was mentioned in the ship's register in Fiume at the time. The first Adriatic coastal steamship appeared in the fleet in Fiume in 1872. The first 252-register-ton liner steamship operated with a 16-member crew became the fleet member a year later and was sold within a year. Thus, the fleet in Fiume did not have liner steamships until 1882 – that is, until the establishment of the Adria company's fleet.<sup>3</sup>

In 1877, the sailing ship fleet still numbered over 50, but its composition changed considerably. The number of the ships sailing the Mediterranean was hardly a dozen, but the number of Adriatic coastal sailing ships drew nearer to two hundred. Nevertheless, 142 liners were still figuring in the register, and the rest comprised fishing boats, other and docker ships.<sup>4</sup> The liner sailing vessels visiting the harbours and ports worldwide had their homeport in Fiume – except for 14 ships stationed in Bucari, 5 in Senj, and 3 in Porto Re. However, most of the Adriatic coastal sailing ships and the ships sailing the Mediterranean set off from the ports of Selce, Senj, Janblanac, Claro Pago, and Porto Re.<sup>5</sup>

The significance of the sailing ships in the global trade became overshadowed – especially beyond the Adriatic. They still participated in transporting American goods to Europe for a while, but the steamships soon superseded them. The 19<sup>th</sup> century witnessed the fast-occurring su-

<sup>3</sup> Fiumei statisztika [1901]: Statisztikai adatok Fiume városáról és forgalmáról [1901]. Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. Könyvnyomdája, Budapest. 103.

<sup>4</sup> Fiumei statisztika 1901. 103.

<sup>5</sup> Fiumei statisztika 1901. 109.

premac of the steamship, which required considerable state subsidies worldwide. All that naturally did not mean that the sailing ships disappeared from the port traffic in the Adriatic sea, but they were inevitably superseded in long-distance transport. In the year of the breakout of World War I, smaller sailing ships and boats were still present; their forwarding capacity in total, however, did not reach 1,900 net register tons, although they provided employment for more than 1,000 people. The last liner sailing ship was deleted from the Fiume ship register in 1909 when the owner family in Fiume sold the Poschich ship built in Sejn to Albanians.<sup>6</sup> Nevertheless, the significance of sailing vessels should not be underestimated; although it must be noted that their role in sea trade and the global turnover of goods significantly changed, the faster and more efficient steamships pushed them out of international trade, while sailing ships covering shorter distances still provided safe livelihood mainly to local seaside inhabitants.

## LARGE STEAMSHIP COMPANIES

With the construction of the Fiume railways (1873) and the port development commencing in the early 1870s – and basically ongoing till World War I – the city underwent a vast metamorphosis. Within a relatively short time, the agriculture's surplus goods produced in the Carpathian Basin and part of the products of the ever-developing industry mostly set off to the world market from the Fiume wharf. The large-scale development investment of

<sup>6</sup> Vasúti és közlekedési közlöny 1909. április 25. 338.

su polazili iz selčanske, senjske, jablanačke i karlobaške luke.<sup>5</sup>

Važnost jedrenjaka u globalnome robnom prometu, poglavito u prekojadranskim razmjerima, sve je više slabjela. Još su neko vrijeme dopremali američku robu u Europu, ali su ih ubrzo potisnuli parobrodi. Devetnaesto je stoljeće već nedvojbeno obilježilo brzo širenje parobroda, koje je diljem svijeta iziskivalo velike državne subvencije. To, dakako, nije značilo i potpuno nestanak jedrenjaka iz jadransko-ga lučkog prometa, no sve ih je manje bilo u dugolinijskom prometu. Mali jedrenjaci i brodice bili su prisutni još za vrijeme izbijanja Prvoga svjetskog rata, ali njihov transportni kapacitet ukupno nije dostizao 1900 neto registarskih tona, ali su ipak zapošljavali više od tisuću ljudi. Posljednji dugolinijski trgovački jedrenjak brisan je iz riječkog registra 1909. kada je brod *Poschich*, sagrađen u Senju, istoimena riječka obitelj prodala Albancima.<sup>6</sup> Ne smije se, dakle, podcjenjivati važnost jedrenjaka, ali se mora zamijetiti promjena njihove uloge u pomorskoj trgovini i opsežnome robnom prometu – iz globalne trgovine potisnuli su ih brži i učinkovitiji parobrodi, ali su na manjim relacijama mnogobrojnim Primorcima značili siguran izvor prihoda.

## VELIKA PAROBRODARSKA PODUZEĆA

Zahvaljujući riječkoj željeznici (1873.) i razvoju luke koji je započeo 1870-ih (i trajao gotovo neprekidno do Prvoga svjetskog rata) grad je doživio goleme promjene. Za razmjerno kratko vrijeme poljoprivredni

<sup>5</sup> Riječka statistila (Fiumei statistika) 1901:109.

<sup>6</sup> Vasúti és közlekedési közlöny. 25. travnja 1909:338.

Még 1877-ben is ötszáz feletti volt a vitorlás hajóállomány, aminek összetétele közben jelentősen megváltozott. A nagyparti hajók száma alig egy tucat volt, a kisparti vitorlások száma viszont kétszáz felé növekedett. Még mindig 142 hosszújratú vitorlás szerepelt, a többi a halászbárkák, számozott és kirakó hajók tették ki.<sup>4</sup> A világ kikötőibe ellátogató hosszújratú vitorlások – 14 Buccariban, 5 Zenggen és 3 Portoréban állomásozó hajó kivételével – fiumei anyakikötővel működtek. A Földközi- és Adria-tengert járó nagyparti és kisparti vitorlások meghatározó része viszont Selce, Zengg, Jablanac, Caropago, Portoré és Zengg kikötőjéből indultak útnak.<sup>5</sup>

A vitorlások jelentősége a globális áruforgalomban – különösen az Adrián túli kereskedelemben – egyre inkább háttérbe szorult. Az amerikai áruk Európába szállításában még egy ideig részt vettek, de gyorsan teljesen kiszorították őket a gőzhajók. A 19. század már egyértelműen a gőzhajók gyors előretöréséről szólt, amihez világszerte jelentős állami szubvenciókat kellett biztosítani. Mindez természetesen nem jelentette azt, hogy a vitorlások teljesen eltűntek volna az adria kikötői forgalomból is, de a távolságiban egyre inkább. Még az első világháború kitérésének évében is jelen voltak a kisebb vitorlások és bárkák amelyeknek szállítókapacitása viszont összesen sem érte el az 1900 nettó-regisztertonnát, ám így is több, mint 1000 embernek adott munkát. Az utolsó hosszújratú kereskedelmi vitorlást a fiumei hajóflottából 1909-ben törölték, amikor a zenggi építész Poschich hajót a fiumei család albánoknak

<sup>4</sup> Fiumei statisztika 1901. 103.

<sup>5</sup> Fiumei statisztika 1901. 109.

adta el.<sup>6</sup> A vitorlások jelentőségét tehát nem szabad alábecsülnünk, de látni kell, hogy a tengeri kereskedelemben, a nagy áruforgalomban szerepük átalakult, a globális kereskedelemről kiszorították őket a gyorsan és hatékonyabb gőzhajók, miközben a kisebb távolságokon sok főleg helyi, tengerparti lakosnak adtak biztos megélhetést.

## A NAGY GŐZHAJÓZÁSI VÁLLALATOK

A fiumei vasút (1873) és az 1870-es évek elején elindult – lényegében az első világháborúig folyamatosan zajló – kikötőfejlesztés révén a város óriási átalakuláson esett át. Viszonylag rövid időn belül a Kárpát-medence mezőgazdasági árufeleslege, majd egyre inkább fejlődő ipari termelésének egy része is jórészt a fiumei rakparton keresztül indult el a világpiacra. A korábban gőzhajók fogadására alkalmatlan kikötő nagyarányú fejlesztésének beruházása még a korszakban megtörtént a magyar állam számára. A megtérülést főleg azok a tengerhajózási vállalatok tudták biztosítani, amelyek a kiépült infrastruktúráknak köszönhetően képesek voltak bekapcsolódni a nemzetközi forgalomba.

A fiumei kikötői forgalmon belül szinte mindvégig – egy-egy év kivételével – az export dominált. Az 1867-es fiumei kivitel alig 10 millió koronáról 1913-ra 265 millióra nőtt, miközben a behozatal is a 12 millióról 213 millióra. A forgalom mind mennyiségben, mind értékében több mint hússzorosára emelkedett, évi átlagos 8,3%-os növekedést mutatva. A statisztikailag

robni višak Karpatskog bazena i dio sve dinamičnije industrijske proizvodnje polazili su ka svjetskim tržištima upravo s riječkih molova. Ulaganje u opsežan razvoj luke, koja prije nije bila prikladna za prihvat parobroda, već se u tom razdoblju vratilo ugarskoj državi. Povrat investicije omogućila su prije svega broderska poduzeća koja su se zahvaljujući izgrađenoj infrastrukturi uspjela uključiti u međunarodni promet.

Riječkim lučkim prometom cijelo je vrijeme, osim nekoliko godina, dominirao izvoz – od jedva 10 milijuna kruna 1867., do 1913. porastao je na 265 milijuna, a vrijednost uvoza je s 12 milijuna porasla na 213 milijuna kruna. Svi količinski i vrijednosni izvozni pokazatelji porasli su dvadeseterostruko, prosječnom godišnjom stopom od 8,3%. Statistički podaci govore da je riječka luka za Ugarsku bila od strateške važnosti te je kao jedina morska luka pri uvozu i izvozu često bila i jedini put za pojedine proizvode, čime su se izbjegavale njemačke zaštitne carine i omogućavalo jeftino dopremanje ugarskoga robnog viška na svjetsko tržište. Kroz Rijeku je prolazio višak ugarske industrijske proizvodnje, poput brašna ili proizvoda koji su s vremenom potisnuti s austrijskog tržišta, ali su već imali značajnu proizvodnu bazu, kao što je, na primjer, bio šećer. Poslije su na svjetsko tržište dospijevali i najkonkurentniji proizvodi poput uspješnih proizvoda tvornice *Ganz*.

Uza sve to u lučkom je gradu izgrađena i snažna industrija, poglavito radi prerade pristiglih sirovina, koje su se potom kao gotovi proizvodi izvozile također morskim putem. U Rijeci je djelovala prva srednjoeuropska rafinerija nafte i prva tvornica torpeda u svijetu, a tu je nastao i jedan od

the port, formerly unsuitable for receiving steamships, showed returns in the era for the Hungarian state. The profit was mainly provided by the nautical companies that could join the international trade owing to the developed infrastructure.

Exports dominated port turnover almost all along, odd years aside. The Fiume barely 10-million-crown export in 1867 grew to 265 million by 1913, while imports increased from 12 million to 213 million respectively. Turnover grew twentyfold both in quantity and value, with an average annual growth of 8.3 percent. Besides the achievements demonstrable by statistics, Fiume port was of strategic importance for Hungary; being the only seaport, it was the only route for the export or import of several products and provided an excellent opportunity to get around German protective duties and to cheaply forward Hungarian surplus products to the world market. The surplus products due to the economies-of-scale production of the Hungarian industry, such as flour or products pushed out of the Austrian market but having a considerable production background such as sugar, could leave the country through Fiume. Later, the most competitive products, such as the successful goods of the Ganz factory, also got to the world market.

Besides, a significant industry developed in the seaport, mainly to process the incoming raw material, which was then exported as finished products primarily by sea. The first crude oil refinery in Central Europe operated in Fiume, and Ganz Danubius shipyard, one of the largest industrial plants of the Monarchy, was also established here. In addition, a state-

owned tobacco factory, a rice mill, a chocolate factory, a paper mill, and several other plants founded to process the raw material flowing in operated in the town.

The difference between the port construction expenses and the income from duties soon became a positive balance as early as the 1880s. By the turn of the century, the investment returned for Hungary. The duties and taxes (direct taxes, consumer tax, customs duties, stamp duties, port duties, postal and telegraph-service duties) in Fiume, which increased as a consequence of the construction project, not just provided a return on investment but soon resulted in a profit: between 1872 and 1890 the port and the fill-in cost altogether 51 million crowns, while the income from local duties and taxes amounted to 84 million crowns. After that, the unit costs of port construction were lower, while taxes and duties provided an income of 122 million crowns between 1891 and 1899. Apart from that, the multiplicative effects that appeared at several points of the economy and other state monopolies that got appreciated, such as tobacco excise duty or the tax on spirits, are to be considered with the investment's complex return.

It is important to note that besides the railway and port infrastructure, a modern steamship sea navigation capable of joining world trade had to be also established. Hungary created the system of subsidizing sea navigation under the Budapest Ministry of Trade supervision mostly by adopting British practices. Thus, besides foreign corporations, local companies provided a growing ratio of the traffic and turnover at the Fiume port. That was viable owing to the unique alliance of the Fiume mer-

najvećih industrijskih pogona Monarhije, brodogradilište *Ganz Danubius*. Grad je imao i državnu tvornicu duhana, ljuštionicu riže, tvornicu čokolade, papirnu industriju i brojne druge tvornice otvorene radi prerade dopremljenih sirovina.

Troškovi izgradnje luke i prihodi od lučkih pristojbi vrlo su rano, već u drugoj polovici 1880-ih, pokazivali pozitivnu bilancu, a do prekretnice stoljeća Ugarska je ostvarila povrat investicije. Riječki porezi (neposredni porezi, porez na potrošnju, granične carine, pristojbene markice, lučka pristojba, poštanska i telegrafska pristojba), koji su zbog investicija posredno rasli, ne samo da su vratili nego su razmjerno brzo nadmašili iznose uložene u luku: u razdoblju između 1872. i 1890. troškovi izgradnje luke i nasipanja iznosili su ukupno 51 milijun kruna, a prihod od mjesnih poreza iznosio je 84 milijuna kruna. Nakon toga se na razvoj luke trošilo već znatno manje, a prihod od poreza između 1891. i 1899. iznosili su 122 milijuna kruna. Uz to se pri izračunu povrata lučkih investicija trebaju uzeti u obzir utjecaji multiplikatora koji su se pojavili u raznim gospodarskim sektorima, kao i državni monopoli poput duhanskih trošarina ili poreza na alkoholna pića, koji su na tržištu u Rijeci imali višu cijenu.

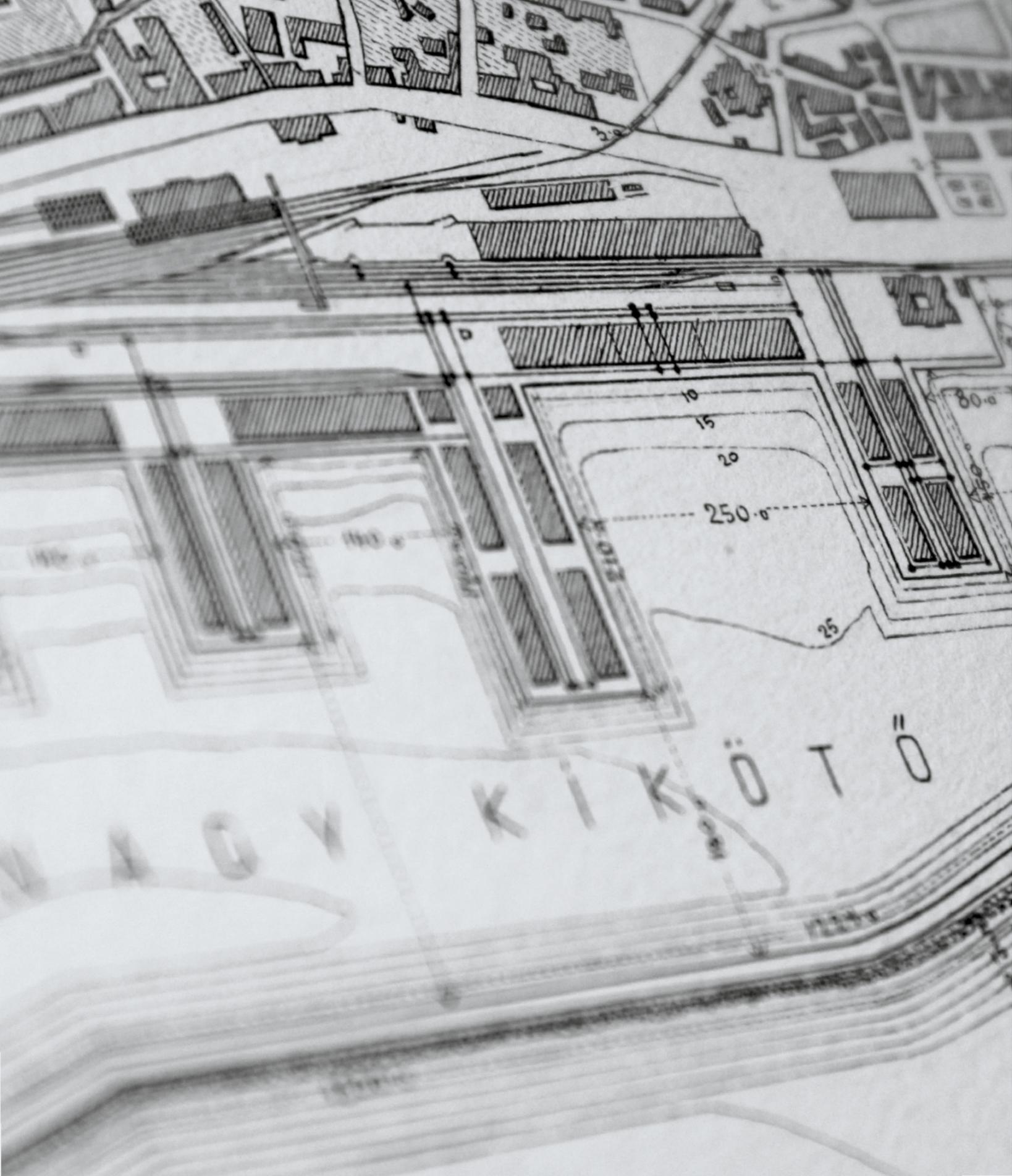
Uz željezničku i lučku infrastrukturu trebalo je razviti i parobrodarstvo, prikladno za uključivanje u svjetsku trgovinu. Ugarska je sustav državnog subvencioniranja parobrodarstva pod nadzorom budimpeštanskog Ministarstva trgovine stvorila poglavito preuzimanjem britanske prakse. Tako su se promet riječke luke, osim stranih društava, uključivala i gradska poduzeća. Riječko pomorstvo nastalo

kimutatható eredmények mellett a fiumei kikötő stratégiai fontosságú volt Magyarország számára, egyetlen tengeri kikötőként számos termék esetében az export vagy az import kizárólagos útja volt, lehetőséget adott a német védővámok megkerülésére, a magyar árufelesleg világpiacra történő olcsó eljuttatására. Fiumén keresztül a magyar ipar méretgazdaságos termeléséből fakadó többlete tudott távozni, mint például a liszt, vagy olyan termékek, melyek idővel kiszorultak az osztrák piacról, de már jelentős termelési háttérrel rendelkeztek, mint például a cukor. Később a leginkább versenyképes termékek is kikerültek a világpiacra, mint például a Ganz gyár sikeres termékei.

Mindezek mellett jelentős ipar épült ki a kikötővárosban is, főleg a beérkező nyersanyagok feldolgozására, melyeket késztermék formájában jórészt ugyancsak tengeri úton exportáltak. Fiumében működött Közép-Európa első kőolaj-finomítója, a világ első torpedógyára, itt jött létre a Monarchia egyik legnagyobb ipari üzeme, a Ganz Danubius hajógyár. Működött a városban állami dohánygyár, rizshántoló, csokoládégyár, papírüzem és számos további gyár, mely az itt megfordult nyersanyag feldolgozására jött létre.

A kikötőépítés költségei és a kikötői illetékbevételek különbsége nagyon korán, már az 1880-as évek második felére pozitív értékeket adtak, a századfordulóra pedig a beruházás meg is térült Magyarország számára. A fiumei adók, melyek áttételesen a beruházások hatására növekedtek (egyenes adók, fogyasztási adó, határvám, bélyegilleték, kikötői illeték, posta és távirdai illeték) nem csak visszahozták, de viszonylag gyorsan meg is haladták a kikötő-

<sup>6</sup> Vasúti és közlekedési közlöny 1909. április 25. 338.



chant navy, the local entrepreneur elite, and the Hungarian state. The most significant enterprise of that kind, the Adria Steamship Company, was initially born as a British-Austrian-Hungarian company in 1880, and later it was re-established as a Hungarian corporation. As it happened with the establishment of the Adria Company, the well-to-do families in Fiume and on the seaside, such as the Ossoinack or the Copaitich families, played an essential role in creating other navigation companies. Among others, the Hungarian-Croatian Steamship Company Limited (Ungaro-Croata), the Oriente Limited, and the Indeficienter Limited were also established based on the local alliance of entrepreneurs.

Meanwhile, besides Adria, the Hungarian Eastern Steamship Company Limited and the Atlantica Limited were also established by Budapest entrepreneurs and banks as majority shareholders over time. The Austrian Lloyd established in Trieste in 1836 and re-established as Austrian-Hungarian Lloyd after 1871 also participated in the Fiume traffic. The company received a considerable subsidy from the Hungarian state until the Hungarian government terminated the contract with Austria on the grant and instead spent those amounts on establishing and developing steamship companies in Fiume.

In summary, it can be stated that the Hungarian state artificially developed the Fiume port, to which the Carpathian-basin regions, as its economic hinterland, provided a considerable turnover. A significant part of the improved port's traffic was performed by steamship navigation companies, the establishment of which was

je zahvaljujući svojevrsnom savezu riječke poduzetničke elite i ugarske države. Najveće takvo poduzeće, Ugarsko pomorsko plovbeno dioničko društvo *Adria* začeto je 1880. u britansko-austrijsko-ugarskom vlasništvu, da bi se poslije pretvorilo u ugarsko poduzeće. Slično *Adriji*, i pri osnivanju drugih brodarskih društava veliku su ulogu imale bogate riječke i primorske obitelji poput Ossoinacka ili Kopajtića. Iz saveza takvih poduzetnika potekla su, primjerice, poduzeća poput Ugarsko-hrvatskoga parobrodarskog društva, *Oriente d.d.* ili *Indeficientera d.d.* Osim *Adrije*, s vremenom su, zahvaljujući najvećim dijelom ulaganjima budimpeštanskih poduzetnika i banaka, osnovana i društva Ugarska istočna plovidba d.d. te *Atlantica d.d.* i *Austrijski Lloyd* koji je osnovan u Trstu 1836. godine. Nakon 1871. u riječkom se prometu javlja pod nazivom *Austrougarski Lloyd*. To je poduzeće dobivalo i znatnu ugarsku državnu potporu, sve dok ugarska vlada 1891. nije s Austrijom raskinula ugovor o njegovu subvencioniranju te je i taj iznos upotrijebila za osnivanje i razvoj riječkih parobrodarskih poduzeća.

Općenito se može reći da je riječka luka umjetna luka koju je razvila ugarska država, pri čemu su joj regije Karpatskog bazena kao gospodarsko zaleđe omogućavale značajan promet. Velik dio prometa tako razvijane luke obavljala su dionička društva za pomorsku plovidbu, koja su nastala uz pomoć države, uživajući cijelo vrijeme svoja postojanja državne subvencije i uspješno djelujući u simbiozi tamošnjih gospodarstvenika, pomoraca i pristigla ugarskog kapitala.

re fordított összegek mértékét: 1872-től 1890-ig a kikötő és a feltöltés összesen 51 millió Koronába került, míg a helyi adókból befolyt összeg 84 millió Korona értékett ki. Ezt követően a kikötőépítésre már fajlagosan kevesebbet kellett költeni, míg adókból az 1891–1899 között már 122 millió korona folyt be. Mindezek mellett a kikötőfejlesztés komplex megtérüléséhez figyelembe kell venni azokat a multiplikátorhatásokat, amelyek a gazdaság számos pontján megjelentek, vagy gondolhatunk azokra az állami monopóliumokra is, melyek Fiume kapcsán felértékelődtek, mint például a dohányjödék, vagy a szeszadó.

A vasúti és kikötői infrastruktúra mellett fontos megjegyezni, hogy a világkereskedelemben bekapcsolódni képes, korszerű tengeri gőzhajózást is meg kellett teremteni. Magyarország a tengeri gőzhajózás állami támogatásának rendszerét főként brit gyakorlatok átvételével teremtette meg a budapesti Kereskedelemügyi Minisztérium felügyelete alatt. A fiumei kikötő forgalmát így a külföldi társaságok mellett egyre nagyobb arányban helyi vállalatok biztosították. Ez a fiumei kereskedelmi tengerészet a helyi vállalkozói elit és a magyar állam egyfajta szövetségének köszönhetően jöhetett létre. A legnagyobb ilyen vállalkozás az Adria tengerhajózási részvénytársaság 1880-ban brit-osztrák-magyar társaságként született meg, majd alakult át magyar vállalattá. Ahogyan az Adria társaság alapításánál, más hajózási társaságok megszületésénél is jelentős volt a tengerparti és fiumei vagyonos famíliák szerepe, mint az Ossoinack, vagy a Copaitich család. A helyi vállalkozó szövetségéből alakult meg például a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. (Ungaro-Croata), az Oriente Rt., vagy az

Indeficienter Rt. Közben az Adria Rt. mellett idővel a Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. vagy az Atlantica Rt. is nagyobb arányban budapesti vállalkozók és bankok alapításával jött létre. Az 1836-ban Triesztben alapított Osztrák Lloyd 1871 után Osztrák-Magyar Lloyd néven működve szintén részt vett a fiumei forgalomban. A vállalat jelentős magyar állami támogatást is kapott, míg 1891-ben a magyar kormány felmondta Ausztriával avállalat támogatásáról szóló szerződést, és ezeket az összegeket is a fiumei gőzhajózási vállalatok létrehozására, illetve fejlesztésére fordította.

Összességében elmondható, hogy a fiumei kikötő mesterségesen, a magyar állam által fejlesztett kikötőnek tekinthető, melynek a Kárpát-medence régiói, mint gazdasági háttérrel jelentős áruforgalmat biztosított. Az így felfejlesztett kikötő forgalmának jelentős részét az állami támogatásokkal megalakult és a korszakban mindvégig ilyen támogatásokkal létezõ, ugyanakkor a helyi vállalkozók és tengerparti hajósok, valamint a beáramló magyar tőke szimbiózisában sikeresen működő tengerhajózási részvénytársaságok bonyolították le.

### SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS, KIVÁNDORLÁS, LUXUSUTAK

Természetesen a kikötő áruforgalma mellett annak személyforgalma is fejlődött. Ennek három fő eleméről beszélhetünk: az elsősorban Adriára koncentrálódó utazásokról az egyes kikötők között, az Amerikába irányuló kivándorlásról, valamint a távolsági utakról és a háború előtt elindított kanári-szigeteki luxusutazásokról.

A fiumei tengeri személyszállítás döntő

### PRIJEVOZ PUTNIKA, ISELJAVANJE I LUKSUZNA PUTOVANJA

Uz lučki teretni, razvijao se, dakako, i putnički promet. U vezi s njim valja istaknuti tri glavne sastavnice: putovanja između pojedinih, u prvom redu jadranskih luka, iseljavanje u Ameriku, odnosno dugolinijska putovanja i luksuzna putovanja na Kanarske otoke, koja su započela u predratnom razdoblju.

Glavninu riječkoga pomorskog putničkog prometa obavljala su poduzeća za obalnu plovidbu. Najvažnije od njih bilo je Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo d.d., koje je imalo važnu ulogu u kvarnerskoj plovidbi.<sup>7</sup> Istodobno, brodske linije toga društva premežavale su cijeli Jadran, a najomiljenija je bila kružna linija Rijeka – Opatija – Lovran – Rijeka, na kojoj je između 1892. i 1911. prevezeno 6,7 milijuna putnika. Druga parobrodarska linija s najvećim brojem putnika prometovala je do Crikvenice, a u istom razdoblju njome prevezeno oko milijun putnika. Društvo je u jadranskoj plovidbi imalo više tržišnih takmaca, primjerice senjsko Hrvatsko parobrodarsko društvo na dionice, Austro-hrvatsko parobrodarsko društvo i nekoliko talijanskih društava. Godine 1913. Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo ostvarilo je promet od 1,5 milijuna putnika, a Hrvatsko parobrodarsko društvo na dionice u Senju svojim je brodovima prevezlo oko 76 tisuća putnika. U putničkom prometu riječke luke važan je udio imalo i Austro-hrvatsko parobrodarsko društvo s osamdesetak tisuća putnika. U luku su re-

<sup>7</sup> Gábor Zsigmond [2022]: „A városi közlekedés fejlődése Fiumében (1870 – 1918)”. U: *Pro Minoritate*, 2022/2.

subsidized by the state and which operated successfully in the symbiosis of local entrepreneurs, seaside seamen and the inflowing Hungarian capital.

### PASSENGER TRANSPORT, EMIGRATION, LUXURY CRUISES

Besides the port's turnover, naturally, its passenger traffic also developed. That had three fundamental factors: voyages between different ports on the Adriatic, the emigration to America, and long-distance voyages as the luxury cruises to the Canary islands introduced before the War.

Most sea passenger transport from Fiume was performed by Adriatic coastal navigation companies. The most important one among them was the Hungarian-Croatian Steamship Company Limited, which played an essential part in the traffic of the Kvarner Bay as well.<sup>7</sup> At the same time, the company covered the Adriatic with its servicing network. The most popular service of Ungaro-Croata at the time was the Fiume – Abbazia (Opatija) – Lovran – Fiume circuit service: it carried 6.7 million passengers between 1892 and 1911. The company's second-busiest steamship's destination was Crikvenica. That carried about 1 million passengers during the same period. The company had several competitors on the Adriatic, such as the Croatian Marine Company Limited in Senj, the Austrian-Croatian Maritime Navigation Company Limited, as well as a few Italian corporations. In 1913 1.5 million passengers used the services of the Hungarian-Croatian Company Lim-

<sup>7</sup> Zsigmond Gábor [2022]: A városi közlekedés fejlődése Fiumében (1870-1918). In: *Pro Minoritate*, 2022/2.

ited on the Adriatic Sea, and the Croatian Maritime Navigation Company („*Hrvatsko parobrodarsko društvo na dionice u Senju*”) carried about 76 thousand passengers. The Austrian-Croatian Maritime Navigation Company Limited also played an essential role in the passenger transport of the Fiume port with its 80 thousand passengers. The steamships of the Italian Puglia were also frequent visitors in the port, but only with a few hundred passengers. The steamships of the Adria Steamship Company carried approximately 800 passengers to and from Fiume in 1913, but then again, the company mainly operated cargo vessels and carried few passengers only on a few of its ships; its real passengers' ships were still under construction in the British shipyards.

Emigration can be considered a particular case of passenger transport. The Hungarian government concluded a contract between the Adria Company and the British Cunard in 1904, which provided emigration via Fiume; since earlier, mainly German, and perhaps Dutch, Italian ports or Trieste attracted the emigrants to America from the Carpathian Basin. Emigration was a profitable business all over Europe. During the period while the contract between Adria Company and Cunard was in force, between 1904 and 1913, a total of 16,482,401 people emigrated to America from all over the world. 335,733 emigrants and 36,978 people invited to America left the country using the Fiume-New York service of Cunard between 1904 and 1914, while 49,686 people returned – influenced mainly by



**AZ ADRIA RT. LOGÓJA**  
Az Adria Rt. logója  
The sign of the Adria Co.  
(DAR. JU-5. Pres. 58-1916-V)

dovito pristizali i parobrodi talijanske Puglije, s prometom od tek nekoliko stotina putnika. *Adria d.d.* svojim je parobrodima 1913. u Rijeku dovezla i iz grada odvezla 800 putnika – istina, to je društvo posjedovalo uglavnom teretne brodove, malo brojne je putnike prevozilo tek nekoliko brodova, dok su se pravi putnički brodovi Društva u to vrijeme još gradili u britanskim brodogradilištima.

Iseljavanje se može promatrati kao osobit oblik putničkoga prometa. Ugarska vlada, *Adria d.d.* i britanski *Cunard* sklopili su 1904. ugovor koji je omogućio iseljavanje preko Rijeke. Prije su iseljenike u Ameriku iz Karpatskog bazena privlačile uglavnom njemačke, odnosno nizozem-

többségét a kisparthajózási vállalatok bonyolították le. Ezek között legfontosabb a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. volt. Ez a Kvarner forgalmában is jelentős szerepet játszott.<sup>7</sup> Ugyanakkor a vállalat hajójáratái behálózták a teljes Adriát. Az Ungaro-Croata legnépszerűbb járata a korszakban a Fiume – Abbázia – Lovran – Fiume körjárat volt: 1892–1911 között 6,7 millió utas fordult meg rajta. A társaság második legnagyobb forgalmú gőzhajójáratára Crikvenicába tartott. Ezeken ugyanezen idő alatt mintegy 1 millió utast szállítottak. Az Adrián belüli hajózásban a társaságnak egyébként több versenytársa is volt, így a zenggi Horvát Tengerhajózási Rt., az Osztrák–Horvát Tengerhajózási Rt. és néhány olasz társaság is. 1913-ban a Magyar-Horvát Rt. adriai vonalain több mint 1,5 millió utas fordult meg, a Horvát Tengerhajózási Rt. („*Hrvatsko parobrodarsko društvo na dionice u Senju*”) hajóin nagyjából 76 ezer. Jelentős volt még a fiumei kikötő személyforgalmában az Osztrák-Horvát Tengerhajózási Rt. a maga mintegy 80 ezer Fiumében megfordult utasával. Az olasz Puglia gőzösei is rendszeresen jártak a kikötőben, de csupán néhány száz utassal. Az Adria Rt. gőzhajóin nagyjából 800 utast vittek Fiuméből, illetve Fiuméba 1913-ban, igaz a vállalatnak teherhajói voltak, csak néhány hajón vitt kevés utast, igazi személyszállító hajói pedig ekkor még épültek a brit hajógyárakban.

A személyszállítás egy speciális esetként vizsgálható a kivándorlás. A magyar kormány az Adria Rt. és a brit Cunard között hozott létre 1904-ben egy szerződést, ami biztosította a Fiumén keresztül

<sup>7</sup> Zsigmond Gábor [2022]: A városi közlekedés fejlődése Fiumében (1870-1918). In: *Pro Minoritate*, 2022/2.

kivándorlást. Korábban ugyanis főleg a német kikötők, esetleg holland, olasz kikötők, vagy Trieszt vonzotta a Kárpát-medencéből Amerikába kivándorlókat. A kivándorlás Európa-szerte jelentős üzlet volt. Az Adria Rt. és a Cunard szerződésének idejét vizsgálva, 1904 és 1913 között az Egyesült Államokba az egész világról 16 482 401 ember vándorolt be. A Cunard társaság Fiume–New York vonalán 1904–1914 között 335 733 kivándorló és 36 978 meghívásra utazó hagyta el az országot, míg – jórészt a visszavándorlási propaganda hatására – 49 686 fő tért vissza.<sup>8</sup> A személyszállítás mellett, a Cunard árut is szállított Fiume és New York között.<sup>9</sup> A Cunard Line az alábbi nevű és építési idejű, egyenként átlagosan 2 500 fő szállítási kapacitással rendelkező gőzöseivel állt be a kivándorlók szállításába: Auriana (1883), Ultonia (1898), Ivernia (1900), Carpathia (1902), Pannonia (1903), Slavonia (1903), Caronia (1905), Carmania (1905), Lusitania (1907), Mauretania (1907). Még 1914 tavaszán a magyar kormány támogatásával az Adria Rt. arról állapodott meg a Cunarddal, hogy júniusban az amerikai forgalom fejlesztésére önálló magyar tengerhajózási részvénytársaságot hoznak létre, melynek többségi tulajdonosa az Adria társaság lesz. Az alapítás az Adria Rt. létrehozásához hasonlóan nézett volna ki, kezdetben bérelték volna a hajókat a brit vállalatától, majd új hajókat vásároltak volna. A terv tehát egy újabb tengerhajózási vállalat volt, ami a kivándorlási üzletre jött volna létre. A háború azonban keresztülhúzta egy

<sup>8</sup> Pelles–Zsigmond 2018. 113–119.

<sup>9</sup> Magyar Statisztikai Évkönyvek. Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal. Budapest. [http://konyvtar.ksh.hu/index.php?s=kb\\_statiztika#kb\\_statiztika\\_szakstatiztikak](http://konyvtar.ksh.hu/index.php?s=kb_statiztika#kb_statiztika_szakstatiztikak)

ske i talijanske luke te Trst. Iseljavanje je diljem Europe bilo unosan posao. Za tražnja ugovora *Adrije* i *Cunarda*, između 1904. i 1913., u SAD se iz cijelog svijeta doselila 16 482 401 osoba. *Cunardovom* linijom Rijeka – New York državu su između 1904. i 1914. napustila 335 733 iseljenika i 36 978 putnika s pozivnim pismom, a vratilo se, ponajviše zbog propagande koja je promicala povratake – 49 686 ljuđi.<sup>8</sup> Uz putnički, *Cunard* je između Rijeke i New Yorka obavljao i teretni promet.<sup>9</sup> Iseljenike je prevezio parobrodima koji su mogli primiti oko 2500 putnika (pored imena navodi se godina gradnje): *Auriana* (1883.), *Ultonia* (1898.), *Ivernia* (1900.), *Carpathia* (1902.), *Pannonia* (1903.), *Slavonia* (1903.), *Caronia* (1905.), *Carmania* (1905.), *Lusitania* (1907.) i *Mauretania* (1907.). U proljeće 1914. *Adria d.d.* je uz pomoć ugarske vlade postigla sporazum o osnivanju samostalnog ugarskog brodarškog poduzeća radi razvoja američkog prometa od lipnja iste godine, koje je trebalo biti u njezinu većinskom vlasništvu. Društvo se trebalo osnovati po uzoru na *Adriju d.d.*, pri čemu bi se isprva unajmili britanski brodovi, a poslije kupovali novi. Taj se plan, dakle, odnosio na osnivanje novoga brodarškog društva, usredotočenog posao vezan uz iseljenike. Međutim, rat je omeo planove o stvaranju novoga riječkog poduzeća za pomorsku plovidbu. Iako je *Adria* u ratnim godinama pod sličnim uvjetima, umjesto britanskog *Cunarda*, pregovarala s velikim prekoceanskim društvima tadašnje ratne saveznice Njemačke, zbog rat-

<sup>8</sup> Pelles – Zsigmond 2018:113–119.

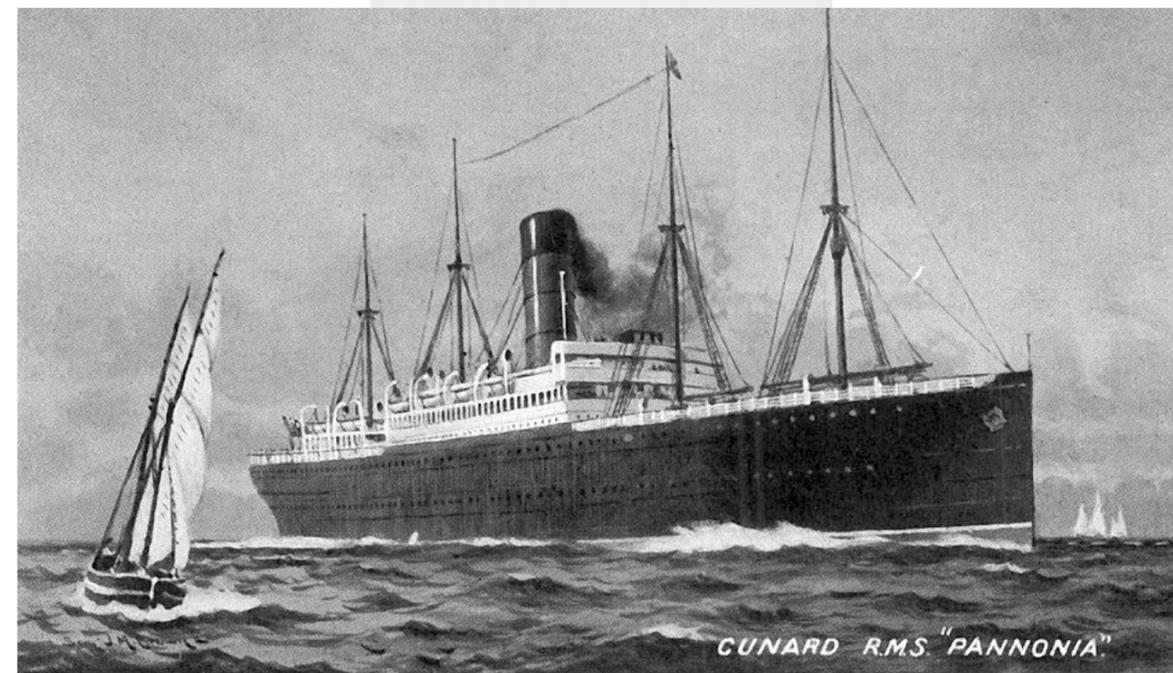
<sup>9</sup> Mađarski statistički godišnjaci (Magyar Statisztikai Évkönyvek). Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal. Budimpešta. [http://konyvtar.ksh.hu/index.php?s=kb\\_statiztika#kb\\_statiztika\\_szakstatiztikak](http://konyvtar.ksh.hu/index.php?s=kb_statiztika#kb_statiztika_szakstatiztikak)

the remigration propaganda.<sup>8</sup> Besides passenger transport, Cunard also carried goods between Fiume and New York.<sup>9</sup> Cunard Line joined the transportation of emigrants with ships having an average capacity of 2,500 people as follows: Auriana (built in 1883), Ultonia (1898), Ivernia (1900), Carpathia (1902), Pannonia (1903), Slavonia (1903), Caronia (1905), Carmania (1905), Lusitania (1907), Mauretania (1907). As early as spring 1914, Adria Company, supported by the Hungarian government, entered into an agreement with Cunard stipulating the joint establishment of an independent Hungarian maritime navigation company to improve traffic to America. Adria Company was the majority shareholder. The establishment would have been similar to the foundation of Adria Company; initially, they would have rented their ships from the British partner, and later they would have bought new ships. So, the plan aimed at another maritime navigation company specially established to thrive in the emigration business. However, the War thwarted the goals of establishing a new naval navigation company in Fiume. Although Adria Company negotiated the same conditions with large ocean navigation companies of the war ally Germany during the war years, after the lost War, they did not succeed in establishing a new company for traffic in the Atlantic.<sup>10</sup> As a memento of emi-

<sup>8</sup> Pelles–Zsigmond 2018. 113–119.

<sup>9</sup> Magyar Statisztikai Évkönyvek. Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal. Budapest. [http://konyvtar.ksh.hu/index.php?s=kb\\_statiztika#kb\\_statiztika\\_szakstatiztikak](http://konyvtar.ksh.hu/index.php?s=kb_statiztika#kb_statiztika_szakstatiztikak)

<sup>10</sup> Zsigmond Gábor–Tiborcz István [2021]: Hazának használj! Az Adria-palota története. / Do Good to Your Homeland! The History of the Adria Palace. (bilingual edition) Budapest. 126.



**A PANNONIA GŐZÖS / A Pannonia gőzös / The Pannonia steamship.**  
(MMKM. KPLGY. 2018. 780.1)

gration, the Emigrants' Hotel still exists in Fiume.

Adria Company planned to set up a fleet of five well-equipped passenger ships to expand its services in luxury cruises before World War I. The first ship, Ferencz József Király (King Franz Joseph), built in Glasgow, launched from Fiume to Malta on 26<sup>th</sup> January 1914, Morocco in North Africa, and the Canary Islands.<sup>11</sup> The ships intended to cover the Fiume–Tunis–Algiers–Morocco–Canary Islands route were ordered from the Glasgow shipyard. The vessels had concert halls, smoking rooms,

<sup>11</sup> Adria [1913]: Üzleti jelentés, üzleteredmény-számla és záróterleg az 1913-iki üzletévre. Bp., Adria Magyar Kir. Tengerhajózási Részvénytársaság. 4–5.

nog poraza ni u suradnji s Nijemcima nije uspjela osnovati novo društvo za atlantsku plovidbu.<sup>10</sup> Kao podsjetnik na iseljavanje u Rijeci, još i danas postoji zgrada nekadašnjeg Iseljeničkog hotela.

Radi razvoja dugolinijskih luksuznih putovanja *Adria d.d.* je prije Prvoga svjetskog rata namjeravala izgraditi flotu od pet visokoopremljenih putničkih brodova. Svoj prvi brod, *Kralja Franju Josipa*, koji je izgrađen u Glasgowu, društvo je 26. siječnja 1914. iz Rijeke uputilo preko Malte, Sjeverne Afrike i Maroka na Kanarske oto-

<sup>10</sup> Gábor Zsigmond – István Tiborcz (2021): *Hazának használj! Az Adria-palota története. / Do Good to Your Homeland! The History of the Adria Palace.* (dvojezično izdanje). Budimpešta. 126.

újabb fumei tengerhajózási vállalat létrehozásának terveit. Bár a világháború éveiben hasonló feltételekkel a brit Cunard helyett az akkor háborús szövetséges Németország nagy, óceánhajózással foglalkozó társaságaival tárgyalt az Adria Rt., a háború elvesztésével német együttműködésben sem sikerült újabb céget létrehozni az atlanti forgalomra.<sup>10</sup> A kivándorlás egyfajta mementójaként ma is áll Fiume városában az egykori Kivándorlószálloda.

A távolsági luxusutak fejlesztésében az Adria Rt. az első világháború előtt öt kiválóan felszerelt személyszállító-hajóból

<sup>10</sup> Zsigmond Gábor–Tiborcz István [2021]: Hazának használj! Az Adria-palota története. / Do Good to Your Homeland! The History of the Adria Palace. (bilingual edition) Budapest. 126.

álló flottát tervezett építteteni. Az első hajóját a Glasgowban épített Ferencz József Királyt még 1914. január 26-án indították el Fiuméből Máltába, Észak-Afrikába, Marokkóba és a Kanári-szigetekre.<sup>11</sup> A Fiume–Tunisz–Algír–Marokkó–Kanári-szigetek vonal elindítására szánt gőzhajókat meg is rendelték a glasgow-i hajógyárból. A hajókon zeneterem, dohányzóterem, játékt terem, kávéház, fodrász is volt, valamint társalgók, gőzfürdők, tágas hálófülkék is várták a pihenni vágyókat. A Földközi-tenger nyugati kikötőibe, Marokkó atlanti partjaira, a Kanári-szigetekre és Maderiára tartó hajóutak elindítására komoly hazai és nemzetközi kampánnyal készült a vállalat. Az Adria saját utazási irodát nyitott Budapesten, emellett lehetett jegyeket venni a Thomas Cook & Son, az Adams Express, a vezető német utazási irodákban is. Az öt hajóból a Ferencz József király és Ferencz Ferdinánd még 1914 elején az Adria lobogója alá került és előbbi még január 26-án, utóbbi május 18-án kezdte meg útjait a Kanári-szigetekre. A többi új hajó forgalomba állításáig egyelőre az Árpád és a Carola gőzhajók kapcsolódtak be az utasok szállításába. A harmadik hajót, a későbbi IV. Károlyról elnevezett Károly Ferencz József gőzöst augusztus 8-án tervezték vízre bocsátani, de a hajógyárral megszakadtak a kapcsolatok, és néhány nappal később Nagy-Britannia és az Osztrák–Magyar Monarchia már hadban állt egymással, a luxusutak pedig a háború miatt le is álltak.<sup>12</sup>

<sup>11</sup> Adria [1913]: Üzleti jelentés, üzleteredmény-számla és zármérlég az 1913-iki üzletévre. Bp., Adria Magyar Kir. Tengerhajózási Részvénytársaság, 4–5.  
<sup>12</sup> Zsigmond–Tiborez 2021. 127.

ke.<sup>11</sup> Parobrodi namijenjeni prometovanju linijom Rijeka – Tunis – Alžir – Maroko – Kanarski otoci naručeni su u glasgowskom brodogradilištu. Brodovi su imali glazbenu dvoranu, salon za pušenje, kasino, kavanu, frizerski salon, društvene prostorije, parnu kupelj i prostrane putničke spavaće kabine. Poduzeće je brodska putovanja u zapadne mediteranske luke, na zapadnu marokansku obalu, Kanarske otoke i Madeiru promicalo u sklopu ozbiljne domaće i međunarodne kampanje. *Adria* je u Budimpešti otvorila svoju putničku agenciju, a karte je prodavala i u putničkim agencijama *Thomas Cook & Son* i *Adams Express* te u vodećim njemačkim putničkima agencijama. Od pet brodova, *Kralj Franjo Josip* i *Franjo Ferdinand* još su početkom 1914. stavljeni pod zastavu društva; prvi se na Kanarske otoke uputio 26. siječnja, a drugi 18. svibnja iste godine. Do puštanja u promet ostalih novih brodova za prijevoz putnika, privremeno su se uključili parobrodi Árpád i *Carola*. Treći je brod, *Karlo Franjo Josip*, prozvan prema budućem vladaru Karlu IV., trebao biti porinut 8. kolovoza, ali je veza s brodogradilištem prekinuta, a nekoliko dana poslije Velika Britanija i Austro-Ugarska Monarhija već su bile u ratu i luksuzna su putovanja obustavljena.<sup>12</sup>

## JAHTE I MORSKI RIBOLOV

Jahte predviđene za rekreaciju ni tada nisu bile rijetkost. Jahte je imalo više članova kraljevske obitelji i mađarske aristokracije. Od prvih, podaci su sačuvani o dvoji-

<sup>11</sup> Adria (1913): Üzleti jelentés, üzleteredmény-számla és zármérlég az 1913-iki üzletévre. Budimpešta. Adria Magyar Kir. Tengerhajózási Részvénytársaság, 4–5.  
<sup>12</sup> Zsigmond – Tiborez 2021:127.

gaming rooms, cafés and hairdresser’s parlours, elegant lounges, steam baths and spacious cabins that awaited the passengers wishing to rest. The company launched a fierce domestic and international campaign for the lines heading to the western harbours of the Mediterranean, the Atlantic shores of Morocco, the Canary Islands and Madeira. It even opened its own tourist office in Budapest. Tickets could also be purchased at Thomas Cook & Son offices, Adams Express and the leading German tourist offices. Two of the five ships, Ferencz József Király and Ferencz Ferdinánd, were included under the flag of Adria at the beginning of 1914; the ships headed off to the Canary Islands on 26<sup>th</sup> January and Canary 18<sup>th</sup> May, respectively. Until the launch of the other new ships, temporarily, Árpád and Carola steamships joined the service. The third steamship, Károly Ferencz József, named after the future Charles IV, was planned to be set afloat on 8<sup>th</sup> August, but relations with the shipyard were cut off, and a few days later, Great Britain and the Austro-Hungarian Monarchy were at War, and the luxury voyages stopped due to the War.<sup>12</sup>

## YACHTS AND SEA FISHING

It was not rare even at that time to maintain a yacht on the Adriatic sea for relaxation purposes. The royal family and several Hungarian aristocrats had yachts. There are data concerning two of the former: Archduke Ludwig Salvator registered his boat named Nixe in 1872. Archduke Karl Salvator reregistered in Fiume his yacht Ul

<sup>12</sup> Zsigmond–Tiborez 2021. 127.

formerly registered in Trieste, on 24<sup>th</sup> April 1914.<sup>13</sup> From among the known nobles, Ede Batthyány had a yacht on the Adriatic; his yacht, the Flying Cloud, was registered in the almanacks of the Fiume naval authority as early as 1873.<sup>14</sup> The three-masted steamship Gitana of Count László Szapáry, the governor of Fiume, was built in the Leith shipyard in 1882.<sup>15</sup> In 1884, Counts Ferenc Nádasdy, László Károlyi, and Géza Andrassy ordered three identical racing yachts (racers) at Young’s shipyard at Lake Balaton to participate with them at Fiume, Venice and Trieste races.<sup>16</sup> K.u.K. Yachgeschwader, that is, the formation of the Imperial and Royal yachts, the sports squad of the naval forces, must also be mentioned. Gyula Andrassy, the “Sports count” – who sailed on the Adriatic with his Taormina sailing boat – was among the founders of the Yacht squad, just like Baron Rezső Biedermann. The latter sailed about the entire Mediterranean with several of his sailing boats and had even a motor ship built in Bremen. Biedermann incidentally lost one of his sailing boats, the Bravo, in an accident when he – with Miklós Horthy on board – collided with the yacht of Gyula Andrassy, the Taormina, in front of Pola. The sailing boat, named Arám and stationed in Pola, was registered in 1914 as the property of Frigate Captain Horthy, the future last commanding officer of the Austro-Hungarian naval forces. The motor yacht Pelikán of Count Antal Károlyi, registered in the almanacks of the naval forces, was also a member of the formation of the

<sup>13</sup> DAR. 46. 188–1899–XXII–4023; 729–1914–I–220.  
<sup>14</sup> Leidenfrost Gyula [1937]: Kék Adria. Bp, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda. 21.  
<sup>15</sup> Leidenfrost 1937: 27.  
<sup>16</sup> Herkules, 9. prosinca 1884:7.  
<sup>17</sup> Leidenfrost 1937:20–21.

ci: nadvojvoda Ludvig Salvator u Rijeci je 1872. registrirao jahtu *Nixe*, a nadvojvoda Karlo Stjepan svoju je jahtu *Ul*, koja je prije bila registrirana u Trstu, 24. travnja 1914. upisao u riječki registar.<sup>13</sup> Od poznatih pripadnika aristokracije brod je imao Ede Batthyány, čija se jahta *Flying-Cloud* u lazila registru riječke Pomorske uprave već 1873. godine.<sup>14</sup> *Gitana*, trojarbolski parobrod grofa Lászlóa Szapáryja, izgrađena je 1882. u brodogradilištu u Leithu.<sup>15</sup> Godine 1884. grofovi Ferenc Nádasdy, László Károlyi i Géza Andrassy u Youngovu su balatonskom brodogradilištu naručili tri iste sportske jahte, kako bi se natjecali na regatama u Rijeci, Veneciji i Trstu.<sup>16</sup> Valja spomenuti i flotu k.u.k. *Yachgeschwader*, koja je obuhvaćala sportske brodove Ratne mornarice. Među osnivačima ove flote bili su „sportski grof” Gyula Andrassy, koji je svojim jedrenjakom *Taormina* preplodio Jadran, i barun Rezső Biedermann. Potonji je Sredozemno more obišao s više jedrenjaka, a posjedovao je i motorni brod *Undine* koji je izgrađen u Bremenu. Biedermann je inače svoj jedrenjak *Bravo* izgubio u nesreći, sudarivši se nadomak Pule upravo s *Taorminom*, jahtom Géze Andrassyja. Kapetan fregate Horthy, posljednji vrhovni zapovjednik austrougarske Ratne mornarice, imao je 1914. jedrenjak *Aram*, stacioniran u Puli. U analima Ratne mornarice, u sklopu Carske i kraljevske sportske flote nailazimo na motornu jahtu *Pelikán* grofa Antala Károlyija i parnu brodicu *Stephanie* u vlasništvu grofa Lászlóa Mailátha.<sup>17</sup>

<sup>13</sup> DAR. 46. 188–1899–XXII–4023; 729–1914–I–220.  
<sup>14</sup> Gyula Leidenfrost (1937): Kék Adria. Budimpešta. Királyi Magyar Egyetemi Nyomda. 21.  
<sup>15</sup> Leidenfrost 1937:27.  
<sup>16</sup> Herkules, 9. prosinca 1884:7.  
<sup>17</sup> Leidenfrost 1937:20–21.

## YACHTOK ÉS TENGERI HALÁSZAT

Már akkoriban sem volt ritka, hogy kapcsolódási céllal tartson fenn valaki yachtot az Adrián. A királyi család tagjai és a magyar arisztokraták közül többen is tartottak yachtokat. Az előbbiek közül kettőről maradt fenn adatunk: 1872-ben lajstromoztatta Fiumében Lajos Szalvatar főherceg a Nixe nevű yachtját, illetve 1914. április 24-én pedig Károly István főherceg átíratta Fiuméba, az addig Triesztben lajstromzott Ul nevű yachtját.<sup>13</sup> Az ismert nemesek közül volt hajója az Adrián Batthyány Edének, akinek a nevéen a fumei tengerészeti hatóság évkönyveiben már 1873-ban szerepelt a Flying-Cloud yacht.<sup>14</sup> Szapáry László gróf fumei kormányzó Gitana nevű háromárbocos gőzöse 1882-ben a leithi hajógyárban készült.<sup>15</sup> 1884-ben Nádasdy Ferenc, Károlyi László és Andrassy Géza grófok a Young balatoni műhelyében rendelték meg három egyforma versenyvitorlást (racert), hogy azokkal Fiumében, Velencében és Triesztben versenyezzenek.<sup>16</sup> Meg kell említeni a K.u.K. Yachgeschwader, avagy cs. és kir. Jachtraj kötelékét, ami a haditengerészet sporthajókülönítménye volt. A Jachtraj alapítói között szerepelt a „Sportgróf” Andrassy Gyula – aki a Taormina vitorlással szelte az Adriát – és Biedermann Rezső báró is. Utóbbi több vitorláson is bejárta a Földközi-tengert és Undine néven egy brémai építésű motorosa is volt. Biedermann egyébkébt Bravo nevű egyik vitorlását

<sup>13</sup> DAR. 46. 188–1899–XXII–4023; 729–1914–I–220.  
<sup>14</sup> Leidenfrost Gyula [1937]: Kék Adria. Bp, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda. 21.  
<sup>15</sup> Leidenfrost 1937: 27.  
<sup>16</sup> Herkules, 1884. december 9:7.  
<sup>17</sup> Leidenfrost 1937:20–21.

balesetben vesztette el, amikor a hajóval – Horthy Miklóssal is a fedélzetén – éppen Andrassy Géza Taromina yachtjával ütközött össze Pola előtt. Horthy fregattkapitány, az osztrák-magyar haditengerészet későbbi utolsó parancsnokának nevében az Arám nevű, Polában állomásozó vitorlást találjuk 1914-ben. Ugyancsak a haditengerészet évkönyveiben, a cs. és kir. jachtraj kötetében szerepelt Károlyi Antal gróf Pelikán nevű motoros yachtja, vagy Mailáth László gróf Sephanie gözbárkája.<sup>17</sup> A kifejezetten sportcélú vitorlázásban a haditengerészetnél szolgált Zubovics Fedor volt, aki az elsők között jelent meg az Adrián egy 1880-ban Triesztben épített hajóval, a Deserteur-ral. Nemcsak nemes urak jártak rendszerint hajózni az Adriára. Györök Leó tengerfestő a saját maga által tervezett Kurul nevű vitorlással hajózott. Györök rendszerint vitt magával festőket, sőt írókat és tudósokat is. Mikor már nagyon beteg volt, a hajót dr. Schmidt Sándornak adta el. Volt saját hajója Czödler Dezső tengerfestőnek is. Pauler Ákos filozófus pedig előbb egy Ibis nevű kutterrel rendelkezett, majd Egersdorfer Sándor zágrábi egyetemi tanártól, országgyűlési képviselőtől vette meg a Bolygó névre keresztelt nagyobb, lussinpicolói vitorlást.<sup>18</sup> Herczeg Ferenc író 1904-ben Southamptonban vásárolta az útleírásaiban Sirály néven szereplő, a valóságban Hajnal névre keresztelt vitorlását. Az író korábban is járta az Adriát a lussinói Santo Picinich Vittoria hajójának fedélzetén. Amikor Herczeg a világháború előtt új motoros yachtot akart vásárolni a Hajnalt Leard Jánosnak a tengerészeti ható-

<sup>17</sup> Leidenfrost 1937. 20–21.  
<sup>18</sup> Leidenfrost 1937. 25–26.

U izrazito sportskom jedrenju na Jadranu svojim brodom *Deserteur* izgrađenim u Trstu 1880., prvi se pojavljuje Fedor Zubovics koji je služio u Ratnoj mornarici. Jadranom nije plovila samo aristokracija. Slikar morskih prizora Leó Györök plovio je jedrenjakom *Kurul*, koji je sam projektirao. Györöku su se redovito pridruživali slikari, pa čak i pisci i znanstvenici. Nakon što se ozbiljno razbolio, brod je prodao dr. Sándoru Schmidtu. Brod je imao i slikar Dezső Czödler. Filozof Ákos Pauler najprije je bio vlasnik kutera *Ibis*, poslije je od zagrebačkoga sveučilišnoga profesora i parlamentarnog zastupnika Sándora Egersdorfera kupio veći malološinjski jedrenjak zvan *Bolygó*.<sup>18</sup> Pisac Ferenc Herczeg kupio je 1904. u Southamptonu jedrenjak koji u svojim putopisima naziva *Sirály*, a zapravo se zvao *Hajnal*. Herczeg je Jadranom prije plovio na lošinjskom brodu *Vittoria* vlasnika Santa Picinića. Kada je uoči rata odlučio kupiti motornu jahtu, *Hajnal* je prodao savjetniku odjela Pomorske uprave Janku Johnu Leardu. Leard je i prije često jedrio starim jedrenjakom *Sokolom* koji je izgrađen na Malti 1874. godine. Dezső Gerdai bio je vlasnik broda *Lady Ann* koji je nabavio u Engleskoj, a Alajos Ottó posjedovao je motornjak *Mia* izgrađen 1908. godine.<sup>19</sup> U vrijeme izbijanja rata u riječkom je registru bilo upisano dvanaest rekreacijskih jahti. Brod *Tolna*, brod za osam osoba sagrađen u New Yorku, i godinama plovio Tihim oceanom, bio je u vlasništvu grofa Rezsőa Festeticsa, motorni brod *Undine* izgrađen u Bremenu posjedovao je barun Rezső Biedermann, a jahtu (izgrađenu

<sup>18</sup> Leidenfrost 1937:25–26.  
<sup>19</sup> Leidenfrost 1937:17–21.

Imperial and Royal yachts squad, as well as Count László Mailáth's steam-cutter named Stephanie.<sup>17</sup> It was Fedor Zubovics serving in the naval forces, who appeared among the first sailing with expressly sports purposes on the Adriatic with his ship Deserteur, built in Trieste in 1880. However, not only noblemen went frequently to the Adriatic to sail. Leó Györök, a sea painter, sailed with his Kurul sailboat that he designed. He frequently took painters and even writers and scholars on his voyages. When he got seriously ill, he sold his boat to dr. Sándor Schmidt. Dezső Czödler, a painter of the sea, also had his own boat, first a cutter named Ibis, and later he bought a bigger sailing ship, the Bolygó (Planet), built in Lussinpicolo from Sándor Egersdorfer, a university professor in Zagreb.<sup>18</sup> Ferenc Herczeg, the writer, bought his ship figuring in his travelogues as Sirály (Seagull), but in reality, named Hajnal (Dawn) in Southampton in 1904. The writer sailed about the Adriatic earlier on board his ship Santo Picinich Vittoria, built in Lussino. When he wanted to buy a new motor yacht before the World War, he sold Hajnal to János Leard, counsellor of the naval authority. Leard himself also frequently sailed on his old sailing boat Sokol built in Malta in 1874. We know of a Lady Ann ship from England owned by Dezső Gerdai, and a motor ship named Mia built for Alajos Ottó in 1908.<sup>19</sup> At the breakout of World War I, there were 12 hobby yachts recorded in the Fiume register. The Bolygó built in Lussinpicolo by that time was the property of the philosopher Ákos Pauler,

<sup>17</sup> Leidenfrost 1937. 20–21.  
<sup>18</sup> Leidenfrost 1937. 25–26.  
<sup>19</sup> Leidenfrost 1937. 17–built for 21.

the eight-seater Tolna, produced in New York – which sailed the Pacific for years – was the property of Count Rezső Festetics, the Udine motor ship, built in Bremen was owned by Baron Rezső Biedermann, and Archduke Karl Stephan also had a big yacht built in Leith stationed in Fiume.<sup>20</sup>

Related to navigation, the only thing not mentioned yet is sea fishing. Still, it should not be forgotten since it is part of the merchant navy. Sea fishing in Fiume also underwent serious changes during the period under survey; it developed to a more advanced level: the first motor ships and the organized corporate solutions already appeared before the World War in the activity performed initially with simple fishing. At the turn of the century, in 1901, the Fiume register contained 51 fishing boats employing 303 crew members altogether.<sup>21</sup> However, before the World War, that number is already 91, with 507 people working on board. Out of the 91 fishing boats registered in the fleet of the Fiume merchant navy, 22 had Fiume as their homeport; the rest are registered dispersed at other smaller ports (Kraljevica /Porto Re/, Crikvenica, Selce, Senj, Karlobag etc.).<sup>22</sup> None of those was a motor ship. The development is indicated by the fact that Nekton Company, established in 1913, already operated motor ships, created its own boat builder plant, and even started the construction of a seaside cannery before the War. The company merged several smaller enterprises under the auspices of the Pest Hungarian

<sup>20</sup> Magyar Tengerészeti Évkönyv 1914. Fiume, Kiadja a Fiumei Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság, Stabilimento Tipografico di Emidio Mohovich.

<sup>21</sup> Magyar Tengerészeti Évkönyv/Annuario Marittimo, Fiume, 1903:245.

<sup>22</sup> Magyar Tengerészeti Évkönyv/Annuario Marittimo, Fiume, 1903. 245.  
<sup>23</sup> Gyula Leidenfrost (1915): „Motoros halászatunk fejlődése”. U: *A Tenger* 1915/7–8:269–270.

u Leithu) u Rijeci je imao i nadvojvoda Karlo Stjepan.<sup>20</sup>

Vezano uz pomorstvo dosad jedino nije razmatran ribolov. U propitivanom razdoblju i riječko je ribarstvo doživjelo velike promjene, dosegnuvši višu razinu: u djelatnost koja se izvorno obavljala jednostavnim ribarskim brodicama, prije Prvoga svjetskog rata uključuju se prva motorna plovila i počinje organiziraniji ribolov u koji su uključena poduzeća. Godine 1901. u Rijeci je bila registrirana 51 ribarska brodica, s posadom od 303 osobe.<sup>21</sup> Uoči Prvoga svjetskog rata registar je sadržavao 91 ribarsku brodicu na kojima je već tada radilo 507 osoba. Od 91 ribarske brodice u Primorju, 22 su bile stacionirane u Rijeci kao matičnoj luci, a ostale su pripadale okolnim manjim naseljima (Kraljevica, Crikvenica, Selce, Senj, Karlobag itd.).<sup>22</sup> Niti jedna ribarska brodica nije bila opremljena strojevima. O razvoju svjedoci i to da se društvo *Nekton*, osnovano 1913., već služilo motornim brodovima i imalo vlastiti pogon za izgradnju brodica, a prije rata započela je i izgradnja tvornice konzervi. Društvo je pod vodstvom Huga Eidlitza, poznatog iz uprave *Adria d.d.*, uz financiranje Peštanske ugarske komercijalne banke i sudjelovanje Banke i štedionice za Primorje, u Sušaku objedinilo više manjih poduzeća.<sup>23</sup>

<sup>20</sup> Magyar Tengerészeti Évkönyv 1914. Fiume, Kiadja a Fiumei Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság, Stabilimento Tipografico di Emidio Mohovich.

<sup>21</sup> Magyar Tengerészeti Évkönyv/Annuario Marittimo, Fiume, 1903:245.

<sup>22</sup> Magyar Tengerészeti Évkönyv/Annuario Marittimo, Fiume, 1915.

<sup>23</sup> Gyula Leidenfrost (1915): „Motoros halászatunk fejlődése”. U: *A Tenger* 1915/7–8:269–270.

ság osztálytanácsosának adta el. Leard is gyakran vitorlázott már korábban is, egy öreg, 1874-ben Máltán épített Sokol nevű vitorással. Gerdai Dezsőnek egy Angliából érkezett, Lady Ann nevű hajója, Ottó Alajosnak egy 1908-ban épített Mia nevű motorosa ismert.<sup>19</sup> A világháború kitörésekor 12 kedvtelési célú yachtot tartottak nyilván a fiumei regiszterben. A lussinpicolói építésű Bolygó tehát ekkor Pauler Ákos filozófusé volt, a New Yorkban épített nyolcszemélyes Tolna – amely évkig a Csendes-óceánt járta – Festetics Rezső grófé, a Brémában készült Undine motoros pedig Biedermann Rezső báró tulajdona volt, de Károly István főhercegnek is volt egy Letihben épített nagy yachtja Fiumében.<sup>20</sup>

A hajózás kapcsán csak a tengeri halászatról nem esett eddig szó, de a kereskedelmi tengerészet részeként erről is szót kell ejtenünk. A fiumei tengeri halászat a vizsgált idők alatt szintén jelentős változásokon esett át, ez is fejlettebb szintre jutott el: az egyszerű bárkákkal űzött tevékenységben az első világháború előtt jelennek meg az első motoros hajóegységek és szervezettebb, vállalati megoldások. A századfordulón, 1901-ben 51 halászbárka szerepelt a fiumei hajóajstromban összesen 303 fős legénységet foglalkoztatva.<sup>21</sup> Az első világháború előtt 91 halászbárkát találunk a kimutatásokban, ezeken pedig ekkor már 507 ember dolgozott. A fiumei kereskedelmi tengerészet állományába tartozó 91 halászbárkából 22-nek volt

<sup>19</sup> Leidenfrost 1937. 17–21.

<sup>20</sup> Magyar Tengerészeti Évkönyv 1914. Fiume, Kiadja a Fiumei Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság, Stabilimento Tipografico di Emidio Mohovich.

<sup>21</sup> Magyar Tengerészeti Évkönyv/Annuario Marittimo, Fiume, 1903. 245.

anyakikötője Fiume, a többi a környező kisebb településeken (Kraljevica, Cirkvenica, Selce, Senj, Karlobag stb.) szétszórta szerepel.<sup>22</sup> Egyetlen hajó sem volt még köztük gépes hajó. A fejlődés eredményeit mutatja, hogy az 1913-ban létrehozott Nekton társaság már motoros hajókat állított üzembe és saját bárkaépítő telepet is létesített, továbbá egy tengerparti konzervgyár létrehozását is megkezdte még a háború előtt. A társaság az Adria Rt vezetéséből ismert Eidlitz Hugó elnökségével a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank égisze alatt, a Sušaki Tengerparti Bank és Takarékpénztár (Banke i štedionice za Primorje u Sušaku) bevonásával egyesített több kisebb vállalkozást.<sup>23</sup>

## TUDOMÁNY, TENGERÉSZETI MÚZEUM, SZAKOKTATÁS

A Tengerészet Hatóság épületében már korán létrejött tudományos céllal egy tengerészeti múzeum, amit már 1890-ben biztosan látogattak magyarországi iskolai osztályok is.<sup>24</sup> Az épületében 1905-ben egy biológiai állomást is kialakítottak, ahol egy kis laboratórium és könyvtár is helyet kapott, valamint a közönség számára látogatható akváriummal várták az érdeklődőket. Az állomás az anyaggyűjtéshez legtöbbször a Tengerészeti Hatóság Klotild nevű gőzösét használta.<sup>25</sup> A múzeumban az adriai vitorláshajók és világítótoronyok, valamint a fiumei kikötői rakatárak makettjei, tengerészeti tudományos

22 Magyar Tengerészeti Évkönyv/Annuario Marittimo, Fiume, 1915.

23 Leidenfrost Gyula [1915]: Motoros halászatunk fejlődése. In: A Tenger 1915/7–8. 269–270.

24 Budapesti Hírlap, 1890. április 9. 9.

25 Leidenfrost Gyula [1911]: A fiumei halászlászló biológiai állomás. In: A Tenger 1911/1. 15–19.

## ZNANOST, POMORSKI MUZEJ, STRUČNO OBRAZOVANJE

U zgradi Pomorske uprave već je rano u znanstvenu svrhu otvoren pomorski muzej koji su od 1890. zasigurno posjećivali i učenici mađarskih škola.<sup>24</sup> Godine 1905. u zgradi je počela djelovati i biološka stanica opremljena laboratorijem i malom knjižnicom, odnosno akvarijem otvorenim za posjetitelje. Za prikupljanje građe najčešće je koristila parobrod *Koltild* koji je bio u vlasništvu Pomorske uprave.<sup>25</sup> U muzeju su bile izložene makete jadranskih jedrenjaka, svjetionika i riječkih skladišta, uz nautičke instrumente te lučku i ribarsku opremu, a bilo je i zbirke morskih životinja i biljaka. Modeli jedrenjaka, koje je u zasebnom paviljonu trgovačke mornarice smještenom u Gradskom vrtu razgledao i Franjo Josip, na budimpeštansku su milenijsku izložbu 1896. otpremljeni iz ovog muzeja.<sup>26</sup> Puno poslije, u prvom dijelu Prvoga svjetskog rata, rodila se ideja o osnivanju znatno većega pomorskog muzeja u Rijeci: štoviše, Ugarska udruga *Adria* – u čijem je radu sudjelovao i ravnatelj više izložbi Mađarskoga nacionalnog muzeja – zalagala se za otvaranje slične muzejske ustanove u Budimpešti, što je na kraju spriječio rat.<sup>27</sup>

Pri osvrtu na pomorska znanstvena i znanstvenopopularna djela valja istaknuti da su uz pomoć zajedničke Ratne mornarice Monarhije više puta organizirana putovanja na kojima je posada ratnih brodova, osim izgradnje diplomatskih i trgovačkih veza, prikupljala znanstvenu građu. Na

24 Budapesti Hírlap, 9. travnja 1890:9.

25 Leidenfrost Gyula (1911): „A fiumei halászlászló biológiai állomás”. U: *A Tenger* 1911/1:15–19.

26 Budapesti Hírlap, 21. lipnja 1896:5.

27 A Tenger 1915:399–400.

Commercial Bank and, with the inclusion of Seaside Bank and Savings Bank of Susak, with Hugó Eidlitz as its chairman. His name is familiar since he worked in the management of Adria Company.<sup>23</sup>

## SCHOLARSHIP, MARITIME MUSEUM, VOCATIONAL EDUCATION

A maritime museum was established quite early in the building of the naval authority, with academic purposes, which Hungarian classes of schoolchildren most surely visited in 1890.<sup>24</sup> A biological observatory was also created in the museum's building in 1905, with a small laboratory and a library, and the public could visit an aquarium within the building. The observatory mostly used the naval authority's steamship *Klotild* for data and material collection.<sup>25</sup> The museum had the models of Adriatic sailing ships, lighthouses, wharf warehouses, different naval scientific devices and fishing tools, and port equipment on show; they also exhibited sea animals and plants. The models of sailing ships, which Franz Joseph himself saw exhibited at the merchant navy pavilion in the Budapest City Park, were taken to the Millennium Exhibition of 1896 from that museum.<sup>26</sup> Much later, during the first period of World War I, the possibility of establishing a larger-scale maritime museum in Fiume emerged; the Hungarian Adriatic Association – of which the directors of several collections

23 Leidenfrost Gyula [1915]: Motoros halászatunk fejlődése. In: *A Tenger* 1915/7–8. 269–270.

24 Budapesti Hírlap, 1890. április 9. 9.

25 Leidenfrost Gyula [1911]: A fiumei halászlászló biológiai állomás. In: *A Tenger* 1911/1. 15–19.

26 Budapesti Hírlap, 1896. június 21:5.



**AZ ELSŐ MAGYAR ADRIA-KUTATÓ EXPEDÍCIÓ RÉSZTVEVŐI  
A NAJADE FEDÉLZETÉN / Az első magyar Adria-kutató expedíció  
részvevői a Najade fedélzetén / The crew of the first Hungarian Adria  
Expedition on the platform of the Najade (A Tenger, 1914)**

at the Hungarian National Museum were a member – even urged the establishment of a museum in Budapest, but alas it was not to happen due to the War.<sup>27</sup>

When discussing scholarly and educational work related to the navy, it should also be mentioned that because of the Monarchy's joint naval forces, certain battleships performed scientific data and material collection alongside their diplomatic and commercial duties in several cases. Numerous scholars of the Monarchy participated in those voyages. Many a traveller and collector (János Xántus, Ferenc Hopp, Benedek Barátosi Balogh, Dezső Bozóky, Imre Sebők, Péter Vay etc.) enriched the collections of different museums. Lajos Egan, János Matisz, Endre Oszkár Solymási, Ernő Roediger, Emil Tauffer, Viktor

27 A Tenger 1915. 399–400.

eszközök, kikötői és halászati felszerelések kaptak helyet, továbbá voltak tengeri állatok és növények gyűjteményei is. Az 1896. évi budapesti millenniumi kiállításra ebből a múzeumból vitték azokat a vitorláshajómodelleket, amelyeket Ferenc József is megtekintett a városligeti külön kereskedelmi tengerészeti pavilonban.<sup>26</sup> Jóval később, a világháború első időszakában felmerült egy nagyobb szabású tengerészeti múzeum létesítése is Fiumében, sőt – a Magyar Nemzeti Múzeum több tárának igazgatóját is magában foglaló – Magyar Adria Egyesület egy budapesti intézmény létrehozását is sürgette, amire végül a háború miatt nem került sor.<sup>27</sup>

A tengerészethez kapcsolódó tudományos és ismeretterjesztő munkáknál említést kell tenni arról, hogy a Monarchia közös haditengerészete révén többször került sor olyan utakra, amikor egy-egy hadihajó diplomáciai és kereskedelmi kapcsolatok építése mellett tudományos gyűjtést is végzett. A Monarchia számos tudományos szakembere, utazója vett részt ilyen utakon. Megannyi utazó és gyűjtő (Xántus János, Hopp Ferenc, Barátosi Balogh Benedek, Bozóky Dezső, Sebők Imre, Vay Péter stb.) gazdagította számos múzeum gyűjteményét. A kereskedelmi tengerészek közt tudományos és oktatói munkájával kitűnt a *Nautica* fiumei, olasz, horvát és magyar tantestületében többek között Egan Lajos, Matisz János, Solymási Endre Oszkár, Roediger Ernő, Tauffer Emil, Gauss Garády Viktor, Dunay László, Györök Leó, Kotán Dezső, Körösi Sándor, de az egykori hallgatók közt találjuk az afrikai utazó Magyar Lászlót, a kínai útjait

takvim putovanjima sudjelovali su mnogi znanstvenici, putnici i sakupljači Monarhije (János Xántus, Ferenc Hopp, Benedek Balogh Barátosi, Dezső Bozóky, Imre Sebők, Péter Vayitd.) koji su obogaćivali razne muzejske zbirke. Svojim su se znanstvenim i obrazovnim radom u riječkim talijanskim, hrvatskim i mađarskim obrazovnim ustanovama *Nautice* među pomorcima, uz ostale, isticali Lajos Egan, János Matisz, Endre Oszkár Solymási, Ernő Roediger, Emil Tauffer, Viktor Garády Gauss, László Dunay, Leó Györök, Dezső Kotán i Sándor Körösi, a među nekadašnjim studentima nailazimo na afričkog putopisca Lászlóa Magyara, autora putopisa o Kini Jóba Kompolthyja te Andrása Dékánya koji je poslije postao poznat promičući svojim književnim djelima pomorstvo.<sup>28</sup>

28 József Horváth (1999): *A „Nautica”. A fiumei Tengerészeti Akadémia története. Budimpešta. 1999:90–104.*

26 Budapesti Hírlap, 1896. június 21:5.

27 A Tenger 1915. 399–400.

megíró Kompolthy Jóbot, a tengerészetet népszerűsítő irodalmi munkáiról később ismertté vált Dékány Andrást is.<sup>28</sup>

Az Adria tudományos kutatása kapcsán külön kell szólni a tengerkutatásról. 1910-ben egy Velencében tartott nemzetközi konferencián az osztrák és olasz kormányok képviselői megállapodtak az Adria oceanográfiai tanulmányozásának tervezésében. Ehhez a megállapodáshoz csatlakozott 1913-ban a Magyar Adria-Egyesület és a horvát tengerkutató bizottság is.<sup>29</sup> A magyarral csaknem egyidőben alakult meg a horvát tengerkutató bizottság, amely a Kvarnert a Bakarban állomásozó Vila Velebita nevű iskolahajón tanulmányozta.<sup>30</sup> Az első magyar Adria-expedíció 1913. október 10-én indult Fiuméből a tengerkutatás céljaira átalakított Najade hadihajóval, mindössze két évvel a modern, olasz és osztrák adriai oceanográfiai kutatások elindítása után. A második expedícióra 1914 tavaszán került sor Leidenfrost Gyula vezetésével. A Magyar Adria Egyesület és a zágrábi Akadémia által vezetett horvát expedíció a dalmát szigetvilágot, illetve a Quarnero térségét kezdte vizsgálni, míg az osztrák és olasz kutatások inkább a nyílt Adriára fókuszáltak. A tudományos megfigyelések során meteorológiai, biológiai és hidrográfiai megfigyeléseket végeztek.<sup>31</sup>

<sup>28</sup> Horváth József [1999]: A „Nautica”. A fiumei Tengerészeti Akadémia története. Bp. 1999. 90-104.

<sup>29</sup> Maucha Rezső [1915]: Adatok az Adria hydrographiai vizsgálatához. In: Matematikai és Természettudományi Értesítő, 33. kötet. 22.

<sup>30</sup> Leidenfrost Gyula [1921]: A magyar tengerkutatás tudományos eredményei. In: A Tenger, 1921/1-3. 692.

<sup>31</sup> Koch Nándor [1915]: A Magyar Adria Egyesület tengerkutató bizottságának I. és II. Adria-tengeri expedícióján végzett hydrographiai megfigyelések és azoknak eredménye. In: Matematikai és természettudományi értesítő. Bp., Magyar Tudományos Akadémia. 749–750.

U sklopu jadranskih znanstvenih istraživanja treba se posebno osvrnuti na morska istraživanja. Na međunarodnoj konferenciji u Veneciji 1910. predstavnici austrijske i talijanske vlade prihvatili su nacrt jadranskih oceanografskih istraživanja. Sporazumu su se 1913. pridružile i Ugarska udruga *Adria* te hrvatski Odbor za istraživanja mora,<sup>29</sup> osnovan gotovo istodobno s ugarskim, koji je školskim brodom *Vila Velebita* istraživao Kvarner.<sup>30</sup> Prva mađarska jadranska ekspedicija krenula je iz Rijeke 10. listopada 1913. s posadom ratnog broda *Najade* koji je preuređen za oceanografske aktivnosti svega dvije godine nakon što su započela moderna talijanska i austrijska jadranska istraživanja. Druga ekspedicija pokrenuta je u proljeće 1914. pod vodstvom grofa Gyule Leidenfrosta. Hrvatska ekspedicija pod upravljanjem Ugarske udruge *Adria* i zagrebačke Akademije znanosti i umjetnosti istraživala je dalmatinske otoke i područje Kvarnera, a austrijska i talijanska istraživanja pretežno su bila usredotočena na otvoreno more. Pritom su prikupljani meteorološki, biološki i hidrografski podaci.<sup>31</sup>

I stručno je obrazovanje doživjelo golem razvoj. Visoka pomorska škola prvotno je bila smještena u zgradi Pomorske uprave gdje je djelovala do 1895. da bi već kao Pomorska akademija – poznata Na-

<sup>29</sup> Rezső Maucha (1915): „Adatok az Adria hydrographiai vizsgálatához”. U: *Matematikai és Természettudományi Értesítő*, sv. 33: 22.

<sup>30</sup> Gyula Leidenfrost (1921): „A magyar tengerkutatás tudományos eredményei”. U: *A Tenger*, 1921/1–3:692.

<sup>31</sup> Nándor Koch (1915): „A Magyar Adria Egyesület tengerkutató bizottságának I. és II. Adria-tengeri expedícióján végzett hydrographiai megfigyelések és azoknak eredménye”. U: *Matematikai és természettudományi értesítő*. Budimpešta. Magyar Tudományos Akadémia. 749–750.

Gauss Garády, László Dunay, Leó Györök, Dezső Kotán, Sándor Körösi excelled among merchant seamen in their scholarly and teaching work of Nautica teaching staff comprising Italian, Croatian (Fiume) and Hungarian teachers and we find László Magyar, Africa traveller, Jób Kompolthy, who wrote about his Chinese trips and András Dékány who later became renown as a writer among the former students.<sup>28</sup>

Related to the scientific research of the Adriatic, oceanography must also be mentioned. In 1910 at an international conference held in Venice, representatives of the Austrian and Italian governments agreed on a draft concerning the oceanographic studies of the Adriatic. The Hungarian Adriatic Association and the Croatian Committee of Oceanography joined that agreement.<sup>29</sup> The Croatian Committee of Oceanography was established almost simultaneously with the Hungarian Committee, which studied the Kvarner Bay from Vila Velebita, a training ship stationed at Bakar.<sup>30</sup> The first Hungarian Adriatic expedition set off from Fiume on 10<sup>th</sup> October 1913, with Najade, a battleship converted for the purposes of oceanography, a mere two years after the modern Italian and Austrian oceanography research started. The second expedition was performed in the spring of 1914, headed by Gyula Leidenfrost. The Croatian expedition led by the Hungarian Adriatic Association and the Academy in Zagreb researched the Dalmatian archipelago and the area of the Kvarner

<sup>28</sup> Horváth József [1999]: A „Nautica”. A fiumei Tengerészeti Akadémia története. Bp. 1999. 90-104.

<sup>29</sup> Maucha Rezső [1915]: Adatok az Adria hydrographiai vizsgálatához. In: Matematikai és Természettudományi Értesítő, 33. kötet. 22.

<sup>30</sup> Leidenfrost Gyula [1921]: A magyar tengerkutatás tudományos eredményei. In: A Tenger, 1921/1-3. 692.

Bay. In contrast, the Austrian and Italian research focused on the open Adriatic. The researchers performed meteorological, biological, and hydrographical observations during their study.<sup>31</sup>

Marine vocational education also underwent enormous changes. Originally the naval authority’s building housed the naval college up to 1895; after that, the now Naval Academy, the famous Nautica, received its own new building.<sup>32</sup> The marine school in Bakar also trained young professionals for the merchant navy. The school also organized scientific tours with the yacht called Margita.<sup>33</sup> The Exports Academy, established in 1912, which trained merchants at high education level, also deserves mentioning. Although trade correspondence was performed in Hungarian, Italian and German languages and native teachers taught English and French, the language of instruction at the college– quite disproved by the locals – was Hungarian. That attracted several Hungarian students, and overapplication was usually at least twofold.<sup>34</sup> The only Naval Force Academy of the Monarchy also operated in the town.

## LOSSES DUE TO THE WAR

At the breakout of the War, the Fiume register contained 549 ships, including the smallest vessels as well. But it is important

<sup>31</sup> Koch Nándor [1915]: A Magyar Adria Egyesület tengerkutató bizottságának I. és II. Adria-tengeri expedícióján végzett hydrographiai megfigyelések és azoknak eredménye. In: Matematikai és természettudományi értesítő. Bp., Magyar Tudományos Akadémia. 749–750.

<sup>32</sup> Horváth József [1999]: A „Nautica”. A fiumei Tengerészeti Akadémia története. Bp. 1999.

<sup>33</sup> Leidenfrost Gyula [1908]: Adatok a Quarnero zoogeographiájához. In: Állattani Közlemények. 96.

<sup>34</sup> Pelles Tamás [2006]: A magyar-olasz két tanítási nyelvű oktatás. Pécs.

utica – dobila novu, samostalnu zgradu.<sup>32</sup> I bakarska je Pomorska škola obrazovala mlade strušnjake za trgovačko pomorstvo. Škola je organizirala i znanstvene izlete jachtom *Margita*.<sup>33</sup> Treba se prisjetiti i Eksportne akademije koja je osnovana 1912. radi višeg obrazovanja trgovaca. Iako je jezik trgovinske korespondencije bio mađarski, talijanski i njemački, pri čemu su engleski i francuski jezik predavali izvorni govornici, nastavni jezik Akademije – uz negodovanje mještana – bio je mađarski, što je privuklo veći broj Mađara te je prijavljenih obično bilo barem dvostruko više od slobodnih mjesta.<sup>34</sup> U gradu je djelovala i jedina Vojnopomorska akademija Monarhije.

## GUBICI ZBOG SVJETSKOG RATA

U vrijeme izbijanja rata u riječki je registar bilo upisano 549 brodova, uključujući i najmanja plovila. Ipak, od njihova broja rječitija je činjenica da je prijevozni kapacitet riječke flote uvelike nadilazio veličinu cjelokupne turske ili portugalske trgovačke mornaric, pa je bilo iznimno važno njezino uključivanje u rat.

Nakon ulaska Italije u rat, Rijeka zbog blizine Trsta bojišnici postaje vojnostićko i transportno središte. Opskrba austrougarskih postrojbi koje su se borile na Balkanu, zbog slabih se željezničkih i cestovnih veza često obavljala morskim putem. Transportni brodovi koji su plovili

<sup>32</sup> József Horváth (1999): *A „Nautica”. A fiumei Tengerészeti Akadémia története*. Budimpešta. 1999.

<sup>33</sup> Gyula Leidenfrost (1908): „Adatok a Quarnero zoogeographiájához”. U: Állattani Közlemények. 96.

<sup>34</sup> Tamás Pelles (2006): *A magyar-olasz két tanítási nyelvű oktatás*. Pécs.

Meg kell említeni, hogy a tengerészeti szakoktatás is óriási fejlődésen ment át. Eredetileg a tengerészeti hatóságépületben kapott helyet egészen 1895-ig a tengerészeti főiskola, ami Tengerészeti Akadémia – a híres Nautica – néven kapott új, önálló épületet.<sup>32</sup> A bakari tengerészeti iskola is a kereskedelmi hajózás számára képezte a fiatal szakembereket. Az iskola egyébként a Margita yachttal tudományos kirándulásokat is szervezett.<sup>33</sup> Meg kell említeni az 1912-ben létesített Kiviteli Akadémiát is, ami felsőfokon képzett kereskedőket. Bár a kereskedelmi levelezés magyar, olasz és német nyelven folyt és anyanyelvi tanárok oktatták az angol, illetve a francia nyelvet, a főiskola tannyelve – a helyiek rosszallása mellett – a magyar volt. Ez több magyarországit is idevonzott, a túljelentkezés rendszerint legalább kétszeres volt.<sup>34</sup> A városban működött a Monarchia egyetlen Haditengerészeti Akadémiája is.

## VILÁGHÁBORÚS VESZTESÉGEK

A háború kitörésekor 549 hajó szerepelt a fiumei lajstromban, ideértve az egészen kicsi vízi járműveket is. De a darabszámnál többet mond el, hogy ennek a fumei flottának a szállítókapacitása jócskán felülmúlta a teljes török, vagy a teljes portugál kereskedelmi tengerészet kapacitását, így egy kifejezetten jelentős és értékes hajóállományról van szó, melynek egy részét a világháborúban is bevetették.

<sup>32</sup> Horváth József [1999]: A „Nautica”. A fiumei Tengerészeti Akadémia története. Bp. 1999.

<sup>33</sup> Leidenfrost Gyula [1908]: Adatok a Quarnero zoogeographiájához. In: Állattani Közlemények. 96.

<sup>34</sup> Pelles Tamás [2006]: A magyar-olasz két tanítási nyelvű oktatás. Pécs.

Fiume az olasz hadbalépés után – Trieszt frontvonalhoz való közelebbi fekvése okán – a katonai logisztikai és utánszállítási központtá vált. A Balkánon harcoló osztrák-magyar haderő ellátását – a gyenge balkáni vasúti és közúti kapacitások miatt – gyakran tengeri úton oldották meg. A Cattaróig, majd az elfoglalt észak-albán kikötőkhöz lejáró szállítóhajók visszafelé sebestülteket, beteget, maláriásokat hoztak. Fiumében mindenből katonai raktár, vagy szükségkórház lett, ami csak fokozta a káoszt a városban.<sup>35</sup>

Az elhúzódozó háború alatt 19 fiumei gőzhajót foglaltak le antant országok. További 12 hajó süllyed el (hadihajó vagy tengeralattjáró által elsüllyesztve, aknára futva, összeütközve).<sup>36</sup> Legalább 84 darab Fiumében állomásozó kereskedelmi gőzhajóról és motoros vitorlásról tudunk, amelyek az adriai katonai szállítási feladatokban részt vettek, a kisebb dereglyéket, halászhajókat nem ideszámolva. A kapitányoknak rendkívül nehéz műveleteket kellett megoldaniuk az ellenséges hajók és tengeralattjárók, az aknaveszély, az elsötétítés miatt. Nem meglepő, hogy az Adrián 6 nagy gőzhajó is elveszett, kettőt tengeralattjárók süllyesztettek el, kettő aknára futott, kettő pedig ütközés és vihar következtében került a tenger mélyére.<sup>37</sup> Az adriai katonai szállításokban szinte lehetetlen és veszélyes körülmények között kellett navigálnia és helyt állnia a tengerészeknek, melyek közül sokan haltak hősi halált a háború éveiben.

A fiumei flotta első veszteségét viszont

do Kotora i okupiranih sjevernoalbanskih luka vraćali su ranjenike i bolesnike obojle od malarije i drugih bolesti. Svi riječki objekti pretvoreni su u vojno skladište ili bolnicu, što je dodatno pogoršalo kaotično stanje u gradu.<sup>35</sup>

Tijekom poduzega ratnog sukoba, sile Antnate zaplijenile su devetnaest riječkih parobroda, a potopljeno ih je još dvanaest (u napadu ratnih brodova, podmornica, djelovanja podvodnih mina ili u sudara).<sup>36</sup> Zna se o barem 84 trgovačka riječka parobroda i motorna jedrenjaka koji su bili uključeni u jadranske vojne transporte, ne računajući manje barke i ribarske brodice. Kapetani su zbog neprijateljskih brodova i podmornica, opasnosti od mina i zamračenja imali iznimno tešku zadaću. Ne iznenađuje što je na Jadranu nastradalo šest velikih parobroda: dva su potopile podmornice, dva su naletjela na minu, a dva su na morsko dno dospjela nakon sudara ili u oluji.<sup>37</sup> Pri jadranskim transportnim operacijama pomorci su morali navigirati i istrajati u opasnim, gotovo nemogućim, uvjetima, i pritom su mnogi umrli junačkom smrću.

No riječka flota svoj prvi gubitak nije doživjela na Jadranu – još u prvim ratnim tjednima, 1. rujna 1914., britanska krstarica *Minerva* potopila je kod španjolskih obala parobrod *Báthori* u vlasništvu *Adrije*.<sup>38</sup> Posljednji gubitak flota je doživjela 3. svibnja 1917., kada je parobrod *Matleković Adrije d.d.* potopila austrougarska podmornica

35 Gábor Zsigmond (2015): „Az osztrák-magyar katonai tengeri utánpótlás-szállítások az első világháborúban”. U: *Katonai Logisztika*, 2015/2:215–217.

36 Gábor Zsigmond (2011): *A magyar kereskedelmi tengerészet az első világháborúban*. Doktori (PhD) értekezés. 200–201.

37 Zsigmond 2011:201.

38 Gábor Zsigmond (2014): „Az első világháború első magyar tengerészeti vesztesége”. U: *Haditechnika* 2014/6: 71–73.

to realize that the forwarding capacity of the Fiume fleet surpassed the capacity of the whole Turkish or the Portuguese merchant navy fleet, so it was an explicitly significant and valuable body of ships, part of which was also deployed in the World War.

After Italy went to War, Fiume became a military logistics and supplementary delivery centre – since Trieste was closer to the front line. The supply of the Hungarian forces fighting in the Balkan was frequently performed on sea routes – due to the insufficient railway and road capacities. The cargo ships sailing down to Kotor (Cattaro) and later the occupied North-Albanian ports carried the injured, the sick and people with malaria on their way back. In Fiume, everything was turned into a military warehouse or emergency hospital, which increased the chaos in the town.<sup>35</sup>

During the War dragging on, the Entente countries arrested 19 Fiume steamships. A further 12 sank (sunk by battleships or submarines, struck a mine, or collided with other ships).<sup>36</sup> We know of at least 84 merchant steamships or motor sailing ships that participated in performing military forwarding on the Adriatic, smaller barges and fishing ships not included. Captains had to deal with challenging tasks due to the enemy's ships, submarines, the danger of the mines and the blackouts. No wonder six ships got lost on the Adriatic; two were sunk by submarines, two struck mines, and two sunk due to collision and storm.<sup>37</sup> Seamen had to navigate

35 Zsigmond Gábor [2015]: Az osztrák-magyar katonai tengeri utánpótlás-szállítások az első világháborúban. In: *Katonai Logisztika*, 2015/2. 215–217.

36 Zsigmond Gábor [2011]: A magyar kereskedelmi tengerészet az első világháborúban. Doktori (PhD) értekezés. 200-201.

37 Zsigmond 2011. 201.

and hold their own among almost impossible and dangerous conditions while performing military forwarding on the Adriatic. Many of them were killed in action during the War.

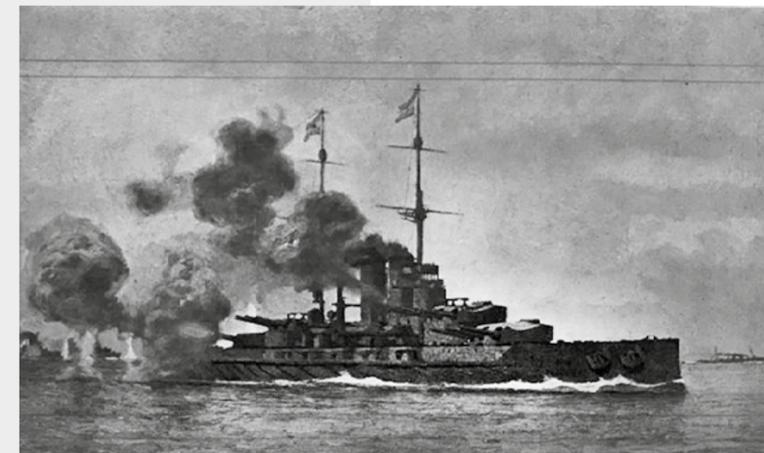
However, the Fiume fleet did not have its first loss on the Adriatic; the steamship of the Adria Company named *Báthori* was sunk by the British HMS *Minerva* at the Spanish coasts during the first weeks of the War on 1<sup>st</sup> September 1914.<sup>38</sup> The last loss occurred on 3<sup>rd</sup> May 1917, when the Adria Company's steamship, the *Matlekovics*, was sent to its watery grave by the U.14 Austro-Hungarian submarine, as the Italians had used that vessel since 1915 under the name of Antonio Sciesa.<sup>39</sup>

Following a fast and spectacular development, the Fiume merchant navy suffered heavy losses during the four years of the War. Some ships were captured by the enemy, and some were sunk or sunk by themselves. Moreover, the companies suffered heavy financial losses due to two reasons: on the one hand, their ships could not leave the Adriatic; on the other hand, the military forces claimed their ships and paid for them well under the market price.<sup>40</sup> Finally, Fiume itself got into a difficult position since it became a significant military logistics centre supporting the troop movements on the Balkan. After the fast development during the palmy days of peace, all that was a shock.

38 Zsigmond Gábor [2014]: Az első világháború első magyar tengerészeti vesztesége. In: *Haditechnika* 2014/6. 71–73.

39 Zsigmond 2011. 201.

40 Zsigmond 2011. 201.



**A SZENT ISTVÁN CSATAHAJÓN / A Szent István csatahajó / The Szent István dreadnought (MMKM)**

nica oznake *U.14* jer su taj brod već od 1915. koristili Talijani pod imenom *Antonio Sciesa*.<sup>39</sup>

Nakon brzog razvoja, riječko je pomorstvo u četiri ratne godine pretrpjelo teške gubitke. Neke je brodove zarobio neprijatelj, drugi su potopljeni ili su potonuli. Poduzeća su pretrpjela goleme novčane gubitke zbog dva razloga: s jedne je strane plovidba izvan Jadrana bila onemogućena, a s druge vojno zapovjedništvo njihove usluge nije dovoljno plaćalo.<sup>40</sup> Na koncu je, postavši jednim od najvažnijih logističkih središta balkanskih vojnih operacija, u teško stanje zapala i sama Rijeka. Sve je to nakon brzog razvoja u prethodnome sretnom, mirnodopskom vremenu djelovalo poput šoka.

Luka, koja je bila i rukama države i razvijala se pomoću državnog novca, i velika trgovačka flota nakon rata su izgubili važ-

nem az Adrián szenvedte el, hanem még a háború első heteiben. 1914. szeptember 1-jén az Adria Rt. Báthori nevű gőzhajót a brit HMS *Minerva* cirkáló elsüllyesztette a spanyol partok előtt.<sup>38</sup> Az utolsó veszteségre pedig 1917. május 3-án került sor, amikor szintén éppen az Adria Rt. Matlekovics gőzhajóját az U.14 jelű osztrák-magyar tengeralattjáró küldte a hullámsírba, ugyanis a hajót ekkor már 1915 óta az olaszok használták Antonio Sciesa néven.<sup>39</sup>

A fiumei tengerészet gyors és látványos fejlődés után a háború négy éve alatt súlyos veszteségeket szenvedett. A hajók között volt, ami ellenséges kézre került, volt amit elsüllyesztettek, vagy elsüllyedt. A vállalatok óriási pénzügyi károkat szenvedtek két okból is: egyrészt nem tudtak kihajózni az Adrián kívülre, másrészt a katonai szervek igénybe vették és a piaci ár alatt használták hajóikat.<sup>40</sup> Végül mindeközben Fiume

38 Zsigmond Gábor [2014]: Az első világháború első magyar tengerészeti vesztesége. In: *Haditechnika* 2014/6. 71–73.

39 Zsigmond 2011. 201.

40 Zsigmond 2011. 201.

35 Zsigmond Gábor [2015]: Az osztrák-magyar katonai tengeri utánpótlás-szállítások az első világháborúban. In: *Katonai Logisztika*, 2015/2. 215–217.

36 Zsigmond Gábor [2011]: A magyar kereskedelmi tengerészet az első világháborúban. Doktori (PhD) értekezés. 200-201.

37 Zsigmond 2011. 201.

39 Zsigmond 2011:201.

40 Zsigmond 2011:201.

maga is súlyos helyzetbe került, ugyanis a balkáni hadmozdulatok egyik meghatározó katonai logisztikai központjává vált. Mindez sokszerűen hatott a korábbi boldog békeidőszak gyors fejlődése után.

A központilag, mesterségesen, állami pénzekből fejlesztett kikötő és szinte irrólisan hatalmas kereskedelmi flottája a háború után elvesztette jelentőségét. A hajók különböző országokhoz kerültek, Fiume sorsa pedig még sokáig bizonytalan maradt. Magyarország elveszítette Fiumét, és az is igaz, hogy Fiume is elveszítette Magyarországot. Ugyanakkor az állam és a helyi vállalkozói réteg, a közérdek és a magánérdek egy rendkívül szerencsés szimbiózisát láthattuk ezekben az évtizedekben Fiumében. Ez az együttműködés, vagy szimbiózis pedig sokáig kiváló motorja volt a gazdasági fejlődésnek, és a történelem egyéb politikai, nemzeti dimenzióin túl a város gazdasági életében rendkívül példaértékűnek számít.

nost. Brodovlje je podijeljeno među raznim zemljama, a sudbina Rijeke još je dugo ostala neizvjesna. Mađarska je izgubila Rijeku, ali je i Rijeka izgubila Mađarsku. Ipak, u proteklim je desetljećima u Rijeci postojala iznimno sretna simbioza države i tamošnjih gospodarstvenika te javnog i privatnog interesa. Takva je suradnja dugo djelovala kao izvrstan pokretač gospodarskog razvoja te je, uz druge, političke i nacionalne povijesne dimenzije, bila iznimno važna u gospodarskom životu grada.

The almost unrealistically large merchant fleet of the artificially developed port built with state subsidies lost its significance after the War. Different countries took the ships, and the fate of Fiume remained unstable for quite a long time afterwards. Hungary lost Fiume, and it is also true that Fiume lost Hungary. However, we could witness a very fortunate symbiosis of the state and the local entrepreneurs' stratum in Fiume during the previous decades. That cooperation and symbiosis was an extraordinary economic development powerhouse and can be considered exemplary in the city's economic life beyond the other political and national dimensions of history.



Juhász Imre

# UGARSKI POLITIČKI OKVIR I RIJEKAE

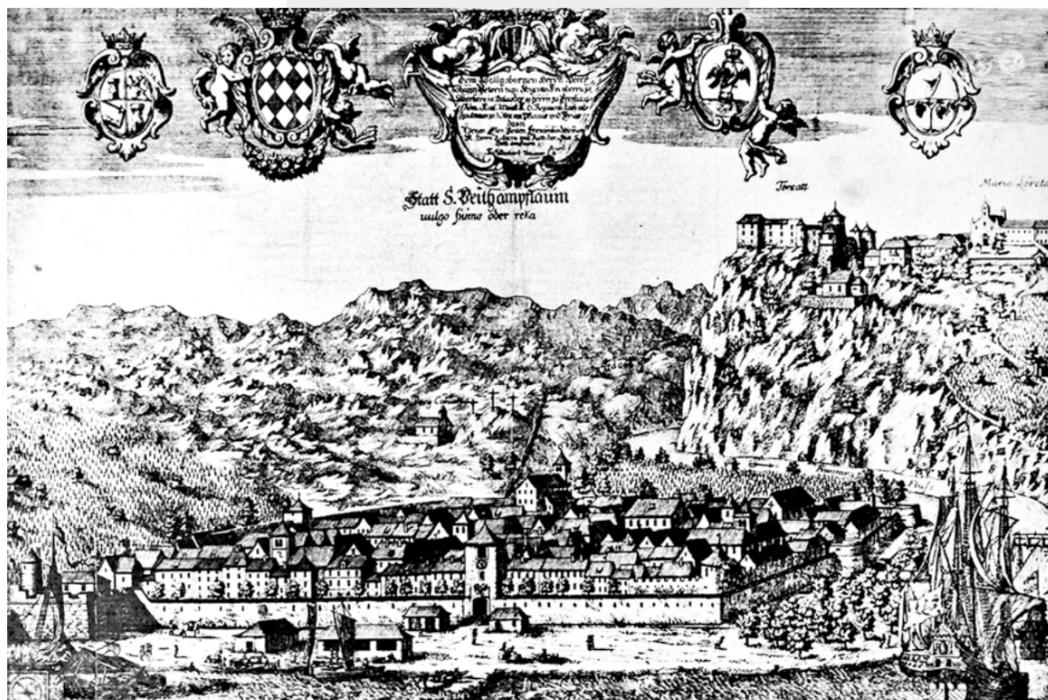
Magyar politika és Fiume  
*Hungarian political frame  
and Fiume*

This study presents political and legal aspects of the era from Fiume's rich history when the city and the port were part of the Hungarian Monarchy. First, we need to realise that the Hungarian supremacy can de facto be divided into two parts. The first period – including a short French interregnum – was between 1776/1779, and 1848. The second period lasted from the return of the Hungarian Government earlier removed by force (1870), till the end of World War I, the autumn of 1918. Although considering legal continuity, the 142 years of Hungarian Fiume should not be divided; nevertheless, the political and

S političko-pravnog motrišta ovaj članak prikazuje dio bogate riječke povijesti u vrijeme kada je taj lučki grad bio dijelom Kraljevine Ugarske. Pritom treba imati na umu da se razdoblje ugarske vladavine *de facto* može podijeliti u dva dijela. Prva je faza – uključujući kratkotrajan francuski *interregnum* i razdoblje austrijske vladavine – trajala od 1776./1779. do 1848., a druga od povratka ugarske vlasti (1870.) do kraja Prvoga svjetskog rata, u jesen 1918. godine. Iako se razdoblje ugarske Rijeke, koje je trajalo stotinjak godina, vezano uz pravno sljedništvo ne bi trebalo razdvajati, političko-pravni okviri ipak pokazuju važ-

Jelen írás Fiume gazdag történelméből azt az időszakot mutatja be politikai-jogi megközelítésben, amikor a Magyar Királyság része volt a város és kikötője. Ennek során figyelemmel kell lennünk arra, hogy a magyar fennhatóság de facto két részre osztható. Az első szakasz – benne egy rövid ideig tartó francia interregnummal – 1776/1779-től 1848-ig tartott. A második szakasz, a korábban erőszakkal eltávolított magyar kormányzat visszatértétől (1870) az I. világháború végéig, 1918 őszéig. Bár a jogfolytonosság okán nem kellene kétváltástani a magyar Fiume 142 évét, de a politikai-jogi keretek mégis csak mutat-





**FIUME LÁTKÉPE 17. SZÁZADBAN / Fiume látképe 17. században / View of Fiume in the 17th century (Georges Jansoone)**

tak olyan jelentős eltéréseket, amely e kor-szakolást alátámasztja.

Annyit előre kell bocsátani, hogy – bár ez önmagában a késői feudalizmusban nem tekinthető unikálisnak –, Fiume a XVI. század elejétől jelentős autonómiával bírt.<sup>1</sup> Az 1770-es években megerősödött az

ne razlike koje idu u prilog takvoj podjeli.

Iako to u razdoblju kasnog feudalizma nije bila rijetkost, Rijeka je od početka 16. Stoljeća uživala veliku autonomiju.<sup>1</sup> Tijekom 1770-ih osnažila se teorija prema kojoj je ozbiljan gospodarski i društveni razvoj Rijeke zamisliv jedino ako se lučkom gradu osigura gospodarsko zaleđe. Ta je spoznaja,

legal domains showed significant differences to justify that periodisation.

It is to be mentioned at the outset – although it cannot be considered a unique phenomenon during the late feudalism – that Fiume had been autonomous since the beginning of the 16<sup>th</sup> century.<sup>1</sup> The

<sup>1</sup> A város és környéke a Német-Római Birodalom határterületén feküdt és épp a város folyója, a Fiumara képezte a Magyar Királyság határát. 1526-ban trüszti minta alapján státútumot kapott a város és így quasi városállammá vált (használhatta a „res publica” címet), ahol a császár is csak helytartóval (vicarius imperatoris) képviselte magát. Lipót császár 1659-ben címerhasználatra jogosította fel a várost. VI. Károly idején, mint külön tartományi státussal bíró közigazgatási egység Fiume elfogadta a *Pragmatica Sanctiót*.

<sup>1</sup> Grad i njegova okolica nalazili su se na granici Svetoga Rimskog Carstva, a upravo je Rječina bila granica Kraljevine Ugarske. Godine 1526. grad je, po uzoru na Trst, dobio statut (odobren u Beču 1530.) i tako postao svojevrsnim gradom-državom (mogao se koristiti i naslovom *respublica*), a car je u njemu bio prisutan preko namjesnika (*vicarius imperatoris*). Car Leopold gradu je 1659. dodijelio pravo korištenja grba. U vrijeme Karla VI. Rijeka je kao posebna upravna jedinica prihvatila *Pragmaticku sankciju*.

<sup>1</sup> The city and its outskirts were situated on the frontier-zone of the Holy Roman Empire, and Fiumara, the city's river was the boundary of the Hungarian Monarchy. In 1526 the city received a statute based on the Trieste example and thus became a quasi-city state (it could use the “res publica” title), where the Kaiser was represented by a governor (vicarius imperatoris). Kaiser Leopold gave the city the right to use a coat-of-arms in 1659. Under Charles VI, Fiume as an administrative unit having a provincial status, accepted *Pragmatica Sanctio*.

theory that considerable economic and social development can be expected in Fiume only if the seaport has a hinterland intensified in the 1770s. Later supported by Kaiser Joseph II, that realisation reinforced the idea of annexing the city to the Hungarian Monarchy, also encouraged by the City Council in Fiume. It is a fact that the historical, geographical, and economic characteristics of the Hungarian coastal region demanded the current administration to be more closely linked to the mother country, and Fiume was more and more considered the natural centre of the area.

### 1776–1848

Marie Theresa ordered in her decree of 14th February 1776 that Fiume and its coastal area be annexed to the Hungarian Monarchy with the interpolation of Croatia. Still, the Monarch charged the Hungarian Chancellery of the Court with the supervision and Government of the city. It is a fact that Croatia, part of the Hungarian Monarchy, was the country of the Hungarian Saint Crown, and although its constitutional situation was much debated, this study cannot give a deeper insight into that topic due to lack of space. Due to the Hungarian-Croatian real union, not everybody immediately saw the pitfalls of the dual power. The coat-of-arms of Severin county, created in 1777, showed the division of power.<sup>2</sup> When the inoperable character of the original idea became apparent, the Monarch modified the decree

<sup>2</sup> The coat-of-arms of the new county contained both the Croatian and Hungarian coats-of-arms, that is, their characteristic parts and certain insignia, and the Majláth family's coat-of-arms, thus indicating the peculiarities of Fiume and its precincts as far as their legal status is concerned.

koju je poslije podržao i car Josip II., po-jačala već postojeću nakanu priključivanja Rijeke Kraljevini Ugarskoj, za što se zalagalo i riječko Gradsko vijeće. Činjenica je da je zbog svojih povijesnih, geografskih i gospodarskih obilježja Ugarskom primorju bio potreban suvremeni pravni sustav koji bi bio tješnje povezan s Ugarskom, a Rijeka je sve više vrijedila za prirodno središte regije.

### 1776. – 1848.

Dekretom od 14. veljače 1776. Marija Terezija odlučila je da se Rijeka, skupa s priobalnim gradskim dijelovima, uključivanjem u Hrvatsku, pripoji Kraljevini Ugarskoj, a nadzor i upravljanje gradom povjerila je Ugarskoj dvorskoj kancelariji. Činjenica je da je Hrvatska bila dio Ugarske i zemlja krune sv. Stjepana; premda je tumačenje njezina državnopravnog položaja opterećeno brojnim nesuglasicama, ovdje se nima nećemo baviti. Zbog hrvatsko-ugarske unije mnogi nisu uspjeli odmah prepoznati teškoće dvojne uprave. O podijeljenosti vlasti svjedoči i grb Severinske županije koja je osnovana 1777. godine.<sup>2</sup> Nakon što je nemogućnost funkcioniranja izvorne zamisli postala očitom, carica je 1779. izmijenila dekret. Državnopravne i upravne analize razdoblja između 1776. i 1779. zaslužuju zaseban elaborat, no zasigurno se može ustvrditi sljedeće: koncept

<sup>2</sup> Grb nove županije istodobno je sadržavao hrvatski i ugarski grb, odnosno njihove karakteristične dijelove, pojedine insignije, odnosno grb obitelji Majláth, pokazujući neobičnost (državno) pravnog položaja Rijeke i okolice.

a teória, hogy komoly gazdasági és társadalmi fejlődés Fiumében csak akkor képzelhető el, ha a kikötővárosnak háttországa is van. Ez a későbbi II. József császár által is támogatott felismerés felerősítette a város Magyar Királysághoz csatolásának korábban is felmerült gondolatát, amelyet a fiumei városi Tanács is szorgalmazott. Tény: a Magyar Tengeremlék történelmi, földrajzi és gazdasági sajátosságai az anyaországhoz szorosabban kötődő modern igazgatást igényeltek és a régió természetes központjának egyre inkább Fiume számított.

### 1776–1848

Mária Terézia 1776. február 14-i dekrétumában elrendelte, hogy Fiume tengerparti városterületével együtt Horvátország közbeiktatásával kapcsolódjon a Magyar Királysághoz, de a város felügyeletével és kormányzásával a Magyar Udvari Kanceláriát bízta meg. Tény: a Magyar Királyság részét képező Horvátország a magyar Szent Korona országa volt és bár államjogi helyzetének megítélése sok vitával terhelt, ennek mélyebb bemutatásától, hely hiányában eltekintünk. A magyar-horvát realunió okán nem mindenki látta át azonnal a kettős hatalom buktatóit. Az 1777-ben létrehozott Szörény (Severin) vármegye címere is mutatta a hatalmi megosztottságot.<sup>2</sup> Amikor az eredeti elképzelés működésképtelensége nyilvánvalóvá vált, az uralkodó 1779-ben módosította dekrétumát. Egy külön tanulmányt érne meg az 1776-1779

<sup>2</sup> Az új vármegye címere egyszerre tartalmazta a horvát és magyar címert, illetve annak jellemző részeit, továbbá bizonyos felségjelvényeket, illetve a Majláth család címerét, ezzel is jelezve Fiume és környéke (köz)jogi helyzetének furcsaságait.

közötti időszak államjogi, közigazgatási jogi szempontú elemzése, egyet azonban rögzíthetünk: a koncepcióval gyakorlatilag senki sem volt elégedett.<sup>3</sup> 1779. április 23-án Mária Terézia Fiumét, mint *corpus separatum*ot „a kereskedelem és az ipar fölvirágoztatása érdekében saját akaratából” Magyarországhoz csatolta, azzal, hogy azt közvetlenül (Horvátország közbeiktatása nélkül) igazgassa a magyar állam. Az uralkodó kijelentette, hogy „...*azon tengermel-leket, mely rövid ideig osztráknak nevezte-tett, de ősi joggal Magyarországhoz tartozott, ahhoz visszakapcsolja, azonfelül beleegyezik, hogy Fiume városa kerületével együtt ezen-túl úgy tekintessék és kezeljessék, mint Ma-gyarország szent koronájához csatolt külön test, s a buccari kerülettel, mely elejétől fogva Horvátországhoz tartozott, össze ne zavar-tassék*”.<sup>4</sup> A királyi oklevél egyébként arról is rendelkezett, hogy „*statutumai haszná-latában Fiume is – de az ország törvényei sérelme nélkül – továbbá is megmaradjon*;<sup>5</sup> Az újjászervezett közigazgatás élére Majláth József most már, mint a Magyar Kirá-lyi Udvari Kancellária alá rendelt *Fiumei és Magyar Tengermelleki királyi kormányzó*

gotovo nikome nije odgovarao.<sup>3</sup> Dana 23. travnja 1779. Marija Terezija je Rijeku kao *corpus separatum*, „radi procvata trgovine i industrije, vlastitom voljom” priključila Ugarskoj, s time da njome neposredno (bez uključivanja Hrvatske) upravlja ugarska država. Carica je izjavila kako „...*Primorje, koje se kratko vrijeme nazivalo austrijskim, ali je drevnim pravom pripadalo Ugarskoj, valja istoj i vratiti te pristaje da se grad Ri-jeka s gradskim okrugom od sada smatra i drži kao posebno tijelo pripojeno svetoj kruni Ugarskoj i ne smije se zamjenjivati s bakarskim okrugom koji je od samog početka pripadao Hrvatskoj*”.<sup>4</sup> Kraljevska isprava utvrđuje da „*Rijeka i dalje koristi svoje statute, ali bez kršenja državnih zakona*.”<sup>5</sup> Na čelo reorganizirane uprave postavljen je József Majláth, tada već kao „*kraljevski guverner Rijeke i Primorja*”, podređen Ugarskoj kraljevskoj dvorskoj kancelariji. Marija Terezija ukinula je i Hrvatsko kraljevsko namjesništvo koje je osnovano 1767., a grad je što se tiče trgovine neposredno podređen Ugarskoj kraljevskoj dvorskoj kancelariji (dakako, preko guvernera). U međuvremenu je u Rijeci postavljena i Ugarska kraljevska pomorska uprava, čime je prestala

in 1779. It might be worth a separate study to analyse the era between 1776 and 1779 from constitutional and legal-administrative aspects, but one thing can be stated here: the conception satisfied nobody.<sup>3</sup> On 23rd April 1779, Marie Theresa “on her own will” annexed Fiume to Hungary as a *corpus separatum* “to make commerce and industry prosper”, and with the stipulation that the Hungarian state should govern the city directly (without the interpolation of Croatia). The Monarch stated that “...*she reannexes the coastal region that was called Austrian for a short while, but belonged to Hungary by ancient rights, and agrees to Fiume and its precinct considered and handled as a separate body annexed to Hungary’s saint crown, and not mixed up with the Buccari (Bakar) area which had always belonged to Croatia*.”<sup>4</sup> The royal charter also stipulated that “*Fiume should retain its statutes without violating the country’s laws*.”<sup>5</sup> The *Fiume’s and the coastal region’s royal governor* became the head of the restructured administration under the authority of the Hungarian Royal Chancellery of the Court. Marie Theresa liquidated the Cro-

<sup>3</sup> The Council of Fiume emphasised not once, that Fiume was not linked to any provinces, and therefore they insisted that “*Fiume be annexed to the Hungarian Crown, as a territory belonging to Hungary*.” (Radich Ákos: *Fiume közigazgatási helyzete*. Budapest, Franklin-Társulat 1883., 148. p.). Even the Croatian parliament was against the creation of e.g., Severin county, because with that solution the county seat might serve central intentions. Finally, the restructuring committee headed by József Majláth, found that Fiume should be rendered totally independent of Croatia. The Croatian Royal Council of Governor General also approved the separation proposal, also supported by Gebler, councillor of state, in his report written to the Queen. [Gebler’s note: “The Committee’s proposal is appropriate for the Hungarian constitution and the local conditions...” cited by: Miskolczy Gyula: *A horvát kérdés története és irományai a rendi állam korában I. kötet*. Magyar Történelmi Társulat, Budapest 1927. 39. p.].

<sup>4</sup> Cited: Schnierer Gyula: *Fiume múltja és jelene*, Nemzetgazdasági Szemle, 1882/3, 37. p.

<sup>5</sup> Császár Ferenc: *A fiumei kikötő*. II. Füzet. Budán a’ M. Kir. Egyetem betűivel MDCCCXLIII. 23. p.

<sup>3</sup> Rijéčki gradski čelnici (Gradsko vijeće) više su puta isticali da Rijeka u prošlosti nije bila povezana niti s jednom pokrajinom pa se zalažu da se i ubuduće Rijeka „*kao pripadajuća Ugarskoj, pripoji ugarskoj kruni*”. (Ákos Radich (1883): *Fiume közigazgatási helyzete*. Budimpešta, Franklin-Társulat.) Osnivanje Severinske županije protivio se i Hrvatski sabor jer bi županija sa sjedištem u Rijeci bila podvrgnuta središnjim ugarskim vlastima. Odbor za reorganizaciju na čijem je čelu bio József Majláth na kraju je zaključio da se Rijeka treba u potpunosti odvojiti od Hrvatske. Separacijski prijedlog prihvatilo je i Hrvatsko kraljevsko namjesničko vijeće, a u svom ga je izvješću kraljici podržao i državni savjetnik Gebler. (Geblerova primjedba: „Prijedlog odbora u potpunosti se skladu s ugarskim ustavom i mjesnim uvjetima...” Gyula Miskolczy (1927): *A horvát kérdés története és irományai a rendi állam korában I. kötet*. Magyar Történelmi Társulat, Budapest 1927. 39. p.).

<sup>4</sup> Idézi: Schnierer Gyula: *Fiume múltja és jelene*, Nemzetgazdasági Szemle, 1882/3, 37. p.

<sup>5</sup> Császár Ferenc: *A fiumei kikötő*. II. Füzet. Budán a’ M. Kir. Egyetem betűivel MDCCCXLIII. 23. p.

nadležnost tršćanske *Intendenza*.

Prvo fazi ponovne uspostave vlasti pripada i reorganizacija cjelokupnog Carstva, koja se poslije pokazala slijepom ulicom, a tijekom koje je Josip II., „kralj sa šeširrom”, 1785. Kao upravnu jedinicu najprije ukinuo entite Hrvatske i Slavonije, a 47 ugarskih i šest hrvatsko-slavonskih županija podijelio u deset administrativnih županija.<sup>6</sup> Godine 1786., nakon ukidanja Severinske županije, Rijeci je pod istom gubernijskom upravom pripojeno cijelo Ugarsko primorje (*Littorale Hungaricum*) koje se tada sastojalo od Bakra i bakarske luke, susjednog Hreljina i Vinodola (s pripadajućim posjedima), kraljevičke luke te manjih luka Crikvenice i Novog. Dekretima Josipa II. iz 1787. Riječka gubernija izrasla je u samostalno političko tijelo, pri čemu su guverneru dodijeljene ovlasti jednake kraljevskim povjerenicima postavljenim na čelo novoosnovanih upravnih okruga, čime je istaknuta autonomija riječke uprave i centralizirano upravljanje Ugarskim primorjem.<sup>7</sup>

Josip II. ukinuo je Mjenbeni i trgovački sud u Bakru te utvrdio nadležnost Mjenbenog i trgovačkog suda u Rijeci na čitavim Ugarskim primorjem, a kao žalbeno tijelo postavio je Guberniju.

Kada je 1790. Leopold II. nakon dvadesetpetogodišnjeg prekida ponovno sazvao Ugarski sabor, na dnevni je red odmah stavljeno i pitanje pravnog rješavanja pripadnosti Rijeke. O ustavnoj osnovi zakona i užem pitanju pripadnosti Rijeke između ugarskih i hrvatskih poslanika razvila se

<sup>6</sup> Zagrebačka, Križevačka, Požeška, Varaždinska i Zalaška županija pripojene su Zagrebačkom, a Baranjska, Tolnanska, Srijemska i Virovitička županija Pečujskom okrugu.

<sup>7</sup> Gubernijsko tijelo tada se sastojalo od guvernera, četiriju prisjednika, dvojice tajnika i bilježnika.

atian Royal Council of Governor-General set up in 1767. The city became a direct subordinate to the Hungarian Royal Chancellery of the Court (practised through the governor) in trade matters. In the meantime, a Hungarian Royal Marine Directorate was established in Fiume, which ceased the authority of the Intendenza in Trieste.

The restructuring concerning the whole empire that later proved to be a cul-de-sac could be considered part of the first restructuring period. In that restructuring attempt, in 1785, Joseph II (the “King in a hat”) abolished the Croatian-Slavonian entity as an administrative unit and divided the 47 Hungarian and 6 Croatian-Slavonian counties into ten administrative units.<sup>6</sup> With abolishing Severin county in 1786, the whole Hungarian coastal region (*Littorale Hungaricum*), consisting of Buccari and its port, the neighbouring Hreljin and Vinodol (with their estates), Porto Re port, Crikvenica and Novi ports, was transferred to Fiume under the same governor’s management. With Kaiser Joseph II’s decrees of 1787, the Fiume gubernatorial district was promoted to an independent political authority. Its governor was invested with power equal to royal commissioners heading the newly formed administrative districts. Thus, they emphasised the autonomous governing of Fiume and the central administration of the whole Hungarian Coastal Area.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> Zagreb, Kőrös, Pozsega, Varasd, Zala got under the authority of the Zagreb district, Baranya, Tolna, Szerém, Verőce counties went under the Pécs district. vármegyék a pécsi kerülethez kerültek.

<sup>7</sup> The organization of the gubernatorial district consisted of the governor, 4 assessors, 2 secretaries and a county clerk.

került. Mária Terézia az 1767-ben felállított Horvát Királyi Helytartótanácsot is felszámolta, a kereskedelmi ügyeket illetően pedig a Magyar Királyi Udvari Kancellária közvetlen alárendeltségébe tartozott a város (természetesen a kormányzó útján). Időközben Fiumében Magyar Királyi Tengeri Igazgatóságot állítottak fel és ezzel megszűnt a trieszti Intendenza fennhatósága.

Még az első újjászervezési szakaszhoz sorolható a később zsákutcának bizonyult öszsbirodalmi ihletésű átszervezés, amelynek keretében II. József, a „kalapos király” 1785-ben eltörölte „Horvát-Szlavónország” entitást, mint közigazgatási egységet és a 47 magyar, illetve 6 horvát-szlavón vármegyét 10 közigazgatási egységre osztotta.<sup>6</sup> 1786-ban Szörény (Szeverin) vármegye megszüntetésével Fiuméhez került a várossal azonos kormányzói igazgatás alatt a teljes Magyar Tengermellék (*Littorale Hungaricum*), amelyet ekkor Szádrév (Buccari) és kikötője, a mellette fekvő Hreljin és Vinodol (a hozzájuk tartozó uradalmakkal), Portoré kikötő, Czikvenica és Novi mellékkikötők képeztek. II. József 1787-es rendeleteivel a fiumei kormányzóság különálló politikai hatósággá emelkedett, míg a kormányzót az újonnan kialakított adminisztratív kerületek élén álló királyi biztosokkal egyenlő hatáskörrel ruházták fel, ezzel is hangsúlyozva a fiumei autonóm kormányzást és a Magyar Tengermellék központi igazgatását.<sup>7</sup>

II. József a szádrévi (Buccari) váltó- és kereskedelmi törvényszéket megszüntetve,

<sup>6</sup> Zágráb, Kőrös, Pozsega, Varasd, Zala a zágrábi kerülethez, Baranya, Tolna, Szerém, Verőce vármegyék a pécsi kerülethez kerültek.

<sup>7</sup> A kormányzóság hivatali szervezete ekkor a kormányzóból, 4 ülnökből, 2 titkárból és jegyzőből állt.

a fiumei váltó- és kereskedelmi törvény-székét tette illetékessé az egész Magyar Tengermellékre és fellebbezési fórumként a Kormányzó(ság) került meghatározásra.

Amikor 1790-ben az új uralkodó, II. Lipót 25 évnyi szünet után újra összehívta a magyar Országgyűlést azonnal napirend-re került Fiume hovatarozásának törvényi rendezése iránti igény. E becikkelyezés al-kotmányos alapjait és Fiume szűkebb érte-lemben vett hovatarozását illetően vég nél-küli vita bontakozott ki a magyar és horvát követek között. E vita pedig bővelkedett történelmi, jogi, illetve érzelmi érvelésben, de kétségtelen pozitívuma volt, hogy – egé-szen 1848-ig – nagyrészt törvényes keretek között, az Országgyűlésben folyt.

A horvát követek igyekeztek az 1776-os helyzetből kiindulva jogot formálni, azon-ban ezt a magyar követek nem akceptálták, mert az 1779-es adománylevél alapján álltak. Ráadásul maguk mögött tudták a fennálló státus quot erősítő fiumei támo-gatást is. A horvát területi igény érvrend-szerét jelentősen gyengítette, hogy a Szábor 1790. május 1-jén – felolvasását követően –, ellenvetés nélkül tudomásul vette Má-ria Terézia Fiumét érintő 1779-es közjogi rendelkezéseit.<sup>8</sup> Horvát-Szlavónországok protonótáriusa a Szábor jóváhagyó határo-zatához még záradékot is fűzött, amelyben azt rögzítette, hogy a tartománygyűlés Mária Terézia diplomáját tudomásul vette, anélkül, hogy kifogásolta volna, illetve tar-talmilag sérelmezte volna rendelkezéseit.<sup>9</sup>

8 dr. Eöttevényi Nagy Olivér: *Fiume és a Magyar Tengermellék*. A Tenger, A Magyar Adria Egyesület Közlönye. III. évf. 1913. január-február 13. p.; Más forrás szerint az ülés május 12-én volt.  
9 „Anno domini 1790. in generali i.i. dd. Statutum et Ordinum regnorum dalmatiae, Croatiae et Slavoniae ... nemine contradicenta acceptatum est. Magister Donatus Lukovszky, placibitorum regnorum protonotarius mp.” (Radich Ákos: *Fiume közjogi helyzete...i.m.*: 158. p.)

duga rasprava. Diskusija je sadržavala po-vijesne, pravne i emocionalne argumente, pri čemu se pozitivnim može smatrati da je – sve do 1848. –u glavnom ostala u za-konskim okvirima i vodila se u Ugarskom saboru.

Hrvatski poslanici pozivali su se na diplomu iz 1776. i na temelju nje polaga-li pravo na Rijeku, što ugarski poslanici nisu prihvaćali pozivajući se na diplomu iz 1779. godine. Štoviše, u tome su imali potporu Rijeke koja je podržavala postojeći *status quo*. Argumentaciju hrvatskih terito-rijalnih zahtjeva uvelike je slabilo i to što je Hrvatski sabor 1. svibnja 1790., nakon čitanja, bez protivljenja primio k znanju državnopravne uredbe Marije Terezije o Rijeci.<sup>8</sup> Protonotar Hrvatske i Slavonije uz saborsku je potvrdu dodao i aneks u kojem se ističe da je Hrvatski sabor diplomu Ma-rije Terezije primio uvažio bez prigovora i sadržajnih zamjerki.<sup>9</sup>

Iako Ugarski sabor još dugi niz godina nije raspravljao o nacrtu zakona o položaju Rijeke, u međuvremenu je, osim Severin-ske županije, vratio upravni sustav koji je prethodio reformama Josipa II. Car Fra-njo I. na koncu je Zakon o položaju Rijeke sankcionirao 1807. (IV. zakonski članak iz 1807.)<sup>10</sup>, čime je potvrdio dekret Marije Terezije o priključenju Rijeke (grada i luke)

8 Dr. Nagy Olivér Eöttevényi: *Fiume és a Magyar Tengermellék*. A Tenger, A Magyar Adria Egyesület Közlönye. III. g. 1913. Siječanj-veljača. 13. Prema drugim izvorima sjednica je održana 12. svibnja.

9 „Anno domini 1790. in generali. i. dd. Statutum et Ordinum regnorum dalmatiae, Croatiae et Slavoniae... nemine contradicenta acceptatum est. Magister Donatus Lukovszky, placibitorum regnorum protonotarius mp.” (Radich 1883:158.)

10 „IV. Zakonski članak iz 1807.

*Određuje se uključivanje grada Rijeke i luke; riječki guverner s pravom glasa može sudjelovati na sjednicama gornjeg, a poslanici grada Rijeke na sjednicama donjeg doma.*  
...Članak 1.: *Riječkom guverneru omogućuje se mjesto s pravom glasa u gornjem (viši staleži), a zastupnicima grada Rijeke u donjem domu (zborovi i staleži).”*

Having terminated the Buccari court of law dealing with bills of exchange and trade, Joseph II made the Fiume court of law re-sponsible for the whole Hungarian Coastal Region and appointed the governor(ship) as the court of appeal.

When the new Monarch, Leopold II, summoned the Hungarian Parliament af-ter 25 years’ recess in 1790, the demand for the arrangement of Fiume’s affiliation was immediately put on the agenda. As a result, an endless debate occurred about the constitutional basis for ratification and Fiume’s affiliation among the Hungarian and Croatian emissaries. The discussion abounded in historical, legal, and emotion-al arguments, but undoubtedly on the pos-itive side, it was performed within the legal range and in the Parliament – up to 1848.

The Croatian emissaries attempted to have a claim based on the 1776 situation, but the Hungarian emissaries did not ac-cept that because they considered the deed of gift a valid legal document. On top of that, they had the support of Fiume, re-inforcing the current status quo. The fact that the Croatian Parliament acknowl-edged Marie Theresa’s decree concerning Fiume without objection after the ruling was read out on 1st May 1970 weakened the arguments of the Croatian claim for the area.<sup>8</sup> Croatia-Slavonia’s prothonotary added a clause to the approval-ruling of the Parliament, in which he laid down that the provincial Parliament acknowledged and recognised Marie Theresa’s charter without

8 dr. Eöttevényi Nagy Olivér: *Fiume és a Magyar Tengermellék*. A Tenger, A Magyar Adria Egyesület Közlönye. III. évf. 1913. január-február 13. p.; According other sources the session was held on 12nd May.

objection, not resenting the content of its provisions.<sup>9</sup>

Although the Parliament did not dis-cuss the bill concerning Fiume’s status for years, it basically reinstated the public ad-ministration that existed before Joseph II’s reign – except for Severin county. Finally, Francis I was willing to give his blessing to the Fiume-Act (Act No. IV, 1807)<sup>10</sup>, which reinforced the decree by Marie Theresa about the annexation of Fiume (city and port) to Hungary. The town was now enti-tled to send an emissary to the Hungarian Parliament, that is, to its Table (House) of Commons (the Estates of the Realm), and the governor of Fiume could attend the Ta-ble (House) of Magnates. It is a point of in-terest that the Croatian Parliament (Sabor) passed the (Croatian) Act No. VIII of 1808 when Act No. IV of 1807 was announced in Croatia-Slavonia. Act No. VIII of 1808 specified Fiume as a supplementary part of Croatia and provided its emissaries place a vote in the Sabor. The part of the Croa-tian Act – which the King never gave his consent to and thus cannot be considered effective – concerning Fiume’s affiliation was never endorsed by the King’s court, which is proved by the royal memorandum No. 8751. The Monarch informed the Cro-atian Estates that “*the city and port of Fiume are annexed to Hungary in compliance with*

9 „Anno domini 1790. in generali i.i. dd. Statutum et Ordinum regnorum dalmatiae, Croatiae et Slavoniae ... nemine contradicenta acceptatum est. Magister Donatus Lukovszky, placibitorum regnorum protonotarius mp.” (Radich Ákos: *Fiume közjogi helyzete...i.m.*: 158. p.)

10 „1807. évi IV. törvénycikk

Fiume city and port is ratified; the Fiume governor shall have a seat in the Table of Magnets, the emissaries shall have the right to attend and vote in the Table of the Estates of the Realm  
...1. § *the Fiume governor shall have a seat in the Table of Magnets, the emissaries shall have the right to attend and vote in the Table of the Estates of the Realm.”*

Ugarskoj. Grad je potom mogao slati posla-nika u Ugarski sabor, i to njegov donji dom (zborova i staleža), a riječki guverner auto-matski je dobio mjesto u gornjem domu. Zanimljivo je da je Hrvatski sabor, zbog proglašenja u Hrvatskoj i Slavoniji (!) IV. Zakonskog članka iz 1807., donio (hrvat-ski) VIII. zakonski članak iz 1808. kojim je Rijeku proglasio sastavnim dijelom Hr-vatske, omogućivši i riječkim poslanicima mjesto i glas u Saboru. Dio toga hrvatskog zakonskog članka, koji kralj nikada nije sankcionirao i ne može se smatrati valjanim, na dvoru nije bio prihvaćen, što dokazuje i kraljevska prepiska br. 8751. U prepisci je kralj priopćio hrvatskim staležima „...*da su grad Rijeka i luka prema 4. zakonskom članku iz 1807., na temelju diplome There-sianum, pripojeni Ugarskoj te time pripadaju toj zemlji i njezinim pripojenim dijelovima.*”<sup>11</sup> Istodobno, vladar nije odbio da Sabor Ri-jeci i Bakru omogući „mjesto i glas”. Pravo sudjelovanja, međutim, nije se moglo shva-titi kao obveza. Na žalost Hrvata, kralj je to ponovno potvrdio. Ipak, riječki se poslanik iznimno pojavljivao na sjednicama Sabora (npr. 1834.),<sup>12</sup> što je bio znak poštovanja, a ne priznanja državnopravne veze.

Ugarsku vladavinu privremeno je pre-kinula okupacija Napoleonove francuske vojske (*Grande Armée*). Francuska vlada-vina trajala je svega četiri godine, ali grad,u skladu sa „sankcijom” završnog dokumen-ta Bečkog kongresa 1815., još nije vraćen ugarskoj kruni sv. Stjepana, već je ostao pod austrijskom upravom i formalno postao di-

11 Radich 1883:170.

12 Riječki guverner Ferenc Ürményi u gornjem je domu Ugarskog sabora izjavio je da se u Hrvatskom saboru pojavio isključivo zbog susjedstva i poštovanja prema hrvatsko-slavonskom banu koji mu je uputio poziv. (Lajos Kossuth (1949): *Országgyűlési Tudósítások* III. kötet. Magyar Történelmi Társulat, Budapest. 238)

Bár az Országgyűlés még hosszú évekig nem tárgyalta Fiume státusáról szóló tör-vény tervezetét, addig is lényegében – Szö-rény (Szeverin) vármegye kivételével – visz-szaállította a II. József előtti közigazgatást. I. Ferenc király végül 1807-ben volt hajlan-dó „áldását adni” a Fiume-törvényre (1807. évi IV. törvénycikk)<sup>10</sup>, amely megerősítette Mária Terézia dekrétumát Fiume (városa és kikötője) Magyarországhoz csatolásáról. A város most már jogosult volt követet kül-deni a magyar Országgyűlésre, azaz annak alsótablájára (karok és rendek), Fiume kor-mányzója pedig automatikusan a felsőtáb-lán foglalhatott helyet. Érdeklőség, hogy a horvát Szábor az 1807. évi IV. tc. horvát-szlavónországi kihirdetése okán(!) fogadta el a (horvát) 1808. évi VIII. törvénycikket, amely Fiumét Horvátország kiegészítő ré-szeként jelölte meg és ezért küldötteinek helyet és szavazatot biztosított a Száborban. Ez a – király által soha nem szentesített, így érvényesnek nem tekinthető – horvát tör-vénycikk Fiume hovatarozását illető része a királyi udvarban nem talált helyeslésre, amit a 8751. sz. királyi leirat bizonyít. Eb-ben az uralkodó közölte a horvát rendekkel: „...*hogy t.i. Fiume városa és kikötője az 1807. évi 4-ik törvénycikk szerint a Theresianum diplomára való hivatkozással Magyaror-szágba van bekebelezve s egyszermind ezen ország és kapcsolt részeinek statusaihoz so-rolva*”<sup>11</sup> Az uralkodó ugyanakkor nem zár-kózott el attól, hogy a Szábor Fiumének és

10 „1807. évi IV. törvénycikk  
Fiume város és kikötő beczikkelyeztetik; a fiumei kormányzónak a főrendek tábláján, Fiume város követeinek pedig a kk. és rr. tábláján ülés- és szavazatzog adatik  
...1. § *A fiumei kormányzónak az országgyűlés főrendi tábláján, Fiume város követeinek a karok és rendek tábláján megillető ülés- és szavazatzog adatik.”*

11 Radich Ákos: *Fiume közjogi helyzete. i.m.* 170. p.



**FIUME LÁTKÉPE A TENGERRŐL 1850-BEN / Fiume látképe a tengerről 1850-ben / The view of Fiume from the sea in the 1850s (MMKM)**

Szádrévnék (Buccari) „ülést és szavazatot” biztosítson. A részvételi jog azonban nem volt kötelességként felfogható. A horvátok bánatára a király ezt újfent megerősítette. Kivételesen azonban előfordult, hogy Fiume megjelent a Szábor ülésén, de ennek oka csak tiszteletadás volt (pl. 1834-ben)<sup>12</sup> és nem a közjogi kapcsolat elismerése.

A magyar impériumot átmenetileg a napoleoni francia Grande Armée megszállása szakította meg. A francia uralom csak négy évig tartott, de a város – az 1815-ös a Bécsi Kongresszus záróokmánya által „szentesít-

jelom tzv. Ilirskog Kraljevstva osnovanog 1816. godine. Car i kralj Franjo I. dekretom od 1. srpnja 1822. na koncu je Rijeku (s gradskim okrugom) i Ugarskim primorjem vratio Ugarskoj. Ozakonjen povratak Rijeke i vraćanja stanja koje je prethodilo 1809. godini dogodio se tek 1827. (zakonski članak be. XIII. iz 1827. o ponovnom priključivanju prekosavkih dijelova zemlje i Ugarskog primorja).

Godine 1833. kralj je, također dekretom,<sup>13</sup> uređio unutar njiju upravu Rijeke. U skladu s tim, Kapetansko je vijeće kao predsjedavajući vodio ugarski riječki i primorski guverner.

*Act No. IV of 1807, and referring to the charter Theresianum, and belongs to that country and its affiliated parts.*<sup>11</sup> However, the Monarch did not rule out that the Sabor might provide Fiume and Buccari a place and vote in its sessions. However, the right to participate did not mean an obligation. To the sorrow of the Croats, the King affirmed that again. In exceptional cases, it happened that Fiume attended the sessions of the Sabor, but their main reason for that was to pay tribute (as in 1834)<sup>12</sup> and not to recognise the relations by public law.

11 Radich Ákos: *Fiume közjogi belyezete. i.m.* 170. p.

12 Ferenc Ürményi governor of Fiume announced in the table of Magnets of the Hungarian Parliament, that his attendance at the Sabor is attributed to his respect toward the Croatian-Slavonian palatine who invited him, and he accepted the invitation as a neighbour. (Kossuth Lajos: *Országgyűlési Tudósítások* III. kötet. Magyar Történelmi Társulat, Budapest, 1949., 238. p.)

13 Uredba od 3. lipnja 1833.

12 Ürményi Ferenc fiumei kormányzó a magyar Országgyűlés főrendi tábláján jelentette be, hogy a Szábor ülésén való megjelenése csak a szomszédok okán és a meghívó horvát-szlavón bán iránti tiszteletből történt. (Kossuth Lajos: *Országgyűlési Tudósítások* III. kötet. Magyar Történelmi Társulat, Budapest, 1949., 238. p.)

The Hungarian imperium was temporarily interrupted by the occupation of the Napoleonic French Grande Armée. The French rule lasted for only four years, but afterwards – as it was approved by the final act of the 1815 Vienna Congress – the city did not get back under the rule of the Hungarian Holy Crown; it remained under Austrian administration and formally became part of the so-called Illyrian Monarchy created in 1816. Finally, Emperor and King Francis I reannexed Fiume (and its precinct) with Littorale Hungaricum to Hungary in his royal resolution of 1st July 1822. Legalising the re-annexation of Fiume and reinstating the pre-1809 conditions could only be performed in 1827 (Act. No. XIII of 1827 on the re-annexation of countrysides beyond the Sava river and the Hungarian coastal region)

In his decree of 1833,<sup>13</sup> the King regulated the internal governance issues of Fiume. Under that decree, the governor of Fiume and the Hungarian Coastal region presided over the influential Captain Council.

The judicial body was restructured in 1836.<sup>14</sup> According to the relevant Act, the civil suits of natives of Fiume and its precinct could be started at the urban and district Tribunal of Fiume Judges and Directors – except for lawsuits concerning bill-of-exchange trade and suits belonging to the responsibility of the Marine Council (Consulatus maris) – appeals were the responsibility of the Captains' Tribunal, from where further appeals could be hand-

13 Decree of 3rd June 1833

14 Act No. XIX of 1836. on the Judicial Courts of Fiume city's, its precinct' and free roadstead's coastal region trade

Riječko je sudstvo reorganizirano 1836. godine.<sup>14</sup> Prema zakonu građanske parnice riječkih i primorskih građana – osim predmeta koji su bili u nadležnosti mjenbenih sudova – Vijeća za trgovinu i pomorstvo (*Consulatusmaris*) – bile su u nadležnosti riječkih gradskih i okružnih sudaca, dok je žalbeno tijelo bila Gradska kapetanija (Kapetanski sud) preko koje su se apeli upućivali neposredno Stolu sedmorice. Kazneni predmeti i parnice riječkog i okružnog plemstva, uz privatne parnice koje su se vodile protiv njih, održavali su se pred Kapetanijskim sudom, pri čemu je žalbeno tijelo bio peštanski Kraljevski stol, nakon kojeg su se dodatne žalbe rješavale pred Stalom sedmorice. Zakon je uređio i sastav sudova te odredio obvezatno materijalno pravo.

Dana 31. kolovoza 1848. Hrvatske postrojbe carskih i kraljevskih graničarskih pukovnija na Jelačićevu su zapovijed zauzele grad i time privremeno *de facto* okončale ugarsku vladavinu. Što se tiče ugarskog ustavnog prava, razdoblje do 1867., odnosno u Rijeci do 1870., smatra se *ex-lex* stanjem pa se ovdje ne želim baviti njegovim političko-pravnima spektima.

### 1870. – 1918.

Nakon Austro-ugarske i Hrvatsko-ugarske nagodbe bilo je jasno da se teritorijalni integritet Kraljevine Ugarske treba ponovno uspostaviti. To se odnosilo i na Rijeku. Gradsko čelništvo već je 10. listopada 1867. uputilo prepisku Ugarskom saboru tražeći da se na osnovi IV. Zakonskog članka iz 1807. Rijeka ponovno, neposredno, vrati

14 XIX. zakonski članak o Sudištu Rijeke, primorskoga trgovačkog okruga i slobodne luke.

ve” – egyelőre nem került vissza a magyar Szent Koronához, hanem osztrák igazgatás alatt maradt és formálisan az 1816-ban megalakított ún. Illír Királyság része lett. Végül 1822. július 1-jén hozott felséghatározatával I. Ferenc császár és király visszacsatolta Magyarországhoz Fiumét (és kerületét), a Littorale Hungaricummal együtt. Fiume visszacsatolásának törvényesítésére és az 1809. évet megelőző állapotok teljeskörű helyreállítására csak 1827-ben sor (1827. évi XIII. törvénycikk a Száván tuli országrészek és a magyar tengermellék viszsakeblezéséről).

1833-ban a király szintén rendeleti úton<sup>13</sup> Fiume belkormányzási ügyeit szabályozta. Ennek értelmében a befolyásos Kapitány-tanács élén a fiumei és magyar tengermelléki kormányzó elnököl.

A bírósági szervezetet 1836-ban szervezték újjá.<sup>14</sup> E törvény szerint a Fiumében és Kerületében honos személyek polgári pereit – kivéve a Váltó-kereskedési és tenger-ügyelési Tanács (Consulatus maris) bíróságaihoz tartozó ügyeket – a fiumei Bírák és Igazgatók Városi és Kerületi ítélőszéke előtt indulhattak, a fellebbvitel a Kapitány-Székre (kapitányi Törvényszékre) történt, s innen közvetlenül a Hétszemélyes Táblára lehetett apellálni. A büntető perek, illetve Fiume és kerülete nemessége vonatkozásában, az ellenük indítandó személyes perek a kapitányi Törvényszék előtt indulhattak, fellebbvitel a pesti Királyi Tábla előtt és azt követően további perorvoslat a pesti Hétszemélyes Tábla előtt volt lehetséges. A törvény rendezte a bíróságok

13 1833-diki június 3-i rendelet

14 1836. évi XIX. törvénycikk a tengermellék-kereskedési Fiume Városa Kerülete és szabad Révpartja Itélőszékéről.





**AZ ÚJ KORMÁNYZÓI PALOTA FIUMÉBAN 1900-BAN / Az új kormányzó palota Fiumében 1900-ban / The new Governor palace in Fiume in 1900 / (Fortepan / Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet: HU.BFL.XV.19.d.1.11.020)**

tése a községi illetőséget is megszüntette. A községek anyakönyveket vezettek, és a községi illetőség az aktív és passzív választójog alapfeltételét is képezte. Az 56 tagú fiumei képviselőtestületbe összesen 6 tagot küldtek az alközségek. Három évenként a tagok fele újult meg.

A II. Rész a hatásköröket szabályozta. A magyar Kormány elsősorban a fiumei kormányzó által gyakorolta igazgatási jogait. A képviselőtestület [elnöke a polgármester (podestà)] közvetlenül is jogosult volt a Kormányhoz fordulni. A képviselőtestület hatásköre kiterjedt Fiume közigazgatási közegeinek felállítására, a saját vagyon felletti gazdasági és pénzügyi kérdésekre, városi intézmények gondozására, képviseleti jogra, a városi intézetek belső szervezete meghatározására, a hivatalnokok kinevezésére, felmentésére, nyugdíjazására, javadalmazására, illetve felügyeletükre. A képviselőtestület döntött a város költségvetési

*može prosvedovati protiv provedbeonih vladinih uredbi koje smatra protuzakonitima ili suprotnima interesima slobodnoga grada Rijeke i gradskog okruga ili autonomije*.<sup>15</sup> Ako vlada nije reagirala u roku od 40 dana, predložene su se odluke ili prepiske trebale smatrati prihvaćenima. Guverner je mogao sudjelovati, interpelirati i predlagati na sjednicama Gradskog vijeća. Važan dio autonomije bio je službeni jezik, koji je u Rijeci bio talijanski.

Treće poglavlje uređivalo je „izvršno tijelo” grada Rijeke i distrikta. To je tijelo bio *magistrato civico* koji je djelovao pod upravom gradonačelnika, na čijem se čelu nalazio predsjednik (*dirigente*), a broj članova ovog tijela određivalo je Gradsko vijeće. *Magistrato civico* imao je šest stručnih odjela, poput Internog vijeća (*magistrato interno*), policijskog i građevinskog odjela, revizije gradskog proračuna, gradske porezne uprave i odjela za zdravstvo.

could be changed or modified solely and exclusively with the “participation” of the Local Government’s representatives.

The 1st Part of the Statutum regulated organisational issues. Fiume was divided into a city in the narrow sense and a precinct (Plasse, Cosala, Drenova). All three communities had their own borough council. The borough council consisted of a judge and a representative of each settlement that belonged to the community. Hungarian citizenship had an essential role<sup>15</sup> since the loss of the Hungarian nationality went together with the loss of domicile in the settlement. The settlements kept civil registries, and habitation in the settlement was a condition of active and passive voting rights. The communities delegated six members altogether to the 56-member Fiume local government representative body. Half of the memberships were renewed every three years.

The 2nd part regulated responsibilities and competencies. The Hungarian Government exerted its administrative rights via the Fiume governor. The local government representative body [whose chairman was the mayor (podestà)] was entitled to apply directly to the Government. The local government representative body’s range of authority covered the establishment of administrative bodies, issues concerning the financial and economic aspects of the city’s property, the maintenance of the city’s institutions, representation rights, determining the city’s institutions’ organisation structure, appointing, supervising, relieving, and retiring officials, and determining

<sup>15</sup> In the countries of the Hungarian Holy Crown – thus in Fiume and Croatia-Slavonia – there existed only one citizenship: the Hungarian.

their remuneration. The local government representatives decided on the budget of the city. If the income in the budget covered the expenses, the Government had to accept the proposal. At most, it could avail itself of its commenting power. Clause 82 of the Statutum is worth mentioning, according to which “the local government representatives are entitled to speak up against any decrees of the Government which they deem illegal or contrary to Fiume free city’s and its precinct’s interests or autonomy, before the decrees’ execution.” Suppose the Government did not declare that within 40 days, the proposal or petition was to be considered approved. The governor could attend the meetings of the local government representatives, he could address the body, or he had the right to hand in a motion. The official language, which in Fiume’s case was Italian, was an essential part of the autonomy.

The 3rd chapter regulates the executive organisation of Fiume and precinct. That organisation was the *magistrato civico*, controlled by the mayor, headed by a chairman (*dirigente*), and the local government representatives determined its headcount. The *magistrato civico* operated six departments: the internal council (*magistrato interno*), the police department, the architectural department, the city’s audit office, the city’s tax office, and the healthcare department.

The establishment of the judicial power went beyond the Statutum’s regulatory sphere. As far as the judiciary is concerned, the Hungarian state established a judicial court in Fiume – like in the Hungarian counties. The second appeal court of the Fiume Royal Judicial Court was the Budapest Regional High Court of Appeal; the third

Uspostava sudske vlasti nadilazila je okvire Statuta. U sklopu ustpostave pravosudne organizacije – slično ugarskim županijama – ugarska je država i u Rijeci osnovala sudište. Drugostupanjsko tijelo Riječkoga kraljevskog sudišta bio je Budimpeštanski kraljevski sudbeni stol, a trećestupanjsko Ugarska kraljevska kurija. Sudištu je pripadao i gradski katastarski ured, a prema zakonskom propisu na općinskom sudu (*Pretura*) postupao je sudac kojega je određivao predsjednik riječkog sudišta. Gradska su tijela odlučivala i o zbrinjavanju siročadi, pri čemu je nadležnost općinskog suda, koji je osnovan uredbom ministra od 26. svibnja 1860., ostala nepromijenjena. Službeni jezik riječkih ugarskih kraljevskih sudova bio je talijanski, ali ako je bila riječ o predmetima iz područja pomorskog prava, mogao se upotrebljavati i hrvatski, a uz presude na talijanskom prilagao se i ovjereni prijevod na hrvatski jezik. Tijekom žalbenih postupaka u vezi s postupcima koji su pokrenuti u Rijeci, postupajući sudovi prilagali su prijevod na talijanski jezik.

Autonomija nije značila da se u Rijeci nisu morali poštovati državni zakoni. Što prije trebao se razjasniti odnos Statuta i ugarskih zakona te prijašnjih zakonskih propisa koji su uređivali gradski život, ali su se zbog povijesnog razvoja djelomice razlikovali od ostalih primjenjivanih općih državnih zakona. Nakon duga postupka opterećenog od sredine 1890. sukobima, u Rijeci su se do prekretnice stoljeća najvažnijim dijelom primjenjivali najvažniji ugarski zakoni. Stanje je unaprijeđeno i time što su zakoni od 1881. tiskani i na talijanskom jeziku (kao što su u Ugarskoj objavljivani

előirányzatáról. Ha az előirányzat szerint a bevételek fedezték a kiadásokat, a Kormánynak tudomásul kellett venni a felterjesztést, legfeljebb észrevételezési jogával élhetett. Kiemelést érdemel a Statutum 82.§-a, amely szerint „a képviselőtestületnek jogában állt a Kormány olyan rendeletei ellen, amelyeket törvénybe ütközőnek, vagy Fiume szabad városa és kerületének érdekei vagy autonómiájával ellentétesnek tart, azok végrehajtás előtt felszólalni”. Ha a Kormány erről 40 napon belül nem nyilatkozott, a felterjesztett határozat vagy felirat helybenhagyottnak volt tekintendő. A kormányzó részt vehetett a képviselőtestület ülésein, felszólalhatott, illetve indítványozási joga volt. Az autonómia fontos része volt a hivatalos nyelv, amely Fiumében az olasz volt.

A III. fejezet Fiume városának és kerületének „végrehajtó közegét” szabályozta. E közeg a polgármester irányítása alatt működő *magistrato civico* volt, melynek elnök (*dirigente*) állt, és létszámát a képviselőtestület állapította meg. A *magistrato civico* hat szakosztályt működtetett, úgy mint a belső tanács (*magistrato interno*), a rendőri osztály, építészeti osztály, városi számvevőség, városi adóhivatal és egészségügyi osztály.

A Statutum szabályozási körein túlmutatott a bírói hatalom kiépítése. Az igazságszolgáltatási szervezetet illetően – miként a magyar vármegyékben – a magyar állam törvényszéket hozott létre Fiumében is. A Fiumei Királyi Törvényszék másodfoka a Budapesti Királyi Ítéletábrla, harmadfoka a Magyar Királyi Kúria (*Curia*) volt. A városi telekkönyvi hivatal szintén a törvényszék alá tartozott és a jogszabály arról is rendelkezett, hogy a járás-

bíróságnál (Pretura) a törvényszék elnöke által kirendelendő egyik törvényszéki bírójárt el. Továbbra is a városi hatóságok döntöttek árvaügyekben, és az 1860. május 26-án kelt birodalmi miniszteri rendelet alapján létrehozott községi bíróság hatásköre is változatlan maradt. A fiumei magyar királyi bíróságok hivatalos nyelve az olasz volt, de tengerjogi ügyekben használni lehetett a horvát nyelvet is, illetve az olasz nyelvű határozatokhoz hiteles horvát fordítást is mellékeltek. A Fiumében indult ügyekben igénybevett perorvoslatok során eljáró bíróságok határozataikhoz olasz nyelvű fordítást csatoltak.

Az autonómia nem jelentette azt, hogy Fiumében az ország jogrendjét figyelmen kívül lehetett volna hagyni. Mielőbb tisztázni kellett a magyar törvényekhez való viszonyát mind a Statútumnak, mind a korábbi – a város mindennapi életét meghatározó – egyéb jogszabályoknak, amelyek a történeti fejlődés okán részben eltértek az országban egyébként általános jelleggel alkalmazandó törvényektől. Hosszú – és az 1890-es évek közepétől nem minden konfliktustól mentes – folyamat eredményeként a századfordulóra a magyar jogrendszer gerincét jelentő törvények Fiumében nagyrészt hatályosultak. Javított a helyzeten, hogy 1881-től a törvényeket nyomtatásban olaszul is kiadták (miként azt Magyarországon a német, horvát, román, szlovák, szerb, rutén nyelvek esetében is tették).

Ami a rendvédelmet érinti, a magyar igazgatás visszatérte után a fiumei rendőrség fenntartása és irányítása elsősorban a városi Tanács kompetenciájába tartozott (Sezione di Publica Sicurezza), tekintettel arra, hogy ebben az időszakban a város rendőrsége a közrendvédelmi feladatok el-

na njemačkom, hrvatskom, rumunjskom, slovačkom, srpskom i rusinskom).

Što se tiče redarstva, povratkom ugarske administracije održavanje i upravljanje riječkom policijom bilo je prije svega u nadležnosti Gradskog vijeća (*Sezione di Publica Sicurezza*) jer je u tom razdoblju gradska policija bila dostatna za održavanje javnog reda. Razmjere tog tijela rječito pokazuje popis službenika, prema kojemu je gradsko redarstvo, od šefa policije do uličnog policajca, imalo 130 članova. Bitne organizacijske promjene dogodile su se tek nakon prekretnice stoljeća. Tada su, najvećim dijelom zahvaljujući zakonima, Rijeci dodjeljivane subvencije i poticane investicije. Rijeka je već bila važan lučki grad, industrijsko uporište i pogranično središte, sa sve većim brojem stanovnika i migracijskim pritiskom. Promjene su na koncu ostvarene u dvije faze: prva mjera obuhvaćala je uspostavu granične policije kao državnog tijela (čija se nadležnost protezala čak i na Hrvatsku i Slavoniju) i to na temelju VIII. zakonskog članka o graničnoj policiji iz 1903. godine.

Druga faza ostvarena je uspostavom državne policije u Rijeci, koju je prvenstveno potaknula ratna eskalacija (XXXVII. zakonski članak o uspostavi riječke ugarske kraljevske državne policije iz 1916.).

Dana 23. listopada 1918., dok je u Budimpešti trajala sjednica zastupničkog doma Ugarskog sabora, u njezinim je redovima nastao „veliki nemir i komešanje”. Razlog tomu bio je brzojav prema kojem su toga dana vojnici 79. k.u.k. pukovnije (Jelačić), koji su boravili na vježbi u Sušaku, s hrvatskim zastavama i u društvu prosvjednika prešli u Rijeku i zauzeli pukovnijsku vojarnu. Pobunjeni hrvatski vojnici

appeal court was the Hungarian Royal Supreme Court (Curia). The land registration office of the city also operated under the judicial court, and the statute stipulated that one of the judges of the judicial court appointed by the chairman should act at the district court (Pretura). The city's authorities continued to decide on the cases of orphans, and the authority of the local court, established based on a ministerial decree as of 26th May 1860, stayed intact. The official language of the Hungarian Royal Judicial Courts was Italian, but in cases of maritime law, Croatian could also be used, and authentic Croatian translations were attached to Italian-language rulings. In cases started in Fiume, where legal redress was applied, the acting courts attached Italian translations to the sentences.

Autonomy did not mean that law and order of the country could be disregarded in Fiume. The relations of both the Statutum and other legal rules – determining the everyday life of the city – to Hungarian law had to be clarified as soon as possible because they partly differed from laws generally applied in the country due to historical reasons. As the result of a long process – not free from conflicts from the middle of the 1890s – laws making up the backbone of the Hungarian legal system were mostly enacted in Fiume. The situation improved because the laws were published in Italian (as it was done with German, Croatian, Romanian, Slovakian, Serbian, and Ruthenian languages in Hungary).

As far as law enforcement is concerned, after the return of the Hungarian administration, the maintenance and control of

the Fiume police was the responsibility of the City Council (Sezione di Publica Sicurezza) since the police force of the city was appropriate for public order policing. The fact that the police headcount was altogether 130, including the constables and the chief, demonstrates the body's size. Fundamental organisational changes occurred only after the turn of the century. Then – as a consequence of the Hungarian state subsidies and investments granted by law – Fiume was already a significant seaport, an industrial acropolis, and a border station with an increasing population and migration pressure. The change occurred in two steps: the first measure was setting up border police as a state police body – even having authority over Croatia-Slavonia – based on Act No. VIII of 1903, on the border police.

The second step was implemented by establishing the Fiume state police, to which the escalation of the war gave a boost. (Act No. XXXVII of 1916, on the Hungarian Royal State Police).

i svjetina provalili su u zgradu Sudišta, gdje su uhitili voditelja Ugarskoga kraljevskog državnog odvjjetništva i oslobodili pritvorenike. Zauzeli su i kolodvor i oštetili tračnice; nasilne radnje i reakcija koja je uslijedila oduzeli su, na žalost, i ljudske živote. Dana 24. listopada pobunu su uspjele obuzdati i na brzinu okuplje neredarstvene snage, ali nakon nekoliko dana slom Monarhije započeo je riječki *status quo*. Redom su uspostavljena nacionalna vijeća, a Rijeci su se približavale vojske sila Antante. Ugarski je guverner 29. listopada napustio grad, a njegov povjerenik i načelnik odjela Pomorske uprave Lajos Egan predao je guvernerovu palaču Jugoslavenskom odboru. Rijeku su sustigla teška vremena. Ali to je već neka druga priča.

látására lényegében elegendőnek bizonyult. A testület nagyságrendjét érzékelteti, hogy az állománytáblán rendőrfőnöktől a gyalogrendőrig összesen 130 fős létszámot találunk. Alapvető szervezeti változásokra csak a századfordulót követően került sor. Ekkor – nagyrészt a magyar állam törvényekkel garantált szubvencióinak és beruházásainak következtében – Fiume már jelentős kikötőváros, ipari fellegrvár és határállomás volt, egyre növekvő lakossággal és migrációs nyomással. A változtatás végül két lépcsőben valósult meg: az első intézkedés a határrendőrség, mint egy állami – még Horvát-Szlavónországra is kiterjedő illetékességű – rendőri szerv felállítása volt, a határrendőrségről szóló 1903. évi VIII. törvénycikk alapján.

A második lépcső az állam-rendőrség fiumei felállításával valósult meg és ehhez a döntő lökést a háború eszkalálódása adta (a fiumei m. kir. állami rendőrségről szóló 1916. évi XXXVII. törvénycikk).

1918. október 23-án ülést tartotta Budapesten az Országgyűlés képviselő-

**FIUME 1896-BAN / Fiume 1896-ban / Fiume in 1896** (Borovszky–Sziklay 1896:106)



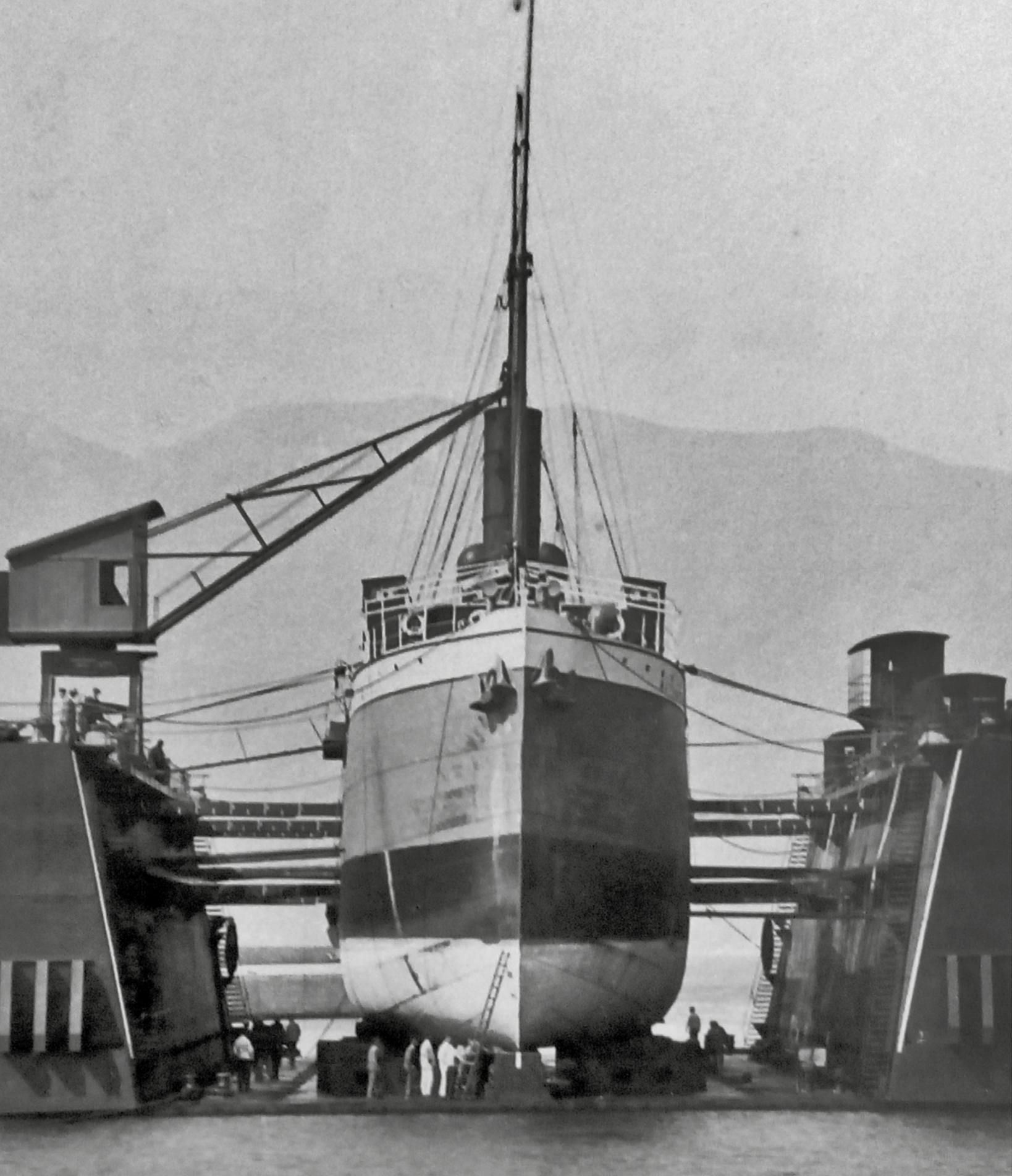
háza, amikor „*nagy mozgás és nyugtalan-ság*” támadt az ülés – sorokban. Ennek oka egy fiumei távirat volt miszerint aznap Szusákról az ott gyakorlatozó k. u. k. 79. (Jelačić) ezredbeli katonák horvát zászlók alatt, tüntetőkkel együtt jöttek át Fiuméba, és uralmuk alá vonták az ezred laktanyáját. A lázadó horvát katonák, és mögöttük a csöcselék betört a Törvényszék épületébe, ahol elfogták a Magyar Királyi Ügyészség vezetőjét, a fogházból a rabokat szabadon eresztették. Megszállták a pályaudvart, megrongálták a síneket – sajnos az erőszakos cselekmények és az alkalmazott reakció emberéleteket is követelt. 24-ére a zavargásokat még leverték a sebtében összeszedett karhatalmi egységek, de néhány nap múlva a Monarchia katonai összeomlása megpecsételte a fiumei status quot. Sorra alakultak a nemzeti tanácsok és különböző Antant-hadseregek közeledtek Fiuméhez. Október 29-én a magyar kormányzó távozott a városból és az általa érdekképviselővel megbízott Egan Lajos, a Tengerészeti Hatóság osztályvezetője átadta a kormányzói palotát a délszláv nemzeti tanács nevű szervezetnek. Fiumére nehéz idők köszöntöttek. De ez már egy másik történet....



A FIUMEI SAS 1919-BEN / A fiumei sas 1919-ben / The eagle of Fiume in 1919 (Pelles Márton)

The Hungarian Parliament's House of Representatives held its session in Budapest on 23rd October 1918, when "*there arose a commotion and recklessness*" in the seats. The reason for that was a telegram from Fiume, according to which soldiers of the (*kaiserlich und königlich*) (Jelačić) regiment No. 79 under Croatian flags went over to Fiume from Susak, where they were drilling, together with demonstrators and brought under their power the garrisons of the regiment there. The rebelling Croatian soldiers and the mob behind them broke into the building of the Judicial Court, where they captured the leader of the Hungarian Royal Prosecution and set the inmates free from the prison. They occupied the railway station and damaged the tracks – and unfortunately, the violence and the reaction to that claimed lives. By 24th, the riots were yet defeated by quickly summoned police squads, but a few days later, the military collapse of the monarchy sealed the doom of the Fiume status quo. National councils were established one after the other, and different Entente armies were approaching Fiume. Finally, on 29th October, the Hungarian governor left the city and Lajos Egan, the department head of the Naval Authority, whom he charged with the representation of interests, surrendered the governor's palace to an organisation called Southern Slav National Council. And there came difficult times for Fiume. But that is a different story...





Pelles Márton

# RAZVOJ RIJEČKE INDUSTRIJE 1776. – 1918.

*A fiumei ipar fejlődése  
1776–1918 között*

*Development of Industry in Fiume  
between 1776 and 1918*

The most important branch of industry in Fiume, annexed to Hungary in 1776, was sailing shipbuilding which determined the livelihood of the town's and its area's inhabitants. Tradition has it that Venice already had its galleys built in the Kvarner (Quarnero) Bay area. Hence, it is no wonder that this branch of industry provided a livelihood for many families, both the shipbuilders and their suppliers (of ropes, sail clothes, wood) up to the end of the sailing ship era, the 1870s. According to Teleky, only one

Najvažnija djelatnost Rijeke, pripojene Ugarskoj 1776., bila je gradnja jedrenjaka, što je tijekom dugih stoljeća utjecalo na napredak grada i regije. Prema predaji, već je Mletačka Republika svoje galije gradila na Kvarnerupa nije čudno što je upravo brodogradnjasve do završetka ere jedrenjaka 1870-ih godina uzdržavala mnoge ovdašnje obitelji, uključujući i dobavljače (užadi, platna i drvene grade). Prema tvrdnjigrofa Dominika (Domokos) Telekyja, u inozemstvo se krajem 18. stoljeća godišnje prod-

Az 1776-ban Magyarországhoz kapcsolt Fiume iparának legfontosabbja a vitorlászajóépítés volt, mely hosszú évszázadokon keresztül meghatározta a város és a térsége megélhetését. A hagyomány szerint már Velence is a Quarnero térségében építtette galijait, így nem csoda, hogy ez az iparág a vitorlászajóépítés végéig, az 1870-es évekig számos családnak nyújtott megélhetést mind a konkrét hajóépítők, mind a beszállítók (kötelek, vásznak, faáru) részére. Teleky szerint évente egy-két hajót adtak csak

el külföldre, kb. 20 000 forintért darabját, ugyanakkor például 1794–1847 között 134 hosszújártú hajó épült, melyek között volt még 712 tonnás is.<sup>1</sup>

Ugyancsak fontos ágazat volt a helyi cukorgyártás. Teleky beszámolója alapján tudjuk, hogy abban az időben öt cukorfőző üzem működött a Habsburg Birodalomban, melyek a nyugati államok kolóniáiról származó cukornád finomításával foglalkoztak.<sup>2</sup> Ezek a soproni, neuburgi, neustadti, königs-saali és fiumei üzemek voltak, közülük azonban – vélhetően a tengerpart, és a szabadkikötői státusz miatt – a fiumei volt a legnagyobb, évenkénti 30 000 mázsa termelési kapacitásával.<sup>3</sup> A cukorgyár helyileg a tengerparton épült és ez volt az egész littorale legnagyobb épülete, valóságos palota abban a korban. Kobler levéltári iratokra hivatkozva azt is közli, hogy a cukorgyár részvénytársaságként alakult Arnoldt Orbán és társai cégeként 2 000 000 forint alaptőkével, a főbb részvényesek pedig az Arnoldt és Kennedy családok, valamint a Wellen & Comp. cég voltak.<sup>4</sup> A gyárban egy 1768-as kimutató szerint 704-en dolgoztak, melyből 339 fő helyi, 316 osztrák és 49 külhonos volt. Ebben az évben a gyár 467 074 forint értékben ter-

valo tek nekoliko brodovaza oko 20 000 forinti, a primjericeizmeđu1794. i 1847. sagrađena su 134 broda za dugu linijsku plovidbu, među ostalim i jedan brod od 712 tona.<sup>1</sup>

Važna gospodarska grana bila je i proizvodnja šećera. Iz Telekyjeva izvješća saznaje se daje u to vrijeme u Habsburškoj Monarhiji djelovalo pet pogona za rafiniranje šećera, koji su sirovi šećerdobivaliiz kolonija.<sup>2</sup> Takve šećerane djelovale su u Sopronu, Neuburgu, Neustadtu, Königs-Saalu i Rijeci, a najveća je – vjerojatno zbog priobalnog položaja i statusa slobodne luke –bila riječka šećeranas godišnjim proizvodnim kapacitetom od 30 000 kvintala.<sup>3</sup> Upravna zgrada kompleksa rafinerije šećerasagrađena je na obali i bila je najveća zgrada u Primorju,prava palača.Riječki povjesničar GiovanniKoblernavodi na temelju arhivskih podataka da je šećerana osnovana kao dioničko društvoArnoldtaUrbanu i partnera, s temeljnim kapitalom od 2 000 000 forinti, a glavni su dioničari bili-Urbano Arnoldt i Kennedyte tvrtka *Wellen & Comp.*<sup>4</sup> Tvrtku su zapravo vodile obitelji Proli i Moretus, među kojima je ravnotežu održavao stranac Urbano Arnoldt, najveći pojedinačni ulagač i stoga glavni direktor

or two ships were sold abroad for 20,000 forints apiece; however, between 1794 and 1847, 134 liners were built, which even included ships as big as 712 tons.<sup>1</sup>

Another important branch was the local manufacture of sugar. Based on the accounts of Teleky, we are aware of five sugar-boiling plants in the Habsburg Empire, dealing in the refinery of sugar cane coming from the colonies of the western countries.<sup>2</sup> Those were factories in Sopron, Neuburg, Neustadt, Königssaal and Fiume, possibly due to their situation on the seaside and having a free-port status. Fiume was the biggest, with an annual 30,000 quintals production capacity.<sup>3</sup> The sugar plant was constructed on the shore and was the largest building on the coast, passing for a real palace of the era. Referring to the archive’s documents Kobler also reports that the sugar works was established as a joint-stock company of Orbán Arnoldt and Co. with a 2,000,000 forints share capital, and the principal shareholders were the Arnoldt and Kennedy families and the Wellen & Comp. company.<sup>4</sup> According to a report prepared in the factory in 1768, the plant employed 704 people, of which 339 were locals, 316 were Austrian, and 49 were foreign. That year, the plant manufactured sugar at a value of 467,074 forints,

<sup>1</sup> Teleky Domokos [1796]: Egynehány hazai utazások leírása. In: Kőszeghy Péter [szerk.] [1993]: Régi magyar könyvtár – Források 3. Budapest. Balassi Kiadó.; Ákos György – Horváth József [2007]: Amerre a szél visz, s hullám utat ad. Avagy: magyar tengerészek a világ óceánjain, vitorlák alatt. Budapest. HA-JÓS Bt. 21.

<sup>2</sup> Teleky 1796.

<sup>3</sup> Itt kell megjegyeznünk, hogy a korabeli mázsa nem azonos a maival, mivel ebben a korban a font számított az alapmértékegységnek és nem a kilogramm. Fiumében kétféle font volt használatban, a nagyfont (libbra grossa) és a vékonyfont (libbra sottile). Előbbi 0,477 kilogrammot, utóbbi 0,3012 kilogrammot nyomott. A fiumei mázsa, mely 100 nagyfont volt ráadásul 3 nagyfonttal nehezebb volt, mint a korabeli velencei mázsa. Kobler, Giovanni [1896]: Memorie per la storia della liburnica città di Fiume –Volume Seconda. Fiume. Stabilimento Tipo-litografico Fiumano di Emidio Mohovich. 102.

<sup>4</sup> Kobler 1896:88.

<sup>1</sup> Domokos Teleky (1796): „Egynehány hazai utazások leírása”. U: Péter Kőszeghy (ur.) (1993): *Régi magyar könyvtár – Források* 3. Budapest. Balassi Publishing House.; Ákos György – Horváth József (2007): *Amerre a szél visz, s hullám utat ad. Avagy: magyar tengerészek a világ óceánjain, vitorlák alatt*. Budapest. HA-JÓS Bt.21.

<sup>2</sup> Teleky 1796.

<sup>3</sup> Valja istaknuti da onodobni kvintal nije bio jednak današnjem jer je osnovna mjerna jedinica, umjesto kilograma, bila funta. U Rijeci su se upotrebljavale dvije vrste funte, velika funta (*libbra grossa*) i tanka funta (*libbra sottile*). Prva je težila 0,477, druga 0,3012 kilograma. Riječki kvintal težio je 100 velikih funti i za 3 velike funte nadmašivao tadašnji venecijanski kvintal. Giovanni Kobler (1896): *Memorie per la storia della liburnica città di Fiume* –Volume Seconda. Fiume. Stabilimento Tipo-litografico Fiumano di Emidio Mohovich. 102.

<sup>4</sup> Kobler 1896:88.

syrup at a value of 28,342 forints, and other by-products at a value of 581,528 forints. By Teleky’s information, the production quantity was between 26,000 and 30,000 quintals. In the case of syrup, it amounted to between 8,000 and 9,000 quintals.<sup>5</sup> The French occupation following the Napoleonic Wars and the consecutive Austrian occupation (1815–1822), during which even famine broke out in Fiume, significantly negatively impacted the company’s operation.<sup>6</sup> The sugar factory was liquidated by its last director, Livino Mossort, in 1830.

Based on the research of Fest, we know that at the time of the first annexation of Fiume to Hungary, the manufacturing industry in Fiume consisted of sugar, rope, liqueur, soap and leather production factories, further extended by the local entrepreneurs’ faith in the expected economic boom in 1777 with a cotton-mill, a veil factory, and in 1780 a potash factory, Simon Adamich’s tobacco factory, and the printing house of Lőrinc Karletzky.<sup>7</sup> Later, in 1804, a factory for farinaceous products and in 1806, a chocolate factory were established.

The English system paper mill, settled on the hillside under Trsat and using the water of the Fiumara river, was founded in 1821, and it initially was associated with Lajos Adamich’s name. Walter Crafton Smith purchased the factory in 1827, and Karl Meynier, a Bavarian entrepreneur joined him in 1828; the factory’s share capital at that time amounted to 500,000 forints.<sup>8</sup>

<sup>5</sup> Teleky 1796.

<sup>6</sup> Fest Aladár [1916]: Fiume Magyarországhoz való kapcsolásának előzményeiről és hatásairól. In: Domanovszky Sándor [editor.]: Századok. L. volume. Budapest. A magyar történelmi társulat. 239–266.; Kobler 1896:89.

<sup>7</sup> Fest 1916:261.

<sup>8</sup> Grgurić, Mladen [2007]: Tvornica papira Rijeka. Muzej Grada Rijeke. Zambelli, Rijeka. 9–10.

Kompanijekoju su nazivali i Kompanija Urbana Arnoldta.

Prema jednom popisu iz 1768. tvornica je imala 704 zaposlenika, od toga 339 Riječana, 316 Austrijanaca i 49 stranaca. Te je godine proizvodnja šećera u tvornici dostigla vrijednost od467 074 forinte, pri čemu je vrijednost proizvedenog sirupa bila 28 342, a ostalih nusproizvoda 581 528 forinti.Prema Telekyjevim saznanjima, proizvodnja šećera kretala se između 26 i 30 tisuća kvintala godišnje, uz 8–9 tisuća tona sirupa.<sup>5</sup> Na djelovanje tvrtke izrazito je negativno utjecala francuska okupacija u vrijeme Napoleonskih ratova te austrijska okupacija (1815.–1822.)koju je, među ostalim, u Rijeci popratila glad.<sup>6</sup> Šećeranu je 1830. zatvorio njezin posljednji direktor Livino Massart.

Festova istraživanja pokazuju da je riječka industrija u vrijeme prvog pripajanja Ugarskoj obuhvaćala proizvodnju šećera, užadi, likera, sapuna i kože. Pouzdajući se u gospodarsku konjunkturu, tamošnji su poduzetnici tim pogonima 1777. pridodali tvornice sukna i vela, a 1780. tvornicu potaše, tvornicu duhana Šimuna Adamića i tiskaru Lovre Karletzkyja.<sup>7</sup> Poslije,1804., otvorena je i tvornica tjestenine, a 1806. i tvornica čokolade. Godine1821. u Rijeci je počela raditi manufaktura papira „engleskog tipa” koju je pokrenuoAndrija Ljudevit Adamić; bila je smještena na padini podno Trsata, a koristila se vodom Rječine. Manufakturuje 1827. kupio Walter Crafton Smith, kojemu se 1828. pridružio

<sup>5</sup> Teleky 1796.

<sup>6</sup> Aladár Fest (1916): „Fiume Magyarországhoz való kapcsolásának előzményeiről és hatásairól”. U: Sándor Domanovszky (ur.): *Századok. L. évfolyam*. Budapest. A magyar történelmi társulat. 239–266.; Kobler 1896:89.

<sup>7</sup> Fest 1916:261.

<sup>8</sup> Grgurić, Mladen [2007]: Tvornica papira Rijeka. Muzej Grada Rijeke. Zambelli, Rijeka. 9–10.

melt cukrot, 28 342 forint értékben szirupot, és 581 528 forint értékben állított elő egyéb gyártási melléktermékeket. A termelés mértéke pedig, összhangban Teleky értesüléseivel a cukor esetében 26–30 ezer mázsa között mozgott, míg 8–9 ezer mázsa szirupot termeltek.<sup>5</sup> A cég működésére erős negatív hatással volt a napóleoni háborúk okozta francia megszállás, majd az azt követő osztrák megszállás (1815–1822), mely idején Fiumében még éhínségek is kitörték.<sup>6</sup> A cukorgyárat utolsó igazgatója Livino Mossort 1830-ban számolta fel.

Fest kutatásai alapján tudjuk, hogy Fiume Magyarországhoz történt első csatolása idején a fiumei gyáripár állt a cukor-, a kőtél-, a likőr-, a szappan- és a bőrgyárból, melyet a várt gazdasági konjunktúrába vetett bizalma a helyi vállalkozóknak tovább bővített 1777-ben egy posztógyárral és egy fátyolgyárral, majd 1780-ban egy hamuzsírgyárral és Adamich Simon dohánygyárával, illetve Karletzky Lőrinc nyomdájával.<sup>7</sup> Később, 1804-ben alakult meg a városban egy térsztagyár, majd 1806-ban a csokoládégyár. Fiumében 1821-ben települt meg az eredendően Adamich Lajos nevéhez kötődő angol rendszerű papírgyár, mely a Fiumara folyó vizét használva a Tersatto alatti hegyoldalba települt meg. A gyárat 1827-ben vásárolta meg Walter Crafton Smith, akihez 1828-ban társult Karl Meynier bajor vállalkozó, a gyár alapítókéje ekkor 500 000 forintot tett ki.<sup>8</sup>

<sup>5</sup> Teleky 1796.

<sup>6</sup> Fest Aladár [1916]: Fiume Magyarországhoz való kapcsolásának előzményeiről és hatásairól. In: Domanovszky Sándor [szerk.]: Századok. L. évfolyam. Budapest. A magyar történelmi társulat. 239–266.; Kobler 1896:89.

<sup>7</sup> Fest 1916:261.

<sup>8</sup> Grgurić, Mladen [2007]: Tvornica papira Rijeka. Muzej Grada Rijeke. Zambelli, Rijeka. 9–10.

Az 1840-es évek 11 ezer fős Fiume lakosságának a jövedelme egyértelműen a hajóépítéshez volt kötve, melynek egy nagy világpiacon keresletélénkülés teremtett fellendülést ezekben az években.<sup>9</sup> Különböző számítások alapján a következőket mondhatjuk el erről az iparágról: 1840–1862 között az első konjunkturális időszakban évente 12–35 nagy többárbo-cos vitorlánhajó épült évi egymillió forint értékben. Ennek hatására 1862-pedig már 8 hajógyárban 50 000 négyzetméteren 150 munkás dolgozott. A világgazdaságban azonban ezidőtájt gyorsult a technológiai fejlődés, mely révén az acéltestű gőzhajók kezdtek kiszorítani a fatestű vitorlásokat. Ezzel szemben az USA-ban kibontakozó Rockefeller-féle olajár-háború hatalmas exportot indított el az olcsó kőolajjal a fedélzetén Európa felé, mely egy második konjunktúrát is hozott a fiumei hajóépítésnek 1867-től kezdődően.<sup>10</sup> Ezek alapján az első fellendülés idején 1840–1862 között 403 hajó épült Fiumében 131 000 tonnával 8,8 millió forint értékben, míg a második időszakban 1867–1882 között 238 hajó 89 000 tonnával 11,2 millió forint értékben.<sup>11</sup>

A technológiai átalakulásra természetesen próbáltak reagálni a fiumeiek, így 1856-ban megalakult a Fondiera Metalli (1863-tól Stabilimento Tecnico Fiumano) nevű telep, mely modern gőzhajók gyártásába kezdett, ám a legyártott 6 darab egyenként többnyire 250 tonnás gőzöson kívül megfelelő tőkebefektetések nélkül

<sup>9</sup> Császár Ferenc [1842]: A fiumei kikötő. Pest. Eggenberger J. és fia könyvársi bizomány. 52; FHKS 1896:262.

<sup>10</sup> Szurovy Géza [1993]: A kőolaj regénye. Budapest. Hírlapkiadó Vállalat.

<sup>11</sup> MMKM: A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Arhívuma. TTOKMGY: Technikatörténeti Okmány és Iratgyűjtemény.89.11.2.

bavarski poduzetnik Charles Meynier–temeljni kapital pogonau to je vrijeme iznosio 500 000 forinti.<sup>8</sup> Novi su vlasnici već 1833. dopremili parni stroj i pogon pretvorili u pravu tvornicu.

Prihodi jedanaest tisuća Riječana 1840-ih su godina pretežno potjecali iz brodogradnjekoju je uzdignula velika potražnja brodova na svjetskom tržištu.<sup>9</sup> Na temelju raznovrsnih kalkulacija o tom se gospodarskom sektoru može ustvrditi sljedeće: u vrijeme prve konjunktive između 1840. i 1862. gradilo se godišnje 12–35 velikih višearbolskih jedrenjaka u vrijednosti od milijun forinti. Zahvaljujući tomu, 1862. u osamje škverova, na 50 000 četvornih metara, radilo već 150 radnika. U to vrijeme, međutim, na svjetskom tržištu počinje ubrzan tehnološki razvoj te parobrodi čeličnog trupa počinju potiskivati drvene jedrenjake. Istodobno, Rockefellerov rat oko cijena nafte u SAD-u pokreće golem izvoz jeftine nafte u Europu, što od 1867. riječkoj brodogradnji donosi drugu konjunkturu.<sup>10</sup> Tako su za vrijeme prve konjunktive u Rijeci između 1840. i 1862. izgrađena 403 broda s ukupno 131 000 tona i u vrijednosti od 8,8 milijuna forinti, a u drugoj je fazi u razdoblju od 1867. do 1882. izgrađeno 238 brodova ukupne mase 89 000 tona, u vrijednosti od 11,2 milijuna forinti.<sup>11</sup>

<sup>8</sup> Mladen Grgurić (2007): *Tvornica papira Rijeka*. Muzej grada Rijeka. Zambelli, Rijeka. 9–10.

<sup>9</sup> Ferenc Császár (1842): A fiumei kikötő. Pest. Eggenberger J. és fia könyvársi bizomány. 52; FHKS (1896): Fest Aladár – Holec Sámuel – Kormos Alfréd – Smoquina Antal Ferenc (1896): Fiume ipara. U: Samu Borovszky – János Sziklay (ur.): Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 262.

<sup>10</sup> Géza Szurovy (1993): *A kőolaj regénye*. Budapest. Hírlapkiadó Vállalat.

<sup>11</sup> Arhiv Madarskoga tehničkog i prometnog muzeja, TTOKMGY: Technikatörténeti Okmány és Iratgyűjtemény (Zbirka dokumenata tehničke povijesti).89.11.2.

The income of the 11,000 thousand inhabitants of Fiume was undoubtedly bound to shipbuilding, which witnessed a boom due to the increasing demand on the world market in the 1840s.<sup>9</sup> Based on different calculations, we can state about that branch of industry as follows: during the first period of prosperity, between 1840 and 1862, 12 to 35 sizeable several-masted sailing ships were built annually with a value of one million forints. By 1862, 150 employees worked in 8 shipyards on a 50,000-square-meter area as an impact of that. Technological development speeded up in the world economy during that period, which resulted in the steel-hull steamboats starting to push the wooden sailing ships out. As opposed to that, Rockefeller’s oil-price war unfolding in the USA set off a massive amount of export towards Europe with the cheap crude oil on board the cargo ships, which brought about the second boom for the shipbuilding industry in Fiume as of 1867.<sup>10</sup> Based on all that, during the first boom, between 1840 and 1862, 403 ships of 131,000 tons were built in Fiume, with a value of 8.8 million forints, while in the second period, between 1867 and 1882, 238 vessels of 89,000 tons were produced in a value of 11.2 million forints.<sup>11</sup>

Citizens of Fiume naturally attempted to react to the technological changes; thus, the plant named Fondiera Metalli (Stabilimento Tecnico Fiumano from 1863) was established and started to manufacture state-of-the-art steamships; however,

<sup>9</sup> Császár Ferenc [1842]: A fiumei kikötő. Pest. Eggenberger J. és fia könyvársi bizomány. 52; FHKS 1896:262.

<sup>10</sup> Szurovy Géza [1993]: A kőolaj regénye. Budapest. Hírlapkiadó Vállalat.

<sup>11</sup> MMKM: Archives of the Hungarian Museum of Science Technology and Transport. TTOKMGY: Technikatörténeti Okmány és Iratgyűjtemény.89.11.2.

they were not able to produce more than 6 250-tons-apiece steamships for want of appropriate capital investments, and reported bankruptcy in 1873.<sup>12</sup> Undercapitalization could be considered a usual problem in those years in Fiume, although the bank, founded from the money of one or two savings banks and the city’s capitalists, already operated.

Despite the two boom periods, the decline could be inevitably felt in the 1960s. It is also demonstrated by the fact that when they were about to lose shipbuilding, their main livelihood, which kept alive the internal consumption in the city with its incomes, locals started to open up toward other branches of industry. As a result, in the 1860s, about 34 new factories were established in Fiume, including ten mills and four saw factories. However, they went bankrupt within less than a decade.<sup>13</sup> Indeed, there were exceptions: e.g., the paper mill founded in 1827, which supplied the world market from Rio de Janeiro through Europe to Singapore with products in high demand.<sup>14</sup>

However, despite the refreshing exceptions, the crisis that hit the Fiume industry because of the rapid expansion of steamship transport indirectly jeopardized the life of the whole town, as with the termination of wooden-hull ships’ production, the families of the workers formerly employed in those factories did not have any income; consequently neither the supplying sub-branches of industry, such as a saw-mills, sail and rope manufacturers could obtain revenues; the

<sup>12</sup> DAR. Državni Arhiv u Rijeci – State Archives of Fiume: Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci (1870.–1918.). Ship register books/2. 240:171.

<sup>13</sup> FHKS 1896:263–264.

<sup>14</sup> FHKS 1896:272.

Dakako, Riječani su pokušali reagirati na tehnološke promjene pa je 1856. otvorena tehnička tvornica *Fondiera Metalli* (od 1863. *Stabilimento Tecnico Fiumano* –Riječki tehnički zavod). *Stabilimetnoje* započeo proizvodnju modernih parobroda, ali osim šestbrodova po oko 250 tona, bez odgo-varajuće investicije kapitala nije mogao nastaviti proizvodnju te je konačno 1873. paopod stečaj.<sup>12</sup> Tih se godina nedostatak kapitala u Rijeci pokazuje kao opći problem, premda u gradu već djeluje nekoliko štedionica i banka osnovana novcem tamošnjih kapitalista.

Unatoč dvjema konjunkturama, 1860-ih se jasno osjećao padanje. O tomu svjedoči i to što su se Riječani, koji su izgubili gradnju drvenih brodica, jedrenjaka, i time glavni izvor svog prosperiteta, pa time i pokretača gradske potrošnje, nastojali otvoriti prema novim industrijskim granama. Stoga su samo 1860-ih u Rijeci otvorene 34 nove tvornice, uključujući deset mlinova i četiripilane, koje su u idućim desetljećima redom odlazile u stečaj.<sup>13</sup> Dakako, bilo je i iznimaka: tako jeriječka Tvornica papira, osnovana 1827., nudila proizvode koji su bili traženi na svjetskom tržištu, od Rio de Janeira preko Europe do Singapura.<sup>14</sup>

Unatoč svijetlim iznimkama, kriza koja je Rijekusustigla zbog silovita širenja parobroda posredno je ugrožavala cjelokupan gradski život jer su radnici zaposleni na gradnji drvenih brodova i njihove obitelji prestankom proizvodnje ostali bez prihoda, što se odrazilo na smanjenje proizvodnje pilanate tvornica jedara i užadi. Smanjenje

<sup>12</sup> DAR. Državni Arhiv u Rijeci – Fiume: Állami Levéltár. 46: Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci (1870.–1918.). Ship register books/2. 240:171.

<sup>13</sup> FHKS 1896:263–264.

<sup>14</sup> FHKS 1896:272.

nem tudtak többet gyártani, így 1873-ban csődbe mentek.<sup>12</sup> A tőkeszegénység többnyire általános problémaként volt megfigyelhető ezekben az években Fiumében, noha, egy-két takarékpénztár és a városi tőkészek pénzén alapított helyi bank már működött.

Hiába a két konjunkturális időszak, a hanyatlás egyértelműen érezhető volt az 1860-as években. Ezt mutatja az is, hogy amint a városiak kezdtek elveszíteni legfőbb megélhetési forrásukat a hajóépítést, mely jövedelmei révén a város belső fogyasztását is életben tartotta, a helyiek igyekeztek új iparágak felé nyitni. Ennek eredményeképpen csak az 1860-as években, mintegy 34 új gyár jött létre Fiume területén, melyek között volt 10 malom, illetve 4 fűrészgyár is, ám ezek alig egy évtized leforgása alatt mind csődbe mentek.<sup>13</sup> Természetesen volt kivétel: például az 1827-ben alapított fiumei papírgyár Rio de Janeirotól Európán át Szingapúrig keresett termékekkel látta el a világpiacon.<sup>14</sup>

Az üdítő kivételek ellenére azonban a válság, mely a gőzhajók rohamos terjedésére révén érte a fiumei ipart, áttételesen a város egészségének veszélyeztette az életét, hisz a fatestű hajógyártás megszűnésével az ebben dolgozó családok és munkások nem jutottak jövedelemhez, így az ezt kiszolgáló alágazatok, például a fűrészüzemek, a vitorla- és a kötélgyárak sem jutottak bevételekhez, melyet végérvényesen Fiumében nem költöttek el, így pedig a városi piacon a helyi élelmiszerek iránt is csökkent a fizetőképes kereslet. Fiume kereskedelmi

<sup>12</sup> DAR. Državni Arhiv u Rijeci – Fiume: Állami Levéltár. 46: Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci (1870.–1918.). Ship register books/2. 240:171.

<sup>13</sup> FHKS 1896:263–264.

<sup>14</sup> FHKS 1896:272.

csomópontja szempontjából elvi lehetősé-  
ge ugyan lett volna, hogy kereskedelemmel  
kompenzálják a városiak a helyi ipar tönk-  
remenetelét, azonban ebben az időben az  
ország belső területeivel való vasúti össze-  
kötetés nélkül csekély volt az átmenő for-  
galom mértéke, a helyi termékek kivitele  
pedig kevésbé tudott versenyezni a világ-  
piaci termékekkel. Ezen megállapítást tá-  
masztja alá az, hogy míg például 1840-ben  
a fiumei kikötőnek 1 494 220 forintnyi  
kiviteli többlete volt, úgy 1867-ben már  
720 500 forint vesztesége, mely a követ-  
kező években 1873-ra, amikor a vasúti  
összekötése elérte a várost, már 7 millió  
forintnyi veszteséget jelentett.<sup>15</sup>

A fiumei ipar történetében a változást  
részben a politikai változás eredményezte.  
1868-ban Fiume visszatérhetett Magyar-  
országhoz az 1867-es osztrák-magyar és  
az 1868-as magyar-horvát kiegyezések kö-  
vetkeztében, és így a kikötőváros szerepe  
Magyarország nemzetközi kapcsolatrend-  
szerében újra kiemelkedett. Ekkortól már  
a magyarországi nagybankok is előnyösnek  
tartották fiókokat nyitni Fiumében, és ezek  
révén befektetni a helyi iparba. A gazdasági  
válságból, ezen modern, nagyberuházások  
húzták ki a várost, ugyanakkor szólni kell  
azon helyi gazdasági szakemberekről is,  
akik jelentős szerepet vállaltak katalizátor-  
ként a helyi és a nemzetgazdasági érdekek  
összehangolásában. Többek között ilyen  
volt Giovanni Ciotta, Ossoinack Lajos,  
Antonio Francesco Smoquina, Steinacker  
Artúr és még sokan mások.

Az ő közreműködésükkel jöttek létre  
azok a nagyberuházások, melyek meghatá-

15 Császár 1842:46;  
MSÉ [1885–1939]: [http://konyvtar.ksh.hu/index.php?s=kb\\_statistika#kb\\_statistika\\_szakstatistikak](http://konyvtar.ksh.hu/index.php?s=kb_statistika#kb_statistika_szakstatistikak)

prihoda utjecalo je i na opću potrošnju pa  
je i na gradskojtržnici opala i potražnja za  
prehrambenim proizvodima. Budući da je  
Rijeka bila svojevrsno trgovačko čvorište,  
načelno se otvarala mogućnost zamjene  
propale gradske industrije trgovinom, no  
stopa tranzitnog prometa u to je vrijeme  
bila mala zbog nedostatka željezničke veze  
s unutrašnjosti zemlje, a riječki proizvodi  
nisu bili zanimljivi svjetskom tržištu. Tome  
u prilog govori i činjenica da je riječka luka,  
primjerice, 1840-ih imala izvozni suficit  
od 1 494 220 forinti, koji se 1867. pretvorio  
u deficit od 720 500 forintite je 1873.,  
kada je željeznička veza stigla do grada, već  
iznosio oko sedam milijuna forinti.<sup>15</sup>

Promjenu u povijesti riječke industrije  
djelomice jeizazvala nova politička upra-  
va. Rijeka se 1868.,nakon Austro-ugarske  
nagodbe 1867. i Hrvatsko-ugarske na-  
godbe 1868., vratila u sastav Ugarske te  
je ovaj lučki grad ponovno postao važan  
u ugarskim međunarodnim vezama.Otad  
i velike ugarske banke uviđaju pogodnost  
otvaranja poslovnica u Rijeci, kao i ula-  
ganja u tamošnju industriju. Grad je gos-  
podarsku krizu nadjačao upravo takvim  
velikim ulaganjima, no valja spomenuti i  
riječke gospodarstvenike koji su,kao kata-  
lizatori,imali važnu ulogu u usklađivanju  
mjesnih i međunarodnih interesa. Takvi su  
gospodarstvenici, uz ostale, bili Giovanni  
Ciotta, Luigi Ossoinack, Antonio Frances-  
co Smoquina iArthur Steinacker.

Uz njihovu su pomoć ostvarene inve-  
sticije koje su obilježile Rijeku na prijelazu  
iz19. u 20. stoljeće, među ostalim,Riječka  
rafinerija kamenih ulja d.d., Prva ugarska

15 Császár 1842:46;  
Mađarski statistički godišnjaci (1885–1939): [http://konyvtar.ksh.hu/index.php?s=kb\\_statistika#kb\\_statistika\\_szakstatistikak](http://konyvtar.ksh.hu/index.php?s=kb_statistika#kb_statistika_szakstatistikak)

non-existent revenues could not be spent in  
Fiume, and solvent demand also decreased  
for the produce and foodstuff sold on the  
markets of the city. As Fiume was a com-  
mercial centre, theoretically, it would have  
been possible for the citizens to compensate  
for the crash of local industry with trade,  
but the extent of transit traffic was small  
due to the lack of railway connection with  
the inner part of the country, and the ex-  
port of local products was hardly competi-  
tive in the world market. The fact supports  
the statement that while Fiume port had  
an export surplus of 1,494,220 forints in  
1840, that turned into a deficit of 720,500  
forints by 1867, which, over the following  
years, amounted to 7 million by 1873, when  
the railway connection reached the city.<sup>15</sup>

Changes in the history of industry in Fi-  
ume were the result of political alterations.  
Fiume could be reannexed to Hungary in  
1868 because of the 1867 Austro-Hun-  
garian and the 1868 Hungarian-Croatian  
Compromises; thus, the role of the seaport  
became significant again in Hungary’s in-  
ternational relations. From that time on,  
even Hungarian banks considered it ad-  
vantageous to open branches in Fiume and  
invest in the local industry. The extensive  
state-of-the-art projects rescued the town  
from the economic crisis. Here, the local  
business professionals must be mentioned  
who undertook to play the essential role of  
the catalysts in harmonizing the local and  
national economic interests. Giovanni Ci-  
otta, Lajos Ossoinack, Antonio Francesco  
Smoquina, Artúr Steinacker and several  
others were among those professionals.

15 Császár 1842:46;  
MSÉ [1885–1939]: [http://konyvtar.ksh.hu/index.php?s=kb\\_statistika#kb\\_statistika\\_szakstatistikak](http://konyvtar.ksh.hu/index.php?s=kb_statistika#kb_statistika_szakstatistikak)

The significant investments which de-  
fined Fiume at the turn of the 19th and  
20th centuries came about with their co-  
operation. The considerable investments,  
among others, included the Crude Oil Re-  
finery Factory Limited, the First Hungarian  
Fiume Rice-Mill and Farinaceous Factory  
Limited, and Ganz-Danubius Shipbuild-  
ing Factory Limited (as it was later named);  
besides those, large local enterprises were  
established, gaining an international repu-  
tation later, such as the Whitehead torpedo  
factory, or state investments like the tobac-  
co factory in Fiume. This study gives a short  
review of those factories in the following  
section.

## THE STATE TOBACCO FACTORY IN FIUME

Fiume tobacco factory was the first in Hun-  
gary to start the large-scale production of  
cigarettes. The head of the company was  
Kálmán Termatsits. The average headcount  
of the enterprise was 2,123 between 1889  
and 1910, 89 per cent of whom were wom-  
en, 6 per cent were men, 4.9 per cent were  
girls, and 0.1 per cent were boys.<sup>16</sup> So, it was  
basically women who were employed in the  
factory; the husbands of those women also  
worked locally or as sailors; still, not only  
Fiume citizens worked at the plant, but  
women from the neighbouring Croatian  
settlements (Buccari, Draga, Orehovicza,  
Porto Re) also went to the tobacco factory  
to work.<sup>17</sup>

16 DAR. PO–1: Camera di Commercio e d’Industria. 198–201.  
17 Árpád Denk – Lóczy Lajos – Sziklay János [1896]: „Fiume”.  
U: Samu Borovszky – János Sziklay (ur.): *Magyarország  
Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart.*  
Budimpešta. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 1–21.  
18 DAR. 46. 923.  
19 DAR. PO–1. 198–201.

ljuštionica riže i tvornica škrobnog štirka  
d.d. te brodogradilište, poslije nazvano  
*Ganz-Danubius d.d.*, ali dakako i druga veli-  
ka, poslije svjetski poznata poduzeća poput  
Whiteheadove Tvornice torpeda, a prove-  
dena su i državna ulaganja, na primjer ula-  
ganje u Tvornicu duhana Rijeka. Slijedi  
kratak prikaz o navedenim poduzećima.

## DRŽAVNA TVORNICA DUHANA RIJEKA

Riječka Tvornica duhana među prvima je  
u Ugarskoj započela masovnu proizvodnju  
cigareta. Direktor poduzeća bio je Kálmán  
Termatsits. Prosječno su godišnje od 1889.  
do 1910. bila zaposlena 2123 radnika, od  
čega je bilo 89% žena, 6% muškaraca, 4,9%  
djevojaka i 0,1% dječaka.<sup>16</sup> U tvornici su,  
dakle, poglavito radile žene čiji su muževi  
također biliradnici ili pomorci, no u tvor-  
nici nisu radili samo Riječani i Riječanke  
već i stanovnici okolnih hrvatskih nase-  
lja (Bakar, Draga, Orehovicza, Kraljevica).<sup>17</sup>  
Godine 1896. tvornička je zgrada pro-  
širena odjelom za proizvodnju duhana *Vi-  
rginia* i započela je ozbiljna mehanizacija.<sup>18</sup>  
Poduzeće je na godišnjoj razini prerađiva-  
lo prosječno 10–15 000 kvintala duhana,  
od kojeg se 6,9% proizvodilo u Ugarskoj,  
30,5% u Turskoj i 51,1% u Americi.<sup>19</sup> Tvor-  
nica je proizvodila tri vrste proizvoda – du-  
hanske preradevine (npr. duhan za lulu),  
cigare i cigarete. Raščlambom zbirnih po-  
dataka dolazi se do dvadestak-tridesetak  
brendova i izvedbi.

16 DAR. PO–1: Camera di Commercio e d’Industria. 198–201.  
17 Árpád Denk – Lóczy Lajos – Sziklay János [1896]: „Fiume”.  
U: Samu Borovszky – János Sziklay (ur.): *Magyarország  
Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart.*  
Budimpešta. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 1–21.  
18 DAR. 46. 923.  
19 DAR. PO–1. 198–201.

rozták Fiumét a 19–20. század fordulóján.  
Ezek voltak többek között a Kőolajfino-  
mítógyár Rt., a Fiumei Első Magyar Rizs-  
hántoló és Keményítőgyár Rt., a későbbi  
néven Ganz-Danubius Hajógyár Rt.; de  
természetesen ezek mellett is alakultak he-  
lyi nagyvállalatok, akik idővel világhírre  
tettek szert, például a Whitehead-féle tor-  
pedógyár, vagy állami beruházások: példá-  
ul a fiumei dohánygyár. A következőkben  
ezen főbb gyárat tekintjük át röviden.

## A FIUMEI ÁLLAMI DOHÁNYGYÁR

Magyarországon a fiumei dohánygyár az  
elsők között kezdte meg a nagyüzemi ciga-  
retta gyártását. A vállalat vezetője Termat-  
sits Kálmán volt. A vállalat dolgozóinak át-  
lagos létszáma 1889–1910 között 2 123 fő  
volt, melynek 89%-a nőkből, 6%-a férfiak-  
ból, 4,9%-a leányokból és 0,1% fiúkból állt.<sup>16</sup>  
Tehát a gyárban javarészt azon asszonyok  
találtak munkát, akiknek a férje szintén  
vagy helyi munkás, vagy tengerész volt, de  
nem csak a fiumeiek dolgoztak a gyárban,  
hanem a környező horvát településekről  
(Buccari, Draga, Orehovicza, Portoré] is  
bejártak a nők a dohánygyárba.<sup>17</sup>

A vállalat 1896-ban bővítette a gyárépü-  
letet egy virginia dohányt gyártó részleggel,  
és komoly gépesítésbe kezdett.<sup>18</sup> A terme-  
lésben a vállalat évenként átlagosan 10–15  
000 q mértékű dohányt használt fel, mely-  
nek 6,9%-át Magyarországon, 30,5%-át  
Törökországban és 51,1%-át Amerikában

16 DAR. PO–1: Camera di Commercio e d’Industria. 198–201.  
17 Denk Árpád – Lóczy Lajos – Sziklay János [1896]: Fiume.  
In: Borovszky Samu – Sziklay János [szerk.]: *Magyarország  
Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart.*  
Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 1–21.  
18 DAR. 46. 923.  
19 DAR. PO–1. 198–201.



**SZIVARDOBOZ A FIUMEI NAGYKIKÖTŐVEL / Szivardoboz a fiumei nagy kikötővel / Cigar box with the main port of Fiume (Pelles Márton)**

állították elő.<sup>19</sup> Ezekből háromféle termék volt a gyárnak: feldolgozott dohány (pl. pipadohány), szivar és cigaretta. Az aggregált adatok kibontva egyenként körülbelül 20–30 féle márkát és kislevelet jelentettek.

A vállalat 1889-ben 9 389 q feldolgozott dohányt, 69 243 000 darab szivart és 207 000 000 darab cigarettát állított elő; 1912-ben 11 012 q feldolgozott dohányt, 34 745 850 db szivart és 441 514 000 db cigarettát. Tehát miközben a fogyasztási szokásokhoz alkalmazkodva a cigarettagyártásra helyezte át a vállalat a fókuszát, átlagosan évenként 5 326 q készdohányt, 41 583 773 db szivart és 285 956 702 db cigarettát gyártott. A termelés értékéről elszórtan vannak adataink, de azok a volument illetően illeszkednek a termelt szivar és cigaretta összegzett értékéhez. Így a termelt áruk értéke 1895-ben 2 091 421 Ft, 1898-ban

19 DAR. PO-1. 198-201.

Godine 1889. u tvornici je proizvedeno 9 389 kvintala duhanskih preradevina, 69 243 000 cigara i 207 000 000 cigareta, a 1912. proizvedeno je 11 012 kvintala duhanskih preradevina, 34 745 850 cigara i 441 514 000 cigareta. Dakle, dok je u skladu s potrošačkim navikama poduzeće naglasak stavilo na proizvodnju cigareta, na godišnjoj razini prosječno je proizvodilo 5 326 kvintala prerađenog duhana, 41 583 773 cigare i 285 956 702 cigarete. O vrijednosti proizvodnje postoje tek sporadični podatci, no njihov opseg uklapa se u zbirnu vrijednost proizvedenih cigara i cigareta. Tako je vrijednost proizvodnje 1895. iznosila 2 091 421 forintu, 1898. – 5 842 734,76 forinti, 1905. – 14 044 266 kruna i 1910. 21 – 689 948 kruna.<sup>20</sup>

Može se ustvrditi da je riječka Tvornica duhana bila vrsno poduzeće koje je nudilo siguran posao ženama iz Rijeke i

20 DAR. PO-1. 198-201.

The company extended the building of the factory in 1896 with a unit producing Virginia tobacco and set off to serious motorization.<sup>18</sup> On average, the factory used 10 to 15,000 quintals of tobacco annually for production, 6.9 per cent of which was grown in Hungary, 30.5 per cent came from Turkey, and 51.1 per cent was produced in America.<sup>19</sup> The factory had three kinds of products: processed tobacco (e.g., pipe tobacco), cigars and cigalettes. The breakdown of the aggregate data comprised 20 to 30 brands and packaging.

The company produced 9,389 quintals of processed tobacco, 69,243,000 cigars and 207,000,000 cigalettes in 1889, while in 1912, the production amounted to 11,012 quintals of processed tobacco, 34,745,850 cigars, and 441,514,000 cigalettes. So while the company focused primarily on cigarette production complying with consumer habits, besides the 285,956,702 cigalettes, it still produced an average annual amount of 5,326 quintals of processed tobacco and 41,583,773 cigars. We have sporadic data concerning the value of production. Still, it can be stated that their volume is equal to the added-up value of the produced cigar and cigarette products. Thus, the value of the produced goods, was 2,091,421 forints in 1895, 5,842,734.76 forints in 1898, 14,044,266 crowns in 1905, and 21,689,948 crowns in 1910.<sup>20</sup>

In its entirety, it can be stated that the tobacco factory in Fiume was a successful and well-operating company. While it existed, it could provide secure jobs to local

18 DAR. 46. 923.

19 DAR. PO-1. 198-201.

20 DAR. PO-1. 198-201.

women and the neighbourhood. In addition, it could increase both its production capacities and the quantity of produced goods.

### MODERN SHIPBUILDING IN FIUME

The first considerable attempt at building steamships is attributed to Zsigmond Copaitich, who founded the ship repair workshop in the Bergudi district of Fiume under the name of Fiumei Dokktársulat Rt (Fiume Dockyard Society Limited) in 1892, in association with the Hungarian Bank of Exchange and Discounting, the Fiume General Credit Bank, Georg Howaldt, Máté Pollich and others.<sup>21</sup> The company received a state subsidy for ten years with the annual amount of 80,000 crowns to set up and operate a floating dock. The Dokktársulat and the Hungarian Bank of Exchange and Discounting could even achieve in 1893 that Georg Howaldt from Kiel established a shipbuilding plant on the land of the Dokktársulat.

The company was equipped with the most cutting-edge German technology; however, the plant could not obtain orders to build large ocean liners and produced only a few smaller-size steamships. Thus, the initial momentum soon turned into an operation with a deficit, which could be kept afloat only by the state subsidy. So Howaldt's factory pulled out of Hungary in 1902. The set-up floating dock was purchased from the Dokktársulat under liquidation by the Naval Authorities for 350,000 crowns so that the growing number of ships

21 DAR. 46. 898-XXX-90.

okolice uspješno povećavalo svoje proizvodne kapacitete i unapređivalo kvalitetu proizvoda.

### MODERNA BRODOGRADNJA U RIJECI

Prvi pokušaj gradnje parobroda vezuje se uz Sigismunda Kopajtićakoji je u suradnji s Ugarskom diskontnom i deviznom bankom, Riječkom općom kreditnom bankom, Georgom Howaldtom, Matijom Polićem i drugima 1892. u riječkim Brgudima osnovao Društvo za dokiranje d.d.<sup>21</sup> koje je u desetogodišnjem razdoblju primalo godišnju državnu potporu od 80 000 kruna za podizanje i održavanje plutajućeg doka. Društvo za dokiranje i Ugarska diskontna i devizna banka potaknuli su 1893. kielskoga gospodarstvenika Georga Howaldta na otvaranje brodogradilišta na zemljištu koje je bilo u vlasništvu Društva.

Poduzeće je opremljeno tadašnjom najmodernijom njemačkom tehnologijom, ali nije dobivalo narudžbe za gradnju velikih preokooceanskih brodova; sagradilo je svega nekoliko manjih parobroda. Tako se početni elan pretvorio u neprekidno gubitaško poslovanje koje se uspjelo održati zahvaljujući jedinoj državnoj potpori. Howaldtova tvornica napustila je 1902. Ugarsku, a postavljeni je plivajući dok 1903. nakon likvidacije Društva za dokiranje za 350 000 kruna došao u posjed Pomorske uprave kako bi se omogućilo servisiranje većeg broja brodova koji su pristizali u luku.<sup>22</sup>

Uspon riječke brodogradnje započeo je 1905. kada je budimpeštansko društvo Ujedinjena tvornica brodova, strojeva i kotlova

21 DAR. 46. 898-XXX-90.

22 DAR. 46. 1169. 2-62; DAR. 46. 900.

5 842 734,76 Ft, 1905-ben 14 044 266 K és 1910-ben 21 689 948 K volt.<sup>20</sup>

Összességében elmondható, hogy a fiumei dohánygyár sikeres, jól működő vállalat volt, amely fennállása alatt biztos munkát tudott adni a helyi és környékbeli nőknek, és növelni tudta mind a termelési kapacitásait, mind a termelt áruinak mennyiségét.

### A MODERN HAJÓGYÁRTÁS FIUMÉBAN

Az első komolyabb próbálkozás a gőzhajók építésére Copaitich Zsigmond nevéhez fűződik, aki a Magyar Leszámítoló és Pénzváltó Bankkal, a Fiumei Általános Hitelbankkal, Georg Howaldtal, és Pollich Mátéval és másokkal közösen 1892-ben megalapította a Fiumei Dokktársulat Rt. nevű hajójavító műhelyt Fiume Bergudi városrészében.<sup>21</sup> A társaság tíz évre, évenkénti 80 000 K állami támogatást is kapott egy úszódokk felállítására és üzemben tartására. A Dokktársulat és a Magyar Leszámítoló és Pénzváltó Bank 1893-ban elérte, hogy a kieli Georg Howaldt hajóépítő üzemet hozzon létre a Dokktársulat területén.

A vállalatot az akkori legmodernebb német technikával szerelték fel, ám az üzem nem kapott megrendeléseket nagy óceánjáró hajók építésére, mindössze négy kisebb gőzöst épített. Így a kezdeti lendület hamarosan folyamatos veszteséges működésre változott, amelyet csak az állami támogatás tudott szinten tartani. A Howaldt-féle gyár így 1902-ben kivonult Magyarországról. A felállított úszódokk pedig 1903-ban a felszámolás alatt álló Dokktársulattól

20 DAR. PO-1. 198-201.

21 DAR. 46. 898-XXX-90.

A SZENT ISTVÁN CSATAHAJÓ VÍZRE BOCSÁTÁSA / A Szent István  
csatahajó vízre bocsátása / The launching of the Szent István  
dreadnought (MMKM. 6471.)



350 000 koronáért átkerült a Tengerészeti Hatósághoz, hogy a kikötőbe érkező, egyre nagyobb számú hajó ne maradjon javítóüzem nélkül.<sup>22</sup>

A fiumei hajógyártás fellendülése az 1905-ös évvel vette kezdetét. Ekkor ugyanis a Tolnay Lajos vezette budapesti Danubius–Schoenichen–Hartmann Egyesült Hajó-, Gép- és Kazángyár Rt. vette birtokba a Fiume-Bergudiban levő hajóépítő üzemterületet és úszódokkot.<sup>23</sup> A vállalat már 1909-től igyekezett elnyerni állami megrendeléseket, ám ez csak azután valósult meg, hogy 1911. március 16-án a Danubius Rt. egyesült a Ganz és Társa Vasöntő és Gépgyár Rt-vel.

Az egyesülés sikeresnek bizonyult, hiszen ezután a vállalat kapta meg az összes hadihajó-építési megbízást, azaz Magyarország a Ganz–Danubius fiumei és portoréi üzemekben gyárttatta le az összes hadihajóját.<sup>24</sup>

### A FIUMEI WHITEHEAD-FÉLE TORPEDÓGYÁRTÁS

Robert Whitehead (1823–1905) neve mára már összeforrott a torpedó, mint fegyver forradalmasításával és világhírűvé tételével. Az általa kifejlesztett, robbanófejvel felszerelt harci eszköz az évezredek óta használt ún. döfő orrot az 1870-es évekre elavulttá tette, és Edwyn Gray szavaival élve a „tengeri hadviselésben a pusztítás mértékében egészen az atombomba első bevetéséig domináns fegyvertípus tudott maradni”.<sup>25</sup>

22 DAR. 46. 1169. 2–62; DAR. 46. 900.

23 DAR. 46. 899; Karaman, Igor [1974]: Fiume város gazdasági fejlődése a dualizmus korában. Századok 1974/1. 193–211.

24 Krámlí Mihály [2018]: Az Osztrák-Magyar Monarchia csatahajói 1904–1914. Budapest, HM Hadtörténelmi Intézet és Múzeum.

25 Gray, Edwyn [1991]: The devil's device: Robert Whitehead and the history of the torpedo. Naval Institute Press, Maryland. xiii.

*Danubius-Schoenichen-Hartmann d.d.*, na čelu s Lajosom Tolnayjem, preuzelo škver i plutajući dok u Brgudima.<sup>23</sup> Poduzeće je od 1909. nastojalo dobiti državne narudžbe, u čemu je uspjelo tek nakon što je 16. ožujka 1911. došlo do spajanja *Danubiusa d.d.* i društva Ljevaonica željeza i tvornica strojeva *Ganz & co.* te novo društvo dobiva svenarudžbe za ratne brodove koji se grade u brodogradilištima *Ganz-Danubius* u Rijeci i Kraljevici.<sup>24</sup>

### WHITEHEADOVA TVORNICA TORPEDA

Ime Roberta Whiteheada (1823. – 1905.) sraslo je s revolucionarnim razvojem torpeda kao oružja koje je steklo svjetsku slavu. Opremljeno bojnom glavom 1870-ih izbacilo je iz upotrebe zastarjelu tzv. ubodnu glavute je prema riječima Edwyna Graya „u pomorskom ratovanju sve do prve primjene nuklearne bombe po razmjerima pustošenja uspjelo ostati dominantnom vrstom oružja”.<sup>25</sup>

Robert Whitehead rođen je 3. siječnja 1823. u Boltonu kao drugo dijete inženjerske i trgovačke obitelji. Zbog životnih prekretnica, na koje se ovdje nećemo osvrnati, 1850-ih dolazi u Trst gdje se bavi proizvodnjom parnih strojeva, odakle prelazi u *Stabilimento Tecnico Fiumano*. Njegov je ondašnji posao obuhvaćao i gradnju parnog stroja novoga zastavnog broda austrijske flote *Erzherzog* Ferdinanda Maxa,

23 DAR. 46. 899; Igor Karaman (1974): *Fiume város gazdasági fejlődése a dualizmus korában*. Századok 1974/1:193–211.

24 Mihály Krámlí (2018): *Az Osztrák-Magyar Monarchia csatahajói 1904–1914*. Budapest. HM Hadtörténelmi Intézet és Múzeum.

25 Edwyn Gray (1991): *The devil's device: Robert Whitehead and the history of the torpedo*. Naval Institute Press, Maryland. xiii.

visiting the port did not have to do without a repair shop.<sup>22</sup>

The boom of shipbuilding in Fiume started in 1905. That was when the Danubius–Schoenichen–Hartmann Amalgamated Ship, Machine and Boiler Works took possession of the workshop and the floating dock in the Fiume-Bergudi area.<sup>23</sup> The company intended to obtain state orders from 1909, but that came true only after merging with Ganz and Co. Iron Foundry and Machine Factory on 16th March 1911.

The merger proved successful, as the company received all the battleship building orders; Hungary had all its battleships produced in the Fiume and Porto Re Ganz–Danubius plants.<sup>24</sup>

### WHITEHEAD'S TORPEDO PRODUCTION IN FIUME

The name Robert Whitehead (1823–1905) is today associated with revolutionizing torpedoes as weapons and making them world-famous. The weapon equipped with an explosive warhead that he developed made the so-called jabbing nose of spar torpedoes out-of-date by the 1870s, and according to Edwyn Gray: “Until the advent of the atomic bomb in August 1945, Whitehead's invention the torpedo, was the dominant weapon of destruction in warfare at sea for well over half a century.”<sup>25</sup>

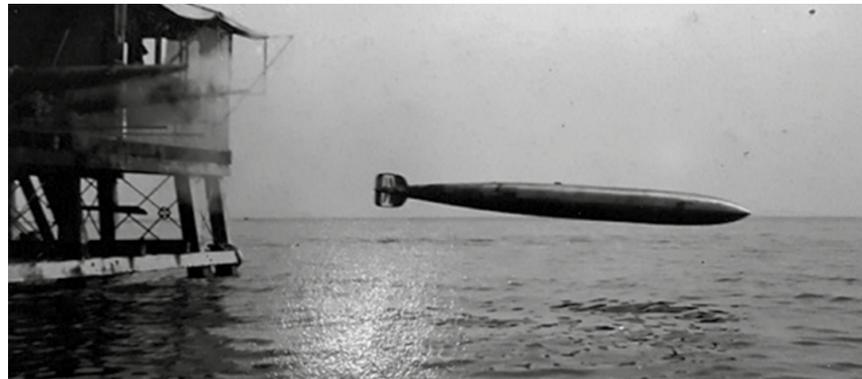
Robert Whitehead was born on 3rd January 1823 in Bolton as the second son of an

22 DAR. 46. 1169. 2–62; DAR. 46. 900.

23 DAR. 46. 899; Karaman, Igor [1974]: Fiume város gazdasági fejlődése a dualizmus korában. Századok 1974/1. 193–211.

24 Krámlí Mihály [2018]: Az Osztrák-Magyar Monarchia csatahajói 1904–1914. Budapest, HM Hadtörténelmi Intézet és Múzeum.

25 Gray, Edwyn [1991]: The devil's device: Robert Whitehead and the history of the torpedo. Naval Institute Press, Maryland. xiii.



A TORPEDÓGYÁR / A torpedógyár / The torpedo factory (DAR. PO-37.)

engineer and tradesman's family. As a result of some pivotal events in his life, which this study cannot dwell upon, he happened to get to Trieste in the 1850s, where he dealt with the production of steam engines. From there he went to the Stabilimento Tecnico Fiumano. One of his jobs was to construct the steam engine for the SMS Erzherzog Ferdinand Max, the new flagship of the Austrian fleet, which achieved a victory in the battle of Lissa in 1866.<sup>26</sup> With that, Whitehead gained the esteem of the Court and won the Grand Prize at the Paris World Exhibition with a replica of his steam engine.<sup>27</sup> A few years earlier, somebody introduced Captain Giovanni de Luppis to him, and the Captain had a rudimentary invention for defending the seashore. Whitehead started cooperative work with Luppis, but they soon realized that, although the idea was sound, it could not be implemented in its original form, so Whitehead started to experiment with his own implementation methods. He involved his son, John, and Hannibál Plösch, a local engineer.

26 Krámlí 2018:35.

27 Gray 1991: 51.

pobjednika Viške bitke 1866. godine.<sup>26</sup> Whitehead je time stekao ugled na dvoru, a brodskim je parnim strojem osvojio veliku nagradu na Svjetskoj izložbi u Parizu.<sup>27</sup> Nekoliko godina prije upoznao je kapetana bojnog broda Giovannija Luppisa, izumitelja jednostavnog sredstvava zaštitu obale. Počeo je surađivati s njim, no brzo su shvatili da je njihova ideja u tom obliku neostvariva pa je Whitehead počeo isprobavati svoja rješenja, u što je uključio sina Johna i inženjera Annibalea Plöcha.

Godine 1868. osmislio je uređaj koji je nazvao *The secret* ipomoću njegauspio regulirativaron torpeda, učinivši ga učinkovitim bojnim sredstvom. Riječko testiranje održano je u ožujku 1868. u prisutnosti Ratne mornarice čije izvješće jasno svjedoči o tome koliko se oružje dojmilo njezinih predstavnika: „40 funti celuloznog nitrata može potopiti bilo koji brod. Preciznost je neupitna.”<sup>28</sup> Uspješna prezentacija Whiteheadu je donijela nova priznanja – 4. svib-

26 Krámlí 2018:35.

27 Gray 1991: 51.

28 Roger Branfill-Cook (2014): *Torpedo: The Complete History of the World's Most Revolutionary Naval Weapon*. Seaforth Publishing, Yorkshire. 45.

Robert Whitehead 1823. január 3-án született Boltonban egy mérnök és kereskedő család második gyermekeként. Életének itt most ki nem fejthető sorsfordító eseményei hatására az 1850-es években Triesztbe került, ahol gőzgépek gyártásával foglalkozott, majd innen került a Stabilimento Tecnico Fiumano-ba. Ekkori munkájához kapcsolódott az SMS Erzherzog Ferdinand Max, az osztrák flotta új zászlóshajója gőzgépének megépítése, mely az 1866-os lissai csatában győzedelmeskedni tudott.<sup>26</sup> Ezzel Whitehead elnyerte az Udvar megbecsülését és a párizsi világkiállításra a hajó gőzgépének másolatával a nagydíjat is.<sup>27</sup> Pár évvel korábban mutatták be Whiteheadnek Giovanni de Luppis sorhajókapitányt, akinek volt egy kezdetleges találmánya a partvédelemre. Whitehead megkezdte Luppis-szal a közös munkát, ám hamar belátták, hogy az elképzelés jó, de ebben a formában megvalósíthatatlan, ezért Whitehead saját megvalósítási módokkal kezdett kísérletezni, melybe bevonta John nevű fiát, és Plösch Hannibál helyi mérnököt is.

Whitehead 1868-ban megalkotott egy általa csak „The secret”-nek nevezett szerkezetet, mellyel elérte, hogy a torpedó kilövése után szabályozni tudja annak merülését, és így hatékony eszközzé váljon. A Haditengerészet előtti tesztekre 1868 márciusában került sor Fiumében. A Haditengerészet jelentése jól összefoglalta, mennyire lenyűgözte őket a fegyver: „A 40 fontos lőgyapot bármely hajót elsüllyeszti. A pontosság megkérdőjelezhetetlen.”<sup>28</sup>

26 Krámlí 2018:35.

27 Gray 1991: 51.

28 Branfill-Cook, Roger [2014]: *Torpedo: The Complete History of the World's Most Revolutionary Naval Weapon*. Seaforth Publishing, Yorkshire. 45.

A sikeres bemutató újabb elismerést hozott Whiteheadnek, aki 1868. május 4-én megkapta a Ferenc József rendet és az osztrák nemességet.<sup>29</sup>

Időközben 1872-re a Stabilimento Tecnico Fiumano pénzügyi okok miatt csődbe ment. Az üzemerületet és a felszerelést Robert Whitehead Hoyos Györggyel együtt megvásárolta és megalapították a Whitehead és Társa Torpedó és Gépgyárat, amely elkezdte termékeivel meghódítani a világot. Rövid időn belül a brit haditengerészettől Kínáig, Észak- és Dél-Amerikát is beleértve mindenki Fiuméből szerezte be a torpedókat.

Az 1892-es év különleges volt a Whitehead–Hoyos család történetében. Június 22-én kötött házasságot Hoyos György és Alice Whitehead leánya, Margit Hoyos és Herbert von Bismarck, Otto von Bismarck fia. Az esküvő helyszíne is mutatta frigy társadalmi súlyát: Bécsben a Stephansdomban.<sup>30</sup> Ugyanakkor a 20. század eleje tragédiákat is hozott a Whitehead család életében. Robert egészsége egyre jobban romlott, többek között a szivarozás iránti szenvedélye miatt.<sup>31</sup> 1900-ban meghalt legidősebb lánya, Frances Elanor, akit 1902. április 9-én követett John Whitehead is. Ezzel a vállalat irányítása egyedül Hoyos György kezébe került, aki a hatalmas

nja 1868. nagrađen je Ordenom Franje Josipa i austrijskim plemstvom.<sup>29</sup>

*Stabilimento Tecnico Fiumanou* međuvremenu, 1872., pao pod stečaj. Zemljište i opremu tvornice je, zajedno sa svojim zecom Georgom Hoyosom, otkupioRobert Whitehead iosnovao Tvornicu torpeda i strojeva *Whitehead & comp.*, koja je svojim proizvodima počela osvajati svijet. Uskoro su svi, od britanske Ratne mornarice do Kine, Sjeverne i Južne Amerike torpeda nabavljali u Rijeci.

Godina 1892. bila je posebna za obitelj Whitehead-Hoyos. Dana 22. lipnja Margareta, kći Georga Hoyosa i Alice Whitehead,udala se za Herberta von Bismarcka, sina Otta von Bismarcka. Mjesto vjenčanja, katedrala svetog Stjepana u Beču, svjedočilo je o društvenoj važnosti braka.<sup>30</sup> No već sam početak 20. stoljeća obitelji Whitehead donosi tragedije. Robertovo zdravlje sve se više pogoršavalo, među ostalim zbornjegova pretjerana uživanja u pušenju cigara.<sup>31</sup> Godine 1900.umrlamu je najstarija kći Frances Elanor, a 9. travnja 1902. i sinJohn. Upravljanje poduzećem ostalo je nazetu Georgu Hoyosu koji je podlegao silnom teretu i 15. kolovoza 1904. preminuo u Beckettu (Velika Britanija). Nakon toga Robert je službeno sam upravljao poduzećem do svoje 81. godine, i to teško bolestan,

<sup>[1]</sup> Arthur Charles Fox-Davies(1929): Armorial Families – A Directory of Gentlemen of Coat-Armour. Seventh Edition. Hurst & Blackett Ltd., London.

<sup>[2]</sup> Mellace, Katalin [2015]: Dietro le quinte del matrimonio tra Herbert Bismarck e la contessa fiumana ungherese Margit Hoyos. FIUME – Rivista Di Studi Adriatici [Nuova Serie] 31. Gennaio-Giugno. 83–94.

<sup>[3]</sup> Leánya, Alice leveleiből kiderül, hogy Whiteheadnek 1890-ben már műtötték a száját, majd 1901-ben fiumei orvos a megeskette, hogy maximum napi egy szivart fog elszívni. Whitehead gyermeki mosollyal egyezett ebbe bele és még aznap rendelt Kubából egy adag extrahosszú szivart, majd boldogan újságolta a rokonainak, hogy „ő betartja az orvosi utasításokat” igaz, közben ugyanazt a mennyiséget pöfékelte el, mint előtte [Alice Whitehead leveleit idézi Gray 1991:157].

Whitehead created a structure that he merely called “The secret” in 1868. He achieved that after the launch of the torpedo, he could regulate its submersion and thus make it an effective device. Tests to be presented to the Naval Forces were performed in Fiume in March 1868. The Naval Forces report well summarized how impressed they were with the weapon: “The 40-pound guncotton can sink any ship.”<sup>28</sup> The successful presentation brought new recognition for Whitehead, who received the Franz Joseph order and was raised to Austrian nobility on 4th May 1868.<sup>29</sup>

In the meantime, the Stabilimento Tecnico Fiumano went bankrupt in 1872 due to financial reasons. Robert Whitehead with György Hoyos purchased the plant’s fields and equipment, and they jointly established the Whitehead and Co. Torpedo and Engine Factory, which launched to conquer the world. Everybody purchased torpedoes from Fiume within a short time, from the British Naval Forces to China, including North and South America.

1892 was a special year in the Whitehead and Hoyos families as the daughter of György Hoyos and Alice Whitehead, Margit Hoyos, got married to Herbert von Bismarck, the son of Otto von Bismarck on 22nd June. The wedding venue indicated the matrimony’s social significance: it took place in Vienna’s Stephan’s dom.<sup>30</sup>

<sup>[4]</sup> Branfill-Cook, Roger [2014]: Torpedo: The Complete History of the World’s Most Revolutionary Naval Weapon. Seaforth Publishing, Yorkshire. 45.

<sup>[5]</sup> Fox-Davies, Arthur Charles [1929]: Armorial Families – A Directory of Gentlemen of Coat-Armour. Seventh Edition. Hurst & Blackett Ltd., London.

<sup>[6]</sup> Mellace, Katalin [2015]: Dietro le quinte del matrimonio tra Herbert Bismarck e la contessa fiumana ungherese Margit Hoyos. FIUME – Rivista Di Studi Adriatici [Nuova Serie] 31. Gennaio-Giugno. 83–94.

However, the beginning of the 20th century also brought about tragedies in the life of the Whitehead family. Robert’s health increasingly deteriorated due to his passion for cigars, among other factors.<sup>31</sup> His eldest daughter, Frances Eleanor, died in 1900 and was followed by John Whitehead in 1902. With that, the company’s management was passed entirely to György Hoyos, whose health was broken under that enormous burden, and he died in Beckett (Great Britain) on 15th August 1904. Thus Robert, 81, having survived a stroke and desperately ill, nominally managed the company on his own. After Hoyos’ death, the company was re-established as a joint-stock company in 1905 and registered in Hungary with 7,350,000-crown share capital; the nominal value of a share was 10,000 crowns.<sup>32</sup> However, barely a few months later, Robert Whitehead himself died in Beckett on 14th November. Thus, the company lost its prominent managers within a few years.

The British Vickers and Armstrong-Whitworth armaments manufacturers purchased the company from the family. They were the owners who started building submarines in Fiume.

<sup>[7]</sup> It turns out from the letters of his daughter, Alice, that Whitehead had an operation on his mouth in 1890, and in 1901 his physician made him promise that he would smoke a maximum of one cigar a day. Whitehead agreed to that with a childlike smile on his face, and the very same day ordered a good deal of extra-long Cuban cigars, and happily informed his relatives that he „follows the doctor’s instructions”, although he smoked exactly the same amount as before. [Gray cites the letters of Alice Whitehead 1991:157].

<sup>[8]</sup> Thirring Gusztáv [1912]: A magyar városok statisztikai évkönyve. Budapest székesfőváros háziinyomdája. Budapest. 338.

nakon moždanog udara koji je pretrpio 1901. godine. Tvrtka je nakonHoyosove smrti pretvorena u dioničko društvo koje je s 7 350 000 kruna registrirano u Ugarskoj, pri čemu je nominalna vrijednost jedne dionice bila 10 000 kruna.<sup>32</sup> Za nekoliko mjeseci, 14. studenoga 1905., u Beckettu je umro i Robert Whitehead. Tako je poduzeće u nekoliko godina izgubilo najvažnije voditelje.

Poduzeće su od obitelji kupile britanske vojnoindustrijske tvrtke *Vickersi Armstrong-Withworth*, koje su u Rijeci započele gradnju podmornica.

#### PRVA RIJEČKA LJUŠTIONICA RIŽE I TVORNICA ŠKROBNOG ŠTIRKA D.D.

Poslovnica Ugarske opće kreditne banke, koja je bila povezana s Arthurom Steinackerom i Luigijem Ossoinackom,počela je djelovati 1881. i odmah pristupila osnivanju poduzeća – ljuštionica rižeosnovana je 11. srpnja 1881., a rafinerija nafte1882. godine.<sup>33</sup> Obje tvornice sagrađene su u riječkom predgrađu Ponsalu.

Ljuštionica riže stekla je glas moderne tvornice već u vrijeme gradnje; raspolagala je strojnim pogonom od 520 konjskih snaga i električnom rasvjetom. Godišnji proizvodni kapacitet tvornice iznosio je 500 000 kvintala (400 000 kvintala ljuštene riže, 30 000 kvintala škrobnog štirka i 70 000 kvintala nusproizvoda), čime je postala najvećom ljuštionicom u cijeloj Austro-Ugarskoj. U razdoblju 1891.–1910. poduzeće je prosječno za-

<sup>[9]</sup> Gusztáv Thirring (1912): A magyar városok statisztikai évkönyve. Budapest székesfőváros háziinyomdája. Budapest. 338. 33 FHKŠ 1896.

teher alatt szintén megrokkant, és 1904. augusztus 15-én Beckettben (Nagy-Britannia) meghalt. Így Robert névleg egyedül irányította a céget 81 évesen, túl egy 1901-es stroke-on, és nagybetegen. Hoyos halálát követően a céget még 1905-ben részvénytársasággá alakították, amit Magyarországon jegyezték be 7 350 000 korona alaptőkével, egy részvény névértéke 10 000 korona volt.<sup>32</sup> Alig pár hónapra később, 1905. november 14-én Beckettben Robert Whitehead is meghalt. Ezzel a cég néhány év leforgása alatt elvesztette a legfontosabb vezetőit.

A vállaltot a családtól így a brit Vickers és az Armstrong-Withworth hadiipari cégek vásárolták meg. Ők kezdték el a tengeラルattjáró építéseket Fiumében.

#### A FIUMEI ELSŐ RIZSHÁNTOLÓ-ÉS KEMÉNYÍTŐGYÁR RT.

A Magyar Általános Hitelbank fiumei Steinacker Artúr és Ossoinack Lajos nevéhez kötődő bankfiókja 1881-ben kezdte meg működését és azonnal vállalatalapításba fogott. Az egyik a rizshántoló volt (1881. július 11-én), a másik a kőolajfinomító 1882-ben.<sup>33</sup> Mindkét üzem Fiume külvárosában Ponsalban épült fel.

A rizshántoló már a kialakítás során modernnek számított, mert amellet, hogy 520 LE gépi hajtással bírt, még a villanyvilágítást is bevezették. Évi gyártási kapacitása 500 000 q (400 000 q hántolt rizs, 30 000 q keményítő és 70 000 q melléktermék) volt, mellyel egész Ausztria-Magyar-

<sup>[10]</sup> Thirring Gusztáv [1912]: A magyar városok statisztikai évkönyve. Budapest székesfőváros háziinyomdája. Budapest. 338. 33 FHKŠ 1896.

ország legnagyobb hántolója lett. A dolgozók létszámát tekintve 1891–1910 között átlagosan 450 fő dolgozott a vállalatnál, melynek 67%-a férfi, 27%-a nő, 2,5%-a fiú és 3,5%-a leány volt.<sup>34</sup> A rizshántoló 1889–1912 között folyamatosan növelni tudta a termelésének mértékét. Ezen időszak alatt az üzem átlagosan évi 318 905 q hántolt rizst, 66 829 q keményítőt és 67 924 q mellékterméket (leginkább állati takarmánynak használták fel) állított elő. A vállalat termelésének értéke (koronára átszámítva) 1883-ban 596 093 K, 1885-ben 1 868 743 K, 1895-ben 8 333 333 K, 1904-ben 12 000 000 K és 1910-ben 16 675 000 K volt.<sup>35</sup>

#### A KŐOLAJFINOMÍTÓGYÁR RT.

Cseh szavaival élve Ausztria-Magyarország 1909-ben évi 2 005 315 tonnás kőolajtermeléssel az akkori világ harmadik legnagyobb előállítója volt.<sup>36</sup> A kőolaj hasznosításának története 1854-ben indult, amikor a lembergi Łukasiewicz Ignác sikeresen állított elő kőolajból lámpaolajat, megalapozva ezzel az igényt a kőolaj kitermelésére. Ezt követően a világ több pontján kezdtek bányászni és finomítani a fekete aranyat. Az első finomítók is Galíciában jöttek létre, majd a technológiai innen terjedt el a világ más részeire. Magyarországon az első finomító már 1854-ben létrejött Brassóban, melyet 1878-ban követett az orsovai. Ez a két gyár mind a galíciai és a romániai olajmezők közelségét kívánta kihasználni.

<sup>34</sup> DAR. PO–1. 198–201.

<sup>35</sup> Compass [1872–1943]: <https://adtplus.arcanum.hu/hu/collection/MagyarCompass/>. DAR. PO–1. 198–201.

<sup>36</sup> Cseh Valentin [2020]: *A magyar olajipar Trianon előtt és után*. Közlekedési és technikatörténeti szemle 2020. 47–84.

pošljavao 450 radnika, od toga 67% muškaraca, 27% žena, 2,5% mladićai 3,5% djevojaka.<sup>34</sup> Ljuštionica riže između 1889. i 1912. neprekidno je povećavala proizvodnju. U tom razdoblju godišnje je prosječno proizvodila 318 905 kvintala ljuštene riže, 66 829 kvintala škrobnog štirka i 67 924 kvintala nusproizvoda (koji se ponajviše koristio kao stočnahrana). Vrijednost proizvodnje (preračunano u kruni) 1883. bila je 596 093 kruna, 1885. – 1 868 743 kruna, 1895.– 8 333 333 kruna, 1904. – 12 000 000 kruna i 1910. godine 16 675 000 kruna.<sup>35</sup>

#### RAFINERIJA KAMENIH ULJA D.D.

Prema riječima Valentina Cseha, Austro-Ugarska je 1909., s godišnjom naftnom proizvodnjom od 2 005 315 tona, bila treći proizvođač nafte na svijetu.<sup>36</sup> Povijest korištenja nafte započela je 1854. kada je Ignacy Łukasiewicz iz Lavova uspješno iz nje destilirao ulje za svjetiljke, položivši time temelj proizvodnje. Nakon toga je na više mjesta diljem svijeta započela eksploatacija i rafiniranje crnoga zlata. Prve rafinerije nastale su u Galiciji odakle se tehnologija proširila u druge krajeve svijeta. Prva ugarska rafinerija otvorena je već 1854. u Brašovu, nakon toga uslijedila je rafinerija u Orsovi 1878. godine. Te su dvije rafinerije nastojale iskoristiti blizinu naftnih polja u Galiciji i Rumunjskoj.

Od 1875. do 1885. tada već zastarjeli jedrenjaci u Europu su iz SAD-a dopremali velike količine nafte zahvaljujući Roc-

<sup>34</sup> DAR. PO–1. 198–201.

<sup>35</sup> Compass [1872–1943]: <https://adtplus.arcanum.hu/hu/collection/MagyarCompass/>. DAR. PO–1. 198–201.

<sup>36</sup> Valentin Cseh (2020): *A magyar olajipar Trianon előtt és után*. Közlekedési és technikatörténeti szemle 2020:47–84.

#### FIRST FIUME RICE-MILL AND FARINACEOUS FACTORY LIMITED

The local Fiume branch of the Hungarian General Credit Bank, associated with the names of Artúr Steinacker and Lajos Ossoinack, started its operation in 1881 and immediately began to establish companies. One of those companies was the rice mill (est. on 11th July 1881), and the other was the crude oil refinery in 1882.<sup>33</sup> Both plants were constructed on the outskirts of Fiume, in Ponsal.

The rice mill was already considered a state-of-the-art building during its construction because it had electricity installed besides being 520 HP power-driven. The plant's annual production capacity was 500,000 quintals (400,000 quintals of hulled rice, 30,000 quintals of starch and 70,000 quintals of by-products), making it the largest hulling company in Austria-Hungary. The number of employees was 450 on average between 1891 and 1910, 67 per cent of whom were men, 27 per cent were women, 2,5 per cent were boys, and 3,5 per cent were girls.<sup>34</sup> The rice mill could continually increase its production between 1889 and 1912. During that period, the plant produced an average of 318,905 quintals of hulled rice, 66,829 quintals of starch, and 67,924 quintals of by-products (used primarily as animal feed) annually. The value of the company's production (converted into crowns) was 596,093 crowns in 1883, 1,868,743 crowns in 1885, 8,333,333 crowns in 1895, 12,000,000 crowns in 1904, and 16,675,000 crowns in 1910.<sup>35</sup>

<sup>33</sup> FHKS 1896.

<sup>34</sup> DAR. PO–1. 198–201.

<sup>35</sup> Compass [1872–1943]: <https://adtplus.arcanum.hu/hu/collection/MagyarCompass/>. DAR. PO–1. 198–201.

#### THE CRUDE OIL REFINERY LIMITED

To borrow Cseh's wording, Austria-Hungary was the third-largest crude oil producer in the contemporary world market in 1909, with an annual production of 2,005,315 tons.<sup>36</sup> The history of crude oil utilization started in 1854 when Ignacy Łukasiewicz of Lemberg successfully manufactured lamp oil from crude oil, establishing a demand for exploiting crude oil. After that, the mining and refining of the 'black gold' started at several points in the world. The first refineries were established in Galicia, and the technology spread from there to other parts of the world. The first refinery in Hungary was created as early as 1854 in Brasov, followed by the refinery in Orsova in 1878. Those two factories intended to utilize the closeness of Galician and Romanian oilfields.

The sailing ships, already considered outdated, carried large amounts of oil from the USA to Europe between 1875 and 1885, since the ongoing Rockefeller price war depressed the oil prices in the world market. As a result, cheap oil flooded the European market. The Rothschild family – owning the Russian oilfields jointly with the Nobel family – reacted to that supply by establishing a refinery in Fiume in cooperation with their banking houses, Artúr Steinacker and Lajos Ossoinack, in 1882–83.<sup>37</sup> The company was constructed to the northwest of the harbour, with a separated self-contained crude oil port, to which the Hungarian Railways, at their own expense, constructed tracks connected to the Fiume

<sup>36</sup> Cseh Valentin [2020]: *A magyar olajipar Trianon előtt és után*. Közlekedési és technikatörténeti szemle 2020. 47–84.

<sup>37</sup> Szurovy 1993.



**A FIUMEI KŐOLAJFINOMÍTÓ ÉPÜLETE / A fiumei kőolajfinomító épülete / The building of the oil refinery of Fiume** (Pelles Márton)

kefellerovom cjenovnom ratu u Americi koji je srušio cijenu na svjetskom tržištuprelavivši europsko tržište jeftinim proizvodima. Na to je reagirala obitelj Rothschild (koja je zajedno s obitelji Nobel bila vlasnik ruskih naftnih polja) ipreko svojih banaka, na čelu s Arthurom Steinackerom i Luigijem Ossoinackom, 1882.–1883. osnovala rafineriju u Rijeci.<sup>37</sup> Rafinerija je sagrađena sjeverozapadno od velike luke i imala je vlastitu naftnu luku koja se mogla zatvoriti, a za koju su Mađarske željeznice (MÁV) na vlastiti trošak, za 1 320 000 forinti, izgradile kolosijek povezan s riječkim kolodvornomtepunionicu i utovarnu rampu.<sup>38</sup>

Rafinerija površine 40 000 m<sup>2</sup> godišnje je mogla proizvoditi više od 500 000 metričkih kvintala gotovog proizvoda, što je pokrivalo 30% tadašnjih godišnjih potreba Austro-Ugarske.<sup>39</sup> Tvornica je, uz to, svaki

<sup>37</sup> Szurovy 1993.

<sup>38</sup> 1883. évi XXVIII. tc.

<sup>39</sup> FHKS 1896.

A tengereken az 1875–1885 közötti években, az akkor már elavultnak számító vitorlások nagy mennyiségű kőolajat szállítottak az USA-ból Európa irányába, hiszen az Amerikában zajló Rockefeller-féle ár-háború lenyomta a kőolaj világpiaci árát, és az olcsó árú elárasztotta az európai piacot. Erre a kínálatra reagált – az orosz olajmezőket a Nobel családdal együtt birtokló – Rothschild család azzal, hogy saját bankházaival és Steinacker Artúrral, valamint Ossoinack Lajossal közösen 1882–83-ban kőolajfinomítót alapított Fiumében.<sup>37</sup> A vállalat a nagyikötőtől északnyugatra épült fel egy önálló, lezárható kőolajkötővel, amelyhez a MÁV saját költségén 1 320 000 Ft értékben kiépítette a fiumei állomáshoz csatlakozó síneket, töltőállomásokat és rakodót.<sup>38</sup>

A 40 000 m<sup>2</sup> alapterületű finomító évenként 500 000 métermázsánál is nagyobb

<sup>37</sup> Szurovy 1993.

<sup>38</sup> 1883. évi XXVIII. tc.

mennyiségű végterméket volt képes előállítani, ami az akkori Ausztria-Magyarország éves igényének 30%-át jelentette.<sup>39</sup> Ezen felül a gyár képes volt naponta 5 000 q olajat hordókban, tartálykocsikban vagy saját kannáiban (a vállalat fenntartott egy kannagyárat 300 000 darabos évenkénti gyártási kapacitással) elszállítani. Az üzem a petróleumgyártáson felül kenőolaj, benzin, gázolaj és paraffin gyártására is be volt rendezve, a termelési melléktermékek hasznosítására pedig működtetett egy műtrágyagyárat is éves 500 tehervagonnyi termelési kapacitással.<sup>40</sup>

A gyár dolgozóit és a munkakörülményeket tekintve meg kell jegyezni, hogy 1907-ben bevezették az elektromosságot, és így a villanyvilágítást is a gyárpületbe. A dolgozói létszámról 1891–1910 között vannak adataink. Így öt éves átlagokat nézve 1891–1895 között 323 fő, 1896–1900 között 236 fő, 1901–1905 között 289 fő és 1906–1910 között 378 fő dolgozott vállalatnál.<sup>41</sup> A vállalat emellett igyekezett hangsúlyt fektetni a dolgozói jólétére is, hiszen például 1906-ban fürdőhelyet biztosított részükre.<sup>42</sup> A vállalat – nem számítva a kezdő 1885-ös évet – 1886–1895 között átlagosan 500 429 q, 1896–1905 között 257 848 q és 1906–1911 között 352 000 q árut állított elő, melynek értéke 1895–1910 között átlagosan 9 261 023 K volt.

dan mogla otpremati 5000 kvintala ulja u bačvama, cisternama ili vlastitim kantama (poduzeće je imalo i tvornicu kanta s godišnjom proizvodnjom od 300 000 komada). Osim petroleja, rafinerija je proizvodila mazivo ulje, benzin, plinsko ulje i parafin, a za korištenje nusproizvoda održavala je i tvornicu umjetnoga gnojiva kapaciteta 500 teretnih vagona godišnje.<sup>40</sup> Što se tiče radnih uvjeta rafinerijskih radnika valja istaknuti da je električna energija, uz električnu rasvjetu, u rafinerijsku zgradu uvedena 1907. godine. Podacima o broju radnika raspoložemo za razdoblje 1891.–1910. Prema petogodišnjim prosječnim podacima rafinerija je 1891.–1895. zapošljavala 323 radnika, 1896.–1900. 236 radnika, 1901.–1905. 289 radnika i 1906.–1910. 378 radnika.<sup>41</sup> Poduzeće se uz tonastojalo još više brinuti o dobrobiti radnikapa im je tako, primjerice, 1906. izgradilo kupalište.<sup>42</sup> Ne računajući početnu 1885. godinu – rafinerija je 1886.–1895. proizvodila prosječno 500 429 kvintuala, 1896.–1905. 257 848 kvintala i 1906.–1911. 352 000 kvintala gotovih proizvoda, čija je prosječna vrijednost 1895.–1910. bila 9 261 023 krune.

### OSTALA VELIKA RIJEČKA PODUZEĆA

Treba ponešto reći i o ostalim velikim riječkim poduzećima. Godine 1874. Luigi Ossoinack osnovao je sa šogorom Euge-

station, a filling station and a pier in a value of 1,320,000 forints.<sup>38</sup>

The refinery of 40 000 m<sup>2</sup> of ground space could produce more than 500,000 quintals of end-product, which met 30 per cent of the annual demand in Austria-Hungary at the time.<sup>39</sup> On top of that, the factory could transport 5,000 quintals of oil in barrels, tankers, or their own cans (the company maintained a can factory with an annual production capacity of 300,000 pieces). Besides petroleum, the plant was equipped to produce lubricating oil, petrol, diesel oil, and paraffin. To utilize the by-products of manufacturing, it operated a fertilizer plant with a capacity of filling 500 freight cars annually.<sup>40</sup>

It should be noted that to improve the working conditions for the employees, electricity and electric lighting were installed in the factory building in 1907. We have data concerning the headcount of the period between 1891 and 1910. Thus, concerning five-year averages, it was 323 employees between 1891 and 1895, 236 people between 1896 and 1900, 289 between 1901 and 1905, and 378 between 1906 and 1910.<sup>41</sup> Besides, the company strived to focus on its employees’ welfare, e.g., it secured for them bathing places in 1906.<sup>42</sup> Not including the initial year, 1885, the company produced an average of 500,429 quintals of products between 1886 and 1895, 257,848 quintals between 1896 and 1905, and 352,000 quintals

<sup>38</sup> 1883. évi XXVIII. tc.

<sup>39</sup> FHKŠ 1896.

<sup>40</sup> Pelles Márton – Zsigmond Gábor [2022]: *Povijest Riječke Ugarske Trgovačke mornarice 1868. – 1921. / Storia della Marina mercantile ungherese di Fiume 1868–1921*. Sambotel, Izdavačka kuća Szülföld kiadó.

<sup>41</sup> DAR. PO–1. 198–201.

<sup>42</sup> DAR. 46. 336–1906–II–3311.

between 1906 and 1911, the value of which was 9,261,023 crowns on the average between 1895 and 1910.

### OTHER LARGE INDUSTRIAL ENTERPRISES IN FIUME

Other large companies in Fiume must also be mentioned. Lajos Ossoinack and his brother-in-law, Jenő Baccich, established a timber industrial enterprise in 1874, “Lavoratorio meccanico di legnami”. Unfortunately, we do not know much about the company’s operation. Still, it is for sure that it performed considerable production already in its first years of existence. When on the initiative of Ossoinack, the Hungarian state started its experiment of launching a permanent Fiume-Liverpool ship service between 1874 and 1877, the Hungarian flour was exported in Ossoinack’s barrels.<sup>43</sup> Later, following Lajos Ossoinack’s death in 1905, the company was re-established as a joint-stock company. In 1912, under the management of Endre Ossoinack, the company got expanded with a division producing brushes.<sup>44</sup> The total value of production amounted to an annual average of 292,048 crowns.<sup>45</sup>

The Fiume Cocoa and Chocolate Factory Limited was created with 200,000 forints share capital in 1896, with the support of the Fiume Credit Bank, and the general manager was Emil Gerbeaud. The company produced an annual average of 155 tons of chocolate, 1,750 tons of cocoa powder, 120 tons of cocoa mass, 150 tons of jam,

<sup>43</sup> Pelles–Zsigmond 2022.

<sup>44</sup> DAR. 46. 692–1913–VIII–1418; DAR. JU–5: Kraljevski gubernij za Rijeku i Ugarsko-hrvatsko primorje. 56–1916–III–925.

<sup>45</sup> DAR. PO–1. 198–201.

nom Bačićem drvnoindustrijsko poduzeće *Lavoratorio meccanico di legnami*. O poslovanju poduzeća zna se malo, no sigurno je da je već tijekom prvih godina poslovalo ozbiljno. Kada je ugarska država na Ossoinackovu inicijativu između 1874. i 1877. počela eksperimentirati uvođenjem stalne brodske linije Rijeka – Liverpool, mađarsko je brašno izvoženo u Ossoinackovim bačvama.<sup>43</sup> Nakon njegove smrti 1905. poduzeće je pretvoreno u dioničko društvo, a 1912., kada mu je na čelu bio Andrea Ossoinack, prošireno je odjelom za proizvodnju četki i kistova.<sup>44</sup> Vrijednost ukupne prosječne proizvodnje iznosila je 292 048 kruna.<sup>45</sup>

Riječka Tvornica kakaa i čokolade d.d. na čelu s Emilom Gerbaudom osnovana je 1896. s temeljnim kapitalom od 200 000 forinti. Poduzeće je godišnje prosječno proizvodilo 155 tona čokolade, 1750 tona kakaa u prahu, 120 tona mase od kakaa, 150 tona džema i 300 tona bombona. O rastu poduzeća svjedoči i gradnja riječkog skladišta kakaa 1913. godine.<sup>46</sup> Prihodi tvornice 1897. iznosili su 100 000 forinti, 1901. godine 595 303 kruna, a nakon 1906. već su premašili 1 100 000 kruna.<sup>47</sup>

Društvo Riječka pržionica kave d.d. s temeljnim su kapitalom od 140 000 kruna osnovali 1897. tamošnji obrtnici (Anton Copaitich /Kopajtić, Francesco Colazio). Tvornica je prženu kavu proizvodila u sve manjim količinama: 1900. proizvodnja je iznosila 2 750 tona, 1902. – 2 045 tona, 1906. – 1 700 tona, a 1910. godine 350

<sup>43</sup> Pelles–Zsigmond 2022.

<sup>44</sup> DAR. 46. 692–1913–VIII–1418; DAR. JU–5: Kraljevski gubernij za Rijeku i Ugarsko-hrvatsko primorje. 56–1916–III–925.

<sup>45</sup> DAR. PO–1. 198–201.

<sup>46</sup> DAR. 46. 706–1913–IX–7140.

<sup>47</sup> DAR. PO–1. 198–201.

### TOVÁBBI FIUMEI NAGYVÁLLALATOK

Szólnunk kell néhány szót Fiume további nagyvállalatairól is. 1874-ben alapította Ossoinack Lajos sógorával Baccich Jenővel faipari vállalatát „Lavoratorio meccanico di legnami” néven. A vállalat működéséről keveset tudunk, annyi bizonyos, hogy komoly termelés folyt már az első években is. Amikor 1874–1877 között a magyar állam elkezdett kísérletezni – Ossoinack kezdeményezésére – egy állandó Fiume-Liverpool hajójárat beindításával, akkor a magyar lisztet Ossoinack hordóiban exportálták.<sup>43</sup> Később Ossoinack Lajos 1905-ös halála után a cég részvénytársasággá alakult, majd pedig 1912-ben Ossoinack Endre igazgatósága alatt kibővült egy kefe- és ecsetgyártó részleggel is.<sup>44</sup> A termelés összértéke évente átlagosan 292 048 K volt.<sup>45</sup>

A Fiumei Cacao- és Csokoládégyár Részvénytársaság 1896-ban alakult meg a Fiumei Hitelbank támogatásával és Gerbaud Emil vezetésével, 200 000 Ft-rattőkével. A vállalat átlagosan évi 155 tonna csokoládét, 1 750 tonna kakaóport, 120 tonna kakaómasszát, 150 tonna dzsemet és 300 tonna bonbont állított elő. A vállalat termelésének növekedését mutatja, hogy 1913-ban kakaóraktárt is építtetett Fiumében.<sup>46</sup> Bevétele 1897-ben 100 000 Ft-r, 1901-ben 595 303 K volt, 1906-tól pedig már 1 100 000 K fölé emelkedett.<sup>47</sup>

A Fiumei Kávépörköldé Rt-t helyi iparosok (Anton Copaitich, Francesco Colazio)

<sup>43</sup> Pelles–Zsigmond 2022.

<sup>44</sup> DAR. 46. 692–1913–VIII–1418; DAR. JU–5: Kraljevski gubernij za Rijeku i Ugarsko-hrvatsko primorje. 56–1916–III–925.

<sup>45</sup> DAR. PO–1. 198–201.

<sup>46</sup> DAR. 46. 706–1913–IX–7140.

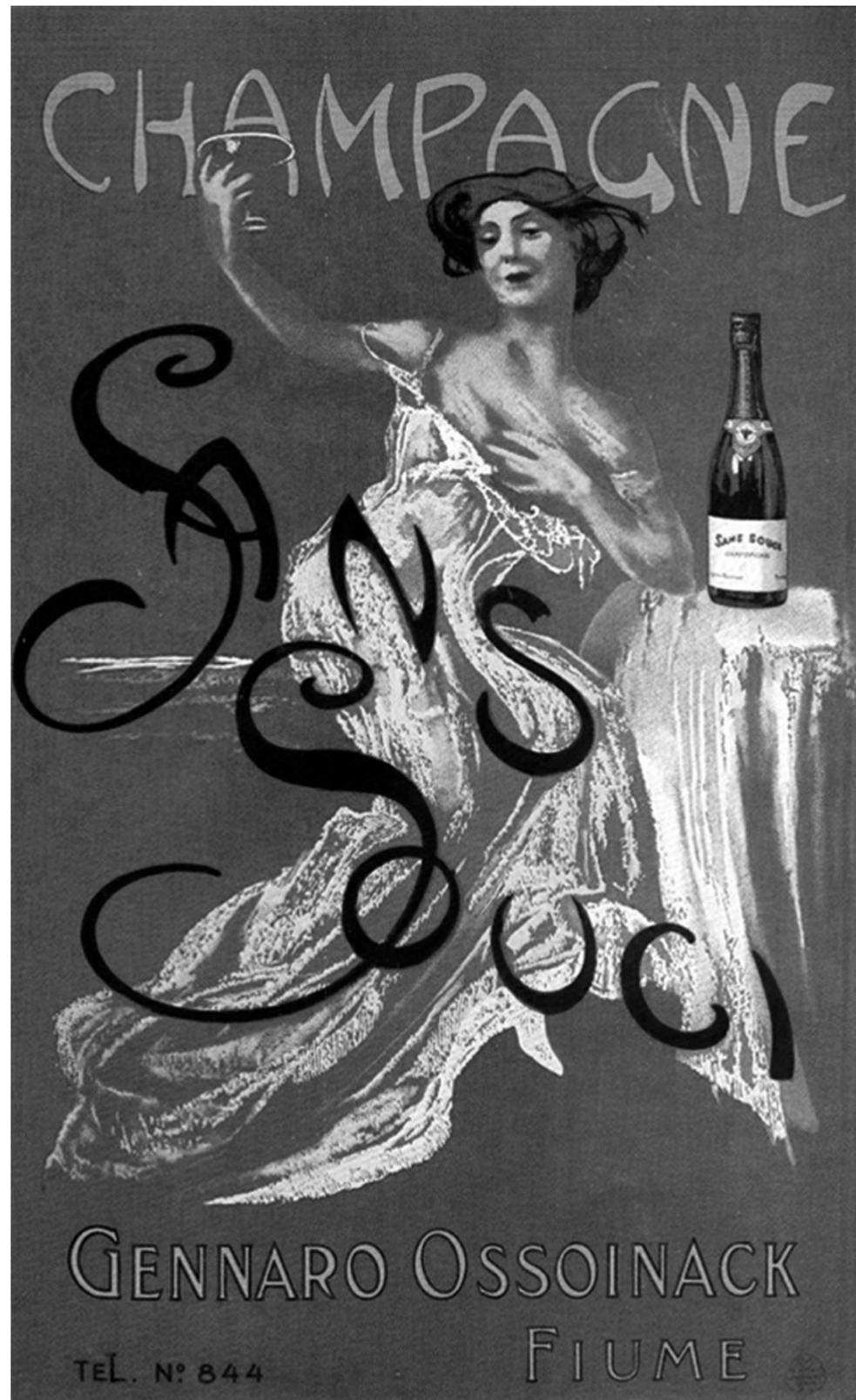
<sup>47</sup> DAR. PO–1. 198–201.

<sup>39</sup> FHKŠ 1896.

<sup>40</sup> Pelles Márton – Zsigmond Gábor [2022]: *Povijest Riječke Ugarske Trgovačke mornarice 1868. – 1921. / Storia della Marina mercantile ungherese di Fiume 1868–1921*. Szombathely, Szülföld kiadó.

<sup>41</sup> DAR. PO–1. 198–201.

<sup>42</sup> DAR. 46. 336–1906–II–3311.



**OSSOINACK GENNARO PEZSGŐJE**  
**Ossoinack Gennaro pezsgője**  
**The champagne of Gennaro**  
**Ossoinack (MMKM. TFGY. 5378.)**

and 300 tons of bonbons. The company had a warehouse constructed for cocoa in 1913, which indicates the increase in its production.<sup>46</sup> The company's income was 100,000 Forints in 1897, 595,303 crowns in 1901, and from 1906 onward, it exceeded 1,100,000 crowns.<sup>47</sup>

The Fiume Coffee Roasting Co. Limited was established by local craftsmen (Anton Copaitich, Francesco Colazio) in 1897, with a share capital of 140,000 crowns. The company produced a continually decreasing amount of roasted coffee: it produced 2,750 tons in 1900, 2,045 tons in 1902, 1,700 tons in 1906, and 350 tons in 1910; their average annual value amounted to 600,000 crowns.<sup>48</sup>

Two chemical works operated in the country. One of them was the Stabimento 'prodotti chimici' (factory of chemical products), established in 1872, with a share capital of 200,000 forints, that grew to 570,000 crowns by 1908.<sup>49</sup> Its headcount was 21 in 1900. Between 1889 and 1912, the company produced an average annual 40,000 quintals of products (hydrochloric acid, sulphuric acid, nitric acid, aluminium sulphate). The other was the Union chemical works, established in 1894, with a share capital of 1,250,000 crowns. The company's income constantly increased: 554,600 crowns in 1901, 1,264,659 crowns in 1906, and 2,138,000 crowns in 1912.<sup>50</sup> Moreover, the Stabimento prodotti chimici paid an 8 per cent dividend (45,600 crowns), while Union paid 5.2 per cent (75,000 crowns) in 1908.<sup>51</sup>

46 DAR. 46. 706–1913–IX–7140.

47 DAR. PO–1. 198–201.

48 DAR. PO–1. 199–201.

49 Thirring 1912:338.

50 DAR. PO–1. 199–201.

51 Thirring 1912:338.

tona, uz prosječnu godišnjuvrijednost od 600 000 kruna.<sup>48</sup>

U gradu su djelovale i dvije kemijske tvornice. Jedna od njih, *Stabimento prodotti chimici* (Tvornica kemijskih proizvoda), osnovana je 1872. s temeljnim kapitalom od 200 000 forinti, kojije 1908. već porastao na 570 000 kruna.<sup>49</sup> U pogonu je 1900. radio 21 radnik. Poduzeće je u razdoblju 1889.–1912. prosječno godišnje proizvodilo 40 000 kvintala proizvoda (solne kiseline, sumporne kiseline, dušične kiseline i aluminijevog sulfata). Druga tvornica, Kemijska industrija *Unio*, osnovana je 1894. s temeljnim kapitalom od 1 250 000 kruna. Prihodi poduzeća neprekidnosu rasli: 1901. iznosili su 554 600, 1906. – 1 264 659, a 1912. godine 2 138 000 kruna.<sup>50</sup> Tvornica kemijskih proizvoda 1908. isplatila je 8% dividende (45 600 kruna), a *Unio* 5,2% (75 000 kruna).<sup>51</sup>

U riječkoj luci i danas se mogu vidjeti čelični stupovi lijevani u pogonu Mattea Skulla (Matteo Skull – *Fondiera in ferro ed altri metalli e costruzioni meccaniche in Fiume*). Pogon je osnovan 1883. i proizvodio je sve do 1916. godine.<sup>52</sup> Prosječno je zapošljavao 20 radnika, pri čemu je koristio dva stroja od po četiri konjske snage. Pogon je prvenstveno proizvodio sirovoiljevano željezo, čelik, broncu i olovne predmete. U razdoblju 1891.–1899. prosječna proizvodnja iznosila je 1 135,33 kvintala u vrijednosti od 20 770 kruna, od koje se polovica prodavala na domaćem, a polovica na stranim tržištima.<sup>53</sup>

48 DAR. PO–1. 198–201.

49 Thirring 1912:338.

50 DAR. PO–1. 199–201.

51 Thirring 1912:338.

52 FHKS 1896; DAR. JU–5.56–1916–III–716.

53 DAR. PO–1. 198–201.

1897-ben alapították 140 000 K alaptőkével. A gyár folyamatosan csökkenő mennyiségben tudott pörkölt kávé előállítani: 1900-ban 2 750 tonna, 1902-ben 2 045 tonna, 1906-ban 1 700 tonna, 1910-ben 350 tonna árut állított elő, melynek értéke átlagosan 600 000 K volt évente.<sup>48</sup>

A városban működött két vegyészeti gyár is. Az egyik a Stabimento prodotti chimici, azaz a „vegyészeti termékek gyára” volt, mely 1872-ben alakult meg a városban 200 000 forint alaptőkével mely 1908-ban már 570 000 K volt.<sup>49</sup> Dolgozóinak létszáma 1900-ban 21 fő volt. A vállalat 1889–1912 között évenként átlagosan 40 000 q árut állított elő (sósav, kénsav, salétromsav, alumínium szulfát). A másik az Union vegyészeti gyár volt, amely 1894-ben alakult meg 1 250 000 K alaptőkével. A vállalat bevétele folyamatosan növekedett: 1901-ben 554 600 K, 1906-ban 1 264 659 K és 1912-ben 2 138 000 K volt.<sup>50</sup> A Stabimento prodotti chimici 1908-ban 8%-os osztalékot (45 600 K) fizetett, míg az Union 5,2%-ot (75 000 K).<sup>51</sup>

A fiumei kikötőben mind a mai napig megtalálhatóak a Skull Mátyás üzemében (a vállalat olasz neve: Matteo Skull – *Fondiera in ferro ed altri metalli e costruzioni meccaniche in Fiume* volt) öntött acélcölöpök. Az üzem az 1883-ban alakult, és még 1916-ban is működött.<sup>52</sup> Átlagosan 20 főt foglalkoztatott és két darab egyenként négy lóerős gépet használt. Az előállított termékek főleg nyersvas volt, valamint kovácsoltvas, öntöttvas, acél, bronz és ólom tárgyak.

48 DAR. PO–1. 198–201.

49 Thirring 1912:338.

50 DAR. PO–1. 199–201.

51 Thirring 1912:338.

52 FHKS 1896; DAR. JU–5. 56–1916–III–716.

A termelésben 1891–1899 között évente átlagosan 1 135,33 mázsa, 20 770 koronányi árut állított elő, melyeknek általában a fele belföldi és a fele külföldi rendeltetésű volt.<sup>53</sup>

Skullén kívül 1876-óta működött egy másik öntöde is Fiumében, amely az idősebb és a fiatalabb Luigi Cussar nevéhez fűződött.<sup>54</sup> A Cussar vállalat is különféle fémek öntésével, és azokból tárgyak létrehozásával foglalkozott (főleg az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. és a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. voltak a megrendelői). Munkásainak létszáma átlagosan 40 fő volt. A gyárban 1895-ben még csak egy gép dolgozott 12 lóerővel, ám az 1909-es évtől a kamarai jelentésekben már kettő darab „Cussar” működési elvű motor szerepelt együttes 27 lóerővel. A termelés értéke 1895–1911 között átlagosan évi 87 264 K volt.<sup>55</sup>

A kikötővárosban 1907-ben alakult meg a Magyar-Horvát Aszfaltgyár. Az üzem 1907–1911 között összesen 170 930 q aszfaltot és bitument gyártott évenkénti átlagosan 616 000 K értékben. Ez idő alatt 100 LE és évenkénti átlagosan 115 dolgozója volt a vállalatnak.<sup>56</sup>

Rá egy évvel alakult meg Milch és Battestin Első Fiumei Parketta- és Gőzfűrészüzeme, amely 1908–1911 között átlagosan 60 fővel és 120 lóerővel évenkénti 266 000 K értékben állított elő termékeket. A parkettagyár a háború alatt a haditengerészet számára szállított lucfenyődeszkákat, illetve a fiumei és a zenggi dohánygyárak részére ládákat.<sup>57</sup>

53 DAR. PO–1. 198–201.

54 Thirring 1912:307.

55 DAR. PO–1. 198–201.

56 DAR. PO–1. 201; DAR. 46. 645–1912–IX–230.

57 DAR. JU–5. 56–1916–III–807.



THE SKULL FOUNDRY'S MANHOLE COVER IN RIJEKA / A Skull vasöntöde csatornafedele Fiumében / The Skull Foundry's manhole cover in Rijeka (Pelles Márton)

Osim Skullove, u Rijeci je od 1876. djelovala i druga ljevaonica koja se vezuje uz Luigija Cussara starijeg i mlađeg.<sup>54</sup> Poduzeće Cussar bavilo se proizvodnjom raznovrsnih metalnih odljevaka i lijevanih predmeta (ponajviše za Kraljevsko brodarsko plovodbeno dioničko društvo *Jadran* i Ugarsko-hrvatsko pomorsko parobrodarsko dioničko društvo). Ljevaonica je prosječno zapošljavala 40 radnika. Pogon je 1895. imao tek jedan stroj od 12 konjskih snaga, a od 1909. u komorskim izvješćima već se spominju dva motora tipa Cussar ukupne snage 27 konjskih snaga. Vrijednost prosječne godišnje proizvodnje u razdoblju 1895.–1911. iznosila je 87 264 kruna.<sup>55</sup>

Godine 1907. u Rijeci je osnovana Ugarsko-hrvatska tvornica asfalta. Tvornica je u razdoblju 1907.–1911. proizvela ukupno 170 930 kvintala asfalta i bitumena prosječne vrijednosti 616 000 kruna. U to vrijeme

54 Thirring 1912:307.

55 DAR. PO–1. 198–201.

The cast steel poles produced in the plant of Mátyás Skull (the company's Italian name was: Matteo Skull – Fondiera in ferro ed altri metalli e costruzioni meccaniche in Fiume) can still be seen in the Fiume port. The plant was established in 1883, and in 1916 it was still in operation.<sup>52</sup> It employed 20 people on average and used two machines, 4 HP apiece. The produced goods were mainly crude iron and objects made of wrought iron, cast iron, steel, bronze and lead. The company produced an annual average of 1,135.33 quintals of goods, at a value of 20,770 crowns between 1891 and 1899, half of which was intended for the internal markets, half to be exported.<sup>53</sup>

Apart from Skull's works, another foundry operated in Fiume from 1876, associated with the senior and junior Luigi Cussar's names.<sup>54</sup> Cussar company dealt with casting different metals and producing different objects from them (its primary customers were Adria Hungarian Royal Steamship Company Limited and the Hungarian-Croatian Steamship Company Limited). Its headcount was 40 on average. Initially, only one 12 HP machine operated in the factory. Still, as of 1909, there are already two machines recorded in the Chamber's reports working by the "Cussar" operation method with a total horsepower of 27. The annual average value of production was 87,264 crowns between 1895 and 1911.<sup>55</sup>

The Hungarian-Croatian Asphalt Works in the seaport was established in 1907. The plant produced, on average, altogether 170,930 quintals of asphalt and bitumen

52 FHKS 1896; DAR. JU–5. 56–1916–III–716.

53 DAR. PO–1. 198–201.

54 Thirring 1912:307.

55 DAR. PO–1. 198–201.

annually at a value of 616,000 crowns. During that time, the company had 100 HP and annually 115 employees on average.<sup>56</sup>

A year later, Milch's and Battestin's First Fiume Parquetry and Steam Sawmill was founded, which produced goods with an annual 60 headcount and 120 HP on the average between 1908 and 1911, at a value of 266,000 crowns. The company supplied spruce boards to the naval forces and cases to the tobacco companies in Fiume and Senj during the war.<sup>57</sup>

The Hungaria Vegetable Oil Factory was established in 1909 with a share capital of 947,606 crowns.<sup>58</sup> The company produced olive oil and oil cake at an average value of 7,801,250 annually with 130 workers and 640 HP between 1909 and 1912.<sup>59</sup>

The rope factory of Giovanni Sirola (est. in 1890) is also worth mentioning, which was the supplier of the most prominent Hungarian maritime companies.<sup>60</sup>

The Fiume Furniture Co. Limited operated in the city from 1887. Its chairman was Lajos Pollák, the directors were Nándor Fery and Adolf Lord. The company's share capital was 800,000 crowns, and the enterprise had its branches in London and Lyon. It employed 600 skilled workers, and its machines were of 120 HP. It exported to England, France, Italy, Africa, Asia, and America.<sup>61</sup> The First Fiume Steam Laundry and Ironing Co. Limited Gőzmosó és Művasaló Rt. was founded in 1900, with a share capital of 100,000 crowns. Its direc-

56 DAR. PO–1. 201; DAR. 46. 645–1912–IX–230.

57 DAR. JU–5. 56–1916–III–807.

58 Thirring 1912:338.

59 DAR. PO–1. 200–201.

60 DAR. JU–5. 120–1893–467; Thirring 1912:307.

61 Compass.

poduzeće je raspolagalo strojevima od 100 konjskih snaga i zapošljavalo godišnje prosječno 115 radnika.<sup>56</sup>

Godinu dana poslije osnovana je Prva riječka tvornica parketa i parna pilana *Milch i Battestin* koja je između 1908. i 1911. uz prosječno 60 radnika i snagu strojeva od 120 konjskih snaga proizvodila u vrijednosti 266 000 kruna. Tvornica parketa za vrijeme rata Ratnoj je mornarici isporučivala daske od smrekete kovčege za riječku i senjsku tvornicu duhana.<sup>57</sup>

Riječka Tvornica biljnih ulja *Hungaria* osnovana je 1909. s temeljnim kapitalom od 947 606 kruna.<sup>58</sup> U razdoblju 1909.–1912. tvornica je sa 130 radnika i strojevima ukupne snage 640 konjskih snaga proizvodila maslinovo ulje i uljane pogače u godišnjoj vrijednosti 7 801 250 kruna.<sup>59</sup>

Valja spomenuti i tvornicu užadi Giovanni Sirole (osnovana 1890.) koja je bila dobavljač najvećih ugarskih brodarskih društava.<sup>60</sup>

Društvo Riječka tvornica namještaja d.d. djelovalo je od 1887. godine. Predsjednik uprave bio je Lajos Pollák, a direktori Nándor Fery i Lord Adolf. Temeljni kapital poduzeća koje je imalo ispostave u Londonu i Lyonu iznosio je 800 000 kruna. Godine 1905. poduzeće je zapošljavalo 600 stručnih radnika i raspolagalo strojevima od ukupno 120 konjskih snaga. Izvoz je ponajviše bio usmjeren prema Engleskoj, Francuskoj, Italiji, Africi, Aziji i Americi.<sup>61</sup> Prva riječka parna praonica i glačonica osnovana je 1900. s temeljnim kapitalom

56 DAR. PO–1. 201; DAR. 46. 645–1912–IX–230.

57 DAR. JU–5. 56–1916–III–807.

58 Thirring 1912:338.

59 DAR. PO–1. 200–201.

60 DAR. JU–5. 120–1893–467; Thirring 1912:307.

61 Compass.

A Hungaria Növényolajgyár 1909-ben jött létre a városban 947 606 K alaptőkével.<sup>58</sup> A vállalat 1909–1912 között átlagosan 130 munkással és 640 lóerővel évenkénti 7 801 250 K értékben állított elő olívaolajat és olajpogácsát.<sup>59</sup>

Említésre méltó még Giovanni Sirola (1890-es alapítású) kötélgyára, aki a legnagyobb magyar hajózási társaságoknak is szállíthatott.<sup>60</sup>

A Fiumei Bútorgyár Rt. 1887-től működött a városban. Elnöke Pollák Lajos, igazgatói Fery Nándor és Lord Adolf voltak. A vállalat alaptőkéje 800 000 K volt, és fenntartott telepeket Londonban és Lyonban is. 1905-ben 600 szakmunkást foglalkoztatott és 120 lóerős gépekkel rendelkezett. Kivitelének iránya Anglia, Franciaország, Olaszország, Afrika, Ázsia és Amerika volt.<sup>61</sup> Az Első Fiume Gőzmosó és Művasaló Rt. 1900-ban alakult meg 100 000 K alaptőkével. Igazgatói Rossbacher Flóris, Baccich Biagio, Poldrugo Vince és Lederer József voltak.<sup>62</sup>

Emidio (Emőd) Mohovich könyv- és nyomdájára 1866-ban alakult meg a városban, miután megvásárolta Rezza Herkules üzemét, akit a horvát kormányzat vetett börtönbe politikai írásai miatt.<sup>63</sup> A vállalkozás leginkább a helyi újságokat állította elő, de foglalkozott mindennemű nyomdai termékek előállításával is (szépirodalom, helyi hivatalok, vállalatok kimutatásai).

58 Thirring 1912:338.

59 DAR. PO–1. 200–201.

60 DAR. JU–5. 120–1893–467; Thirring 1912:307.

61 Compass.

62 Compass.

63 Thirring 1912:308; Kőrösi Sándor – Szinnyey József [1896]:

Fiume irodalma. In: Borovszky Samu – Sziklay János [eds.]:

Magyarország Vármegei és Városai. Fiume és a magyar-horvát

tengerpart. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása.

132–144.

Ezekon felül működött még Fiumében többek között bőrgyár, jéggyár, gázgyár, konyakgyár, téglagyár, térszotyár is.

Ez a néhány vállalat is mutatja, hogy megérte annak idején beruházni a kikötővárosban, hiszen a befektetések megtérültek. Ezt a tényt mutatja Thirring statisztikai gyűjtése is, mely szerint 1908-ban a magyar városokban levő biztosítási, ipari és kereskedelmi részvénytársaságok összegzett helyi alaptőkének rangsorában Budapest (684 431 441 K) és Pozsony (22 094 288 K) után következett Fiume (20 118 406 K), és csak ezután a többi magyar város (átlagosan 4 millió korona összértékkel).<sup>64</sup> Karaman szerint a korabeli horvát viszonyok között is magasan a magyar Fiume volt az egyik legnépesebb és a legiparosodottabb városa a magyar-horvát tenger melléknek és a szárazföldi horvát területeknek.<sup>65</sup>

od 100 000 kuna. Direktori društva bili su Floris Rossbacher, Biagio Bačić, Vincenzo Poldrugo i Josef Lederer.<sup>62</sup>

Tiskarsko-litografski zavod Emidija Mohovicha osnovan je 1866., nakon što ga je vlasnik otkupio od Ercolea Rezza kojega su hrvatske vlasti zatvorile zbog njegovih političkih napisa.<sup>63</sup> Tu su se prvenstveno tiskarski proizvodi (beletristika, statistike gradskih tijela i poduzeća). U Rijeci su, među ostalim, djelovale i kožara, tvornica leda, plinara, tvornica konjaka, tvornica opeke i tvornica tjestenine.

Tih nekoliko poduzeća dokazuje da se isplatilo investirati u lučki grad. O tome svjedoče i Thirringovi statistički podatci, prema kojima je 1908. na ljestvici ukupnoga temeljnog kapitala dioničkih društava aktivnih u osiguravateljskom, industrijskom i trgovinskom sektoru ugarskih gradova, nakon Budimpešte (684 431 441 kuna) i Požuna (22 094 288 kuna), slijedila Rijeka (20 118 406 kuna), a tek nakon nje ostali ugarski gradovi (s ukupnom prosječnom vrijednošću od 4 milijuna kuna).<sup>64</sup> Prema Igoru Karamanu, Rijeka je bila najmnogoljudniji i industrijski najrazvijeniji grad Ugarsko-hrvatskog primorja i kopnene Hrvatske.<sup>65</sup>

tors were Flóris Rossbacher, Baccich Biagio, Vince Poldrugo and József Lederer.<sup>62</sup>

The book and lithographic printing office of Emidio (Emőd) Mohovich was founded in the city in 1866; after Mohovich purchased the plant of Herkules Rezza, whom the Croatian government imprisoned because of his political writings.<sup>63</sup> The enterprise primarily printed local newspapers, but it dealt with printed material (literature, reports of local offices and companies). On top of those, there were a leather factory, an ice factory, a gas plant, a cognac factory, a brick factory, and a factory of farinaceous products operating in Fiume.

Those few companies indicate that it was worth investing in the seaport since the investments could almost invariably return. The statistics collected by Thirring back that up, according to which Fiume (with its 20,118,406 crowns) was third in the rank concerning the Hungarian cities' insurance, industrial and commercial total share capital, after Budapest (with 684,431,441 crowns) and Pozsony (Bratislava, with 22,094,288 crowns). The rest of the Hungarian cities came only after Fiume (with an average of 4 million crowns altogether).<sup>64</sup> According to Karaman, Hungarian Fiume was one of the most densely populated and industrialized cities of the Hungarian-Croatian coastal region and the continental Croatian areas, even among the Croatian conditions of the time.<sup>65</sup>

62 Compass.

63 Thirring 1912:308; Kőrösi Sándor – Szinnéy József (1896): „Fiume irodalma”. U: Borovszky Samu – Sziklay János (ur.): *Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart*. Budimpešta. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 132–144.

64 Thirring 1912:332.

65 Karaman 1974.

62 Compass.

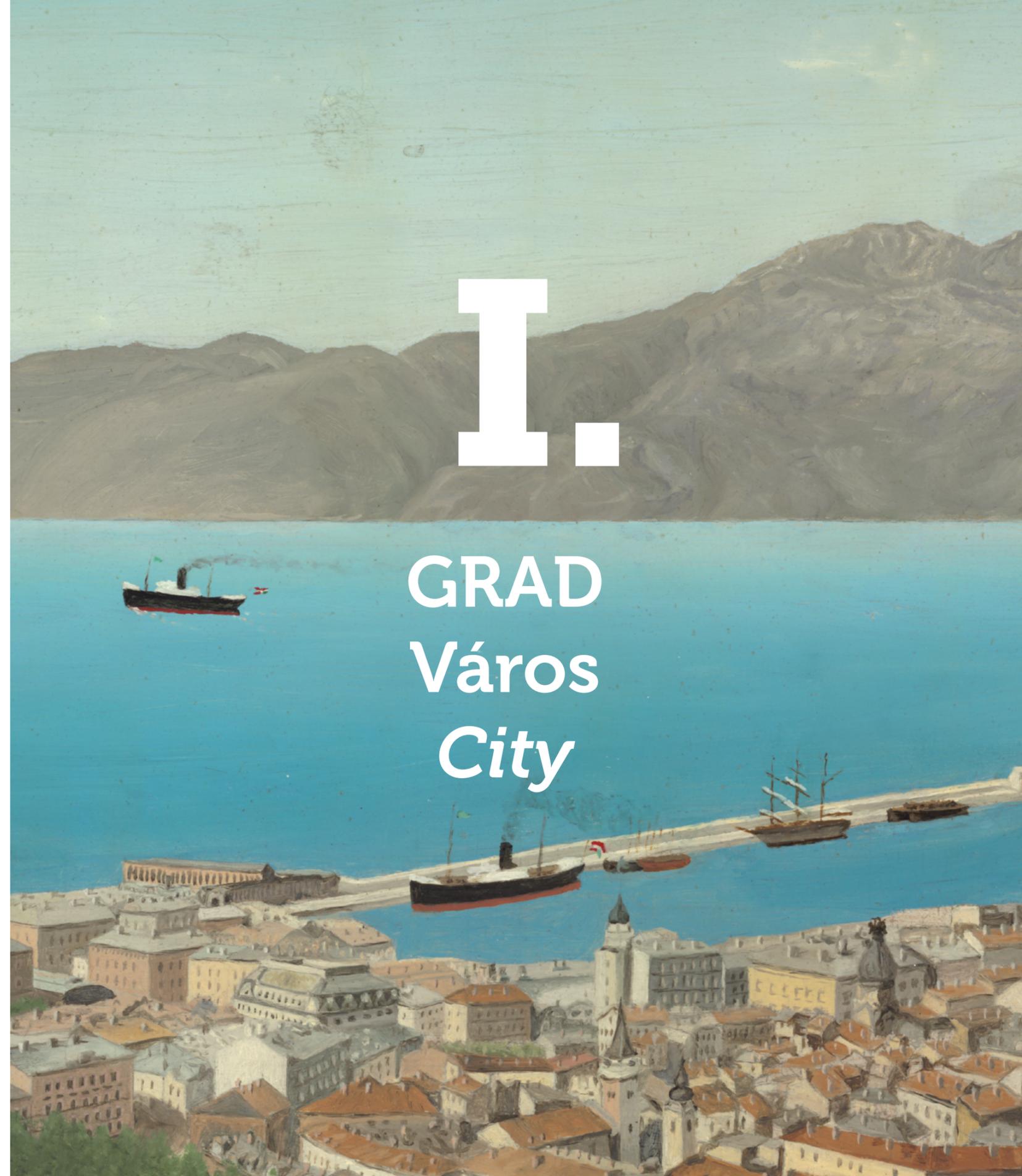
63 Thirring 1912:308; Kőrösi Sándor – Szinnéy József [1896]: Fiume irodalma. In: Borovszky Samu – Sziklay János [eds.]: *Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart*. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 132–144.

64 Thirring 1912:332.

65 Karaman 1974.

64 Thirring 1912:332.

65 Karaman 1974.



JEAN D'ALHEIM: POGLED S TRSATA NA RIJEKU  
Jean d'Alheim: Fiume látképe a Trsatról  
Jean d'Alheim: View of Rijeka from Trsat



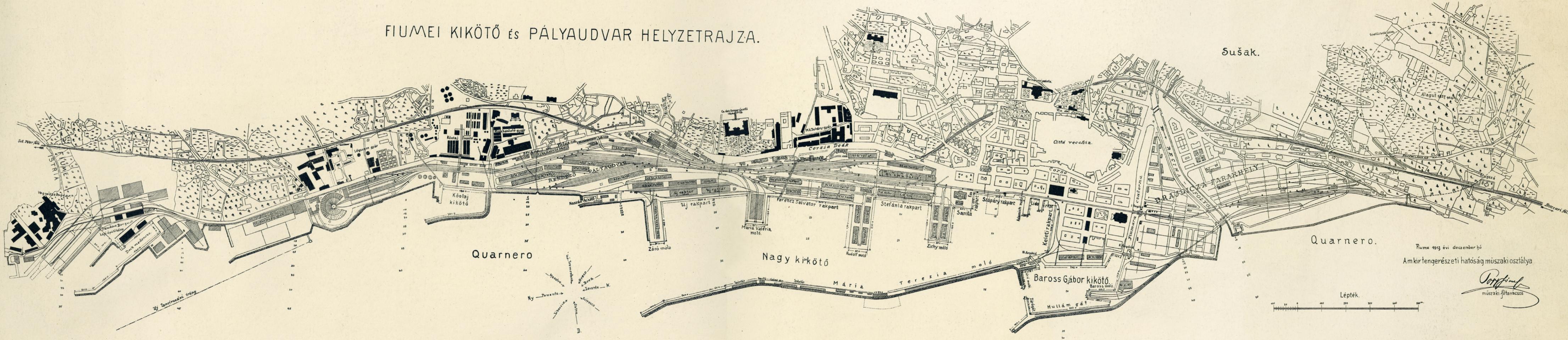
# FIUME ÉS TENGERPARTJA

A KIKÖTŐ ÉS PÁLYAUDVAR TELJES KIÉPÍTÉSÉVEL.



NACRTI IZGRADNJE RIJEČKE LUKE (1870.)  
A fiumei kikötő építésének tervei (1870)  
The blueprint of the Fiume port construction (1870)

# FIUMEI KIKÖTŐ ÉS PÁLYAUDVAR HELYZETRAJZA.



Quarnero.  
Fiume 1913 évi december hó  
Am kir tengerészeti hatóság műszaki osztálya

*J. J. J.*  
műszaki fotanócsos

# FIUME

a magyar szent korona országainak  
részét képező önálló kikötő város.

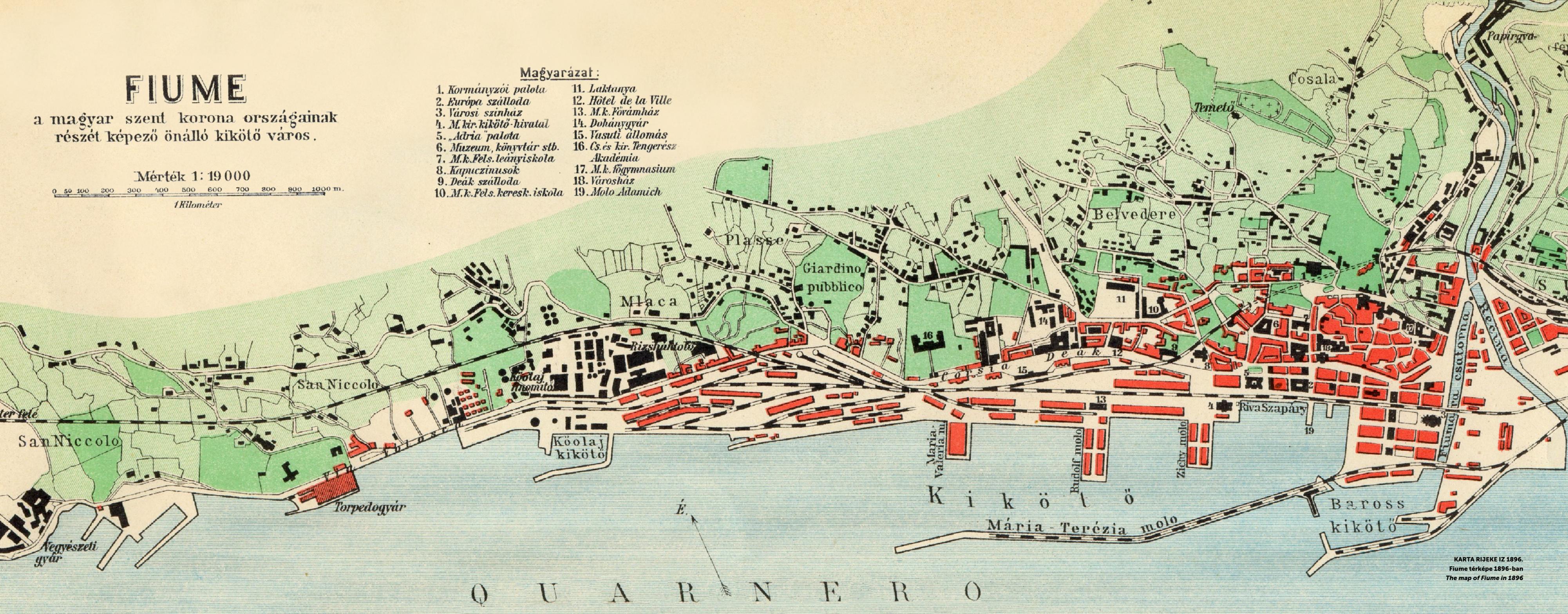
Mérték 1: 19 000

0 50 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 m.

1 Kilométer

## Magyarázat:

- |                               |                                       |
|-------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Kormányzói palota          | 11. Laktanya                          |
| 2. Európa szálloda            | 12. Hôtel de la Ville                 |
| 3. Városi színház             | 13. M.k. Fővárház                     |
| 4. M. kir. kikötő-hivatal     | 14. Dohánygyár                        |
| 5. „Adria” palota             | 15. Vasúti állomás                    |
| 6. Múzeum, könyvtár stb.      | 16. Cs. és kir. Tengerész<br>Akadémia |
| 7. M.k. Fels. leányiskola     | 17. M.k. főgymnasium                  |
| 8. Kapuczinusok               | 18. Városház                          |
| 9. Deák szálloda              | 19. Molo Adamich                      |
| 10. M.k. Fels. keresk. iskola |                                       |



KARTÁ RIJEKE IZ 1896.  
Fiume térképe 1896-ban  
The map of Fiume in 1896

Q U A R N E R O

**DEMONSTRACIJSKI KOMAD PREMA STANDARDU ČELIČNE  
TRČNICE MÁV RIJEKA-BUDIMPEŠTA (CCA. 1892.-1895.)  
A MÁV Fiume-Budapest közötti vasúti acélsínjének szabványa  
alapján készült bemutató darab (1892-1895 körül)  
*The demo model produced based on the standard steel rail used  
in the Hungarian Railways service between Fiume and Budapest  
(around 1892-1895)***



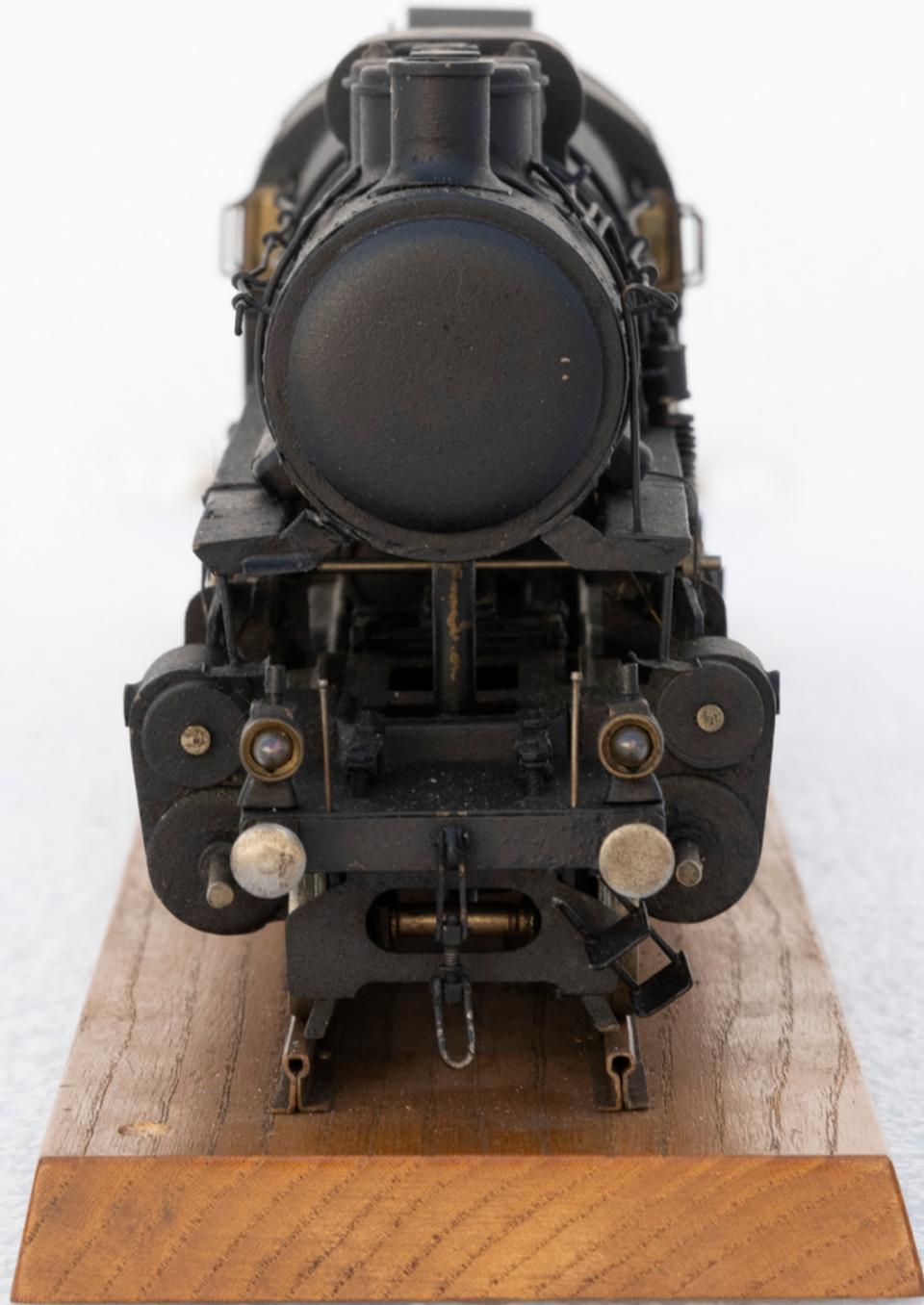
**MODEL BRZE PARNE LOKOMOTIVE MALLET SERIJE 601 RAZVIJEN ZA  
RIJEČKU PRUGU MAĐARSKIH DRŽAVNIH ŽELJEZNICA [1:45]  
A MÁV fumei vonala számára kifejlesztett 601-es sorozatú Mallet-  
rendszerű gyorsvonati gőzmozdony makettje [1:45]  
*The model of the Mallet-system express train's steam engine No. 601  
developed for the Fiume service of the Hungarian Railways [1:45]***



**MODEL BRZE PARNE LOKOMOTIVE MALLET SERIJE 601 RAZVIJEN ZA RIJEČKU PRUGU MAĐARSKIH DRŽAVNIH ŽELJEZNICI [1:45]**

**A MÁV fiumei vonala számára kifejlesztett 601-es sorozatú Mallet-rendszerű gyorsvonati gőzmozdony makettje [1:45]**

***The model of the Mallet-system express train's steam engine No. 601 developed for the Fiume service of the Hungarian Railways [1:45]***



**PORCULANSKA KUTIJA S PRIKAZOM RIJEČKE LUKE (OKO 1900.)**

**Porcelánszelence a fiumei kikötő látképével (1900 k.)**

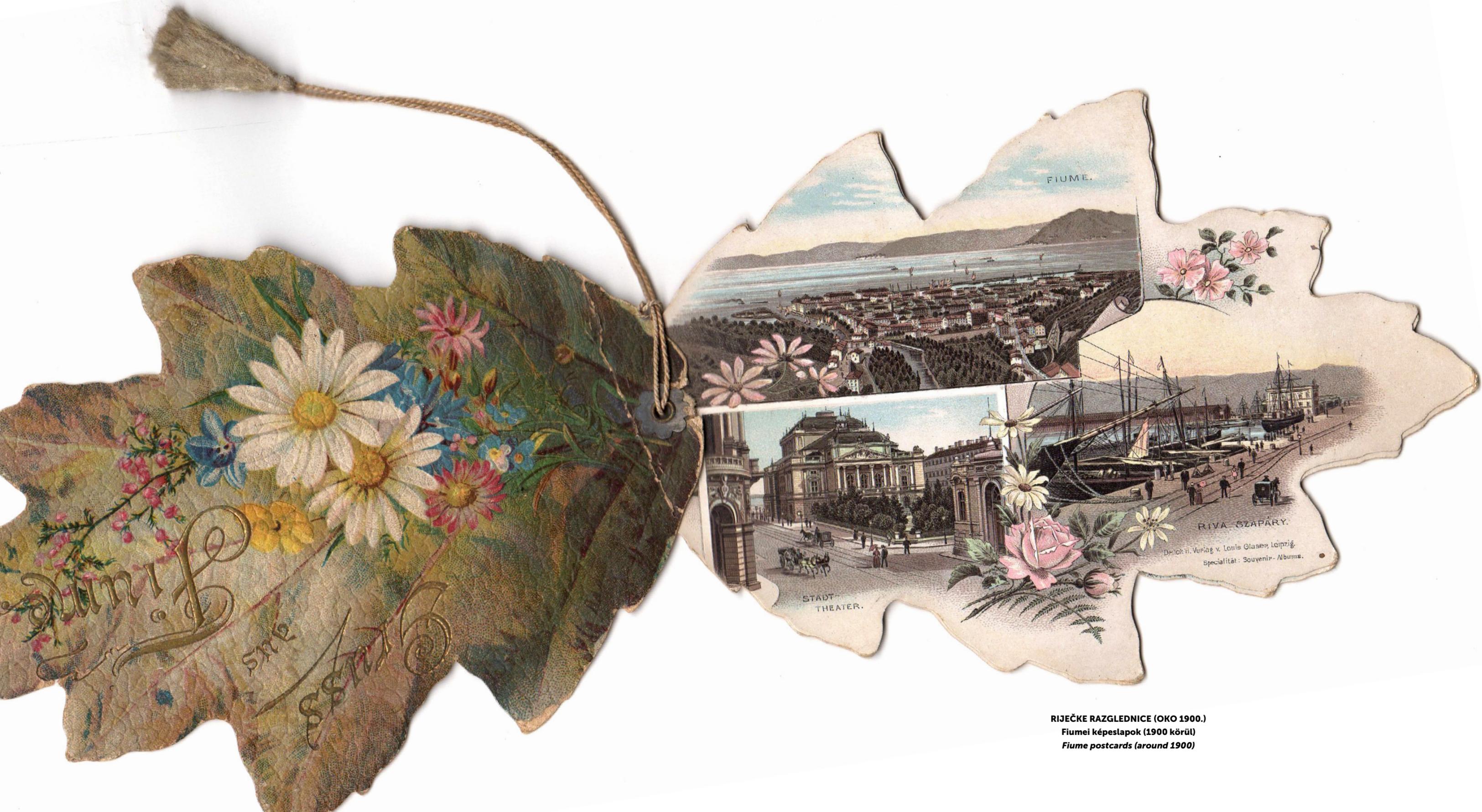
***Porcelain snuffbox with the view of the Fiume port (around 1910)***



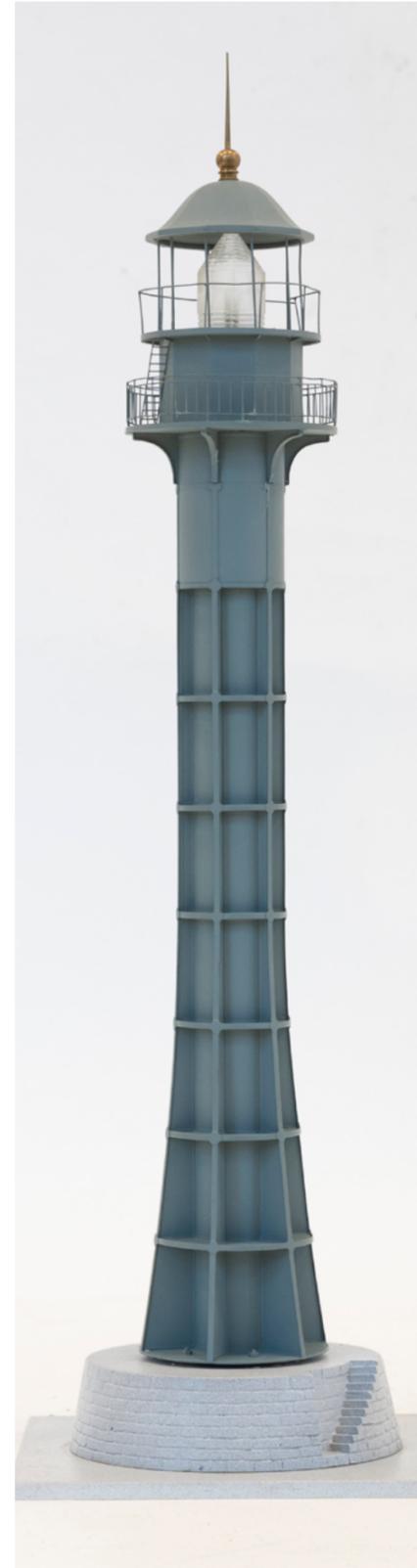
**PORCULANSKA SPOMEN ŠALICA S NATPISOM "FIUME" (OKO 1900.)**  
Porcelán emléksésze "Fiume" felirattal (1900 k.)  
*Porcelain memorial cup with "Fiume" inscription (around 1900)*

**SPOMENIK IZGRADNJI TUNELA RIJEKA-BRAJDICA**  
A Fiume-Brajdiczai alagút építésének emléke  
*A memory of the Fiume-Brajdica tunnel construction*





RIJEČKE RAZGLEDNICE (OKO 1900.)  
Fiumei képeslapok (1900 körül)  
Fiume postcards (around 1900)



**MAKETA SVJETIONIKA U RIJECI [1:100]**  
**A fiumei világítótorony makettje [1:100]**  
***The model of the Fiume lighthouse [1:100]***



**POGLED NA RIJEKU, ULJE NA PLATNU (1912.)**

**Fiume látképe, olajfestmény (1912)**

**Fiume panorama, oil painting (1912)**

**II.**

**INDUSTRIJA**

**Ipar**

***Industry***



HAZAI IPAR  
VÉDJEĞY



MODIANO S.D.  
FIUME.

PIK KARTA. MODIANO S. D. FIUME (OKO 1910.)  
Piké kártya. Modiano S. D. Fiume (1910 k.)  
*Pique cards Modiano S. D. Fiume (around 1910)*



TEGLA ZA CVIJEĆE U OBLIKU PRAMCA IZ RIJEČKOG BRODOGRADILIŠTA  
GANZ-DANUBIUS [1:5 MODEL]  
Hajóorr formájú virágtartó a fiunei Ganz-Danubius hajógyárból [1:5 modell]  
A prow-shaped flower stand from the Ganz-Danubius shipyard [1:5 model]





# FIUME-AMERIKA

“PANNONIA”

“SLAVONIA”

“ULTONIA”

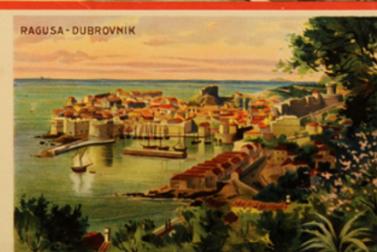
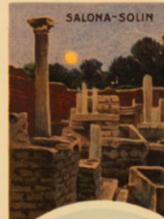


TURNER & DUNNETT, LITHO., LIVERPOOL.



## MAGYAR-HORVÁT TENGERI GÖZHAJÓZÁSI RÉSZVÉNYTÁRSASÁG.

### FIUME



DRUCKSTELLE: ...



SMS SZENT ISTVÁN

UZORCI PROIZVODA RIJEČKE RAFINERIJE NAFTE (1882.-1924.)

A fiumei kőolajfinomító termékmintái (1882-1924)

Product samples of the oil refinery in Fiume (1882-1924)





UZORCI PROIZVODA RIJEČKE RAFINERIJE NAFTE (1882.-1924.)

A fiumei kőolajfinomító termékmintái (1882-1924)

Product samples of the oil refinery in Fiume (1882-1924)

UZORCI PROIZVODA RIJEČKE RAFINERIJE NAFTE (1882.-1924.)

A fiumei kőolajfinomító termékmintái (1882-1924)

Product samples of the oil refinery in Fiume (1882-1924)



KUTIJA ZA CIGARETE IZ RIJEKE

Fiumei cigarettadoboz

A cigarette box from Fiume



ZAŠTITNI ZNAK CIGARETNOG PAPIRA S. D. MODIANO TVORNICE CIGARETA I PAPIRA U RIJECI, 1916.  
Fiumei S. D. MODIANO cigarettahüvely- és papírgyár szivarka papír védjegye, 1916.  
The cigarillo paper trademark of the Fiume S. D. MODIANO cigarette tube and paper factory, 1916.



KUTIJA ZA CIGARE SA SLIKOM RIJEČKE LUKE  
Szivardoboz a fiunei kikötő képével  
A cigar box with the picture of the Fiume port



LEPEZA S LOGOM LJUŠTIONICE RIŽE U RIJEČI  
A fiumei rizshántoló gyár logójával ellátott legyező  
A fan with the logo of the Fiume rice-mill





KUTIJA ZA ČAJ. TRGOVAČKO DIONIČKO DRUŠTVO, RIJEKA (OKO 1910.)  
Teás doboz. Kereskedelmi Részvénytársaság, Fiume (1910 k.)  
Tea box; Commercial Ltd, Fiume (around 1910)



SAČUVANI PRIKAZ AMBLEMA SLONA TVORNICE ČOKOLADE U RIJECI  
A fiumei csokoládégyár elefánt emblémájának egy megmaradt ábrázolása  
A survived representation of the Fiume chocolate factory's elephant logo



DIONICA U VRIJEDNOSTI OD 200 KRUNA RIJEČKE BANKE D.D.  
A Fiumei Bank Rt. 200 Koronás részvénye  
A 200-crown share of Fiume Bank

COR. 200.-

Nº 3998

AZIONE  
DI

Esercitato  
diritto prelazione  
emissione 1918

CORONE DUECENTO

Il portatore della presente Azione di Cor. 200 (Duecento Corone) partecipa a tutti quei diritti sulla facoltà e sulle rendite della Banca Fiumana, i quali, in base allo Statuto sociale, spettano ad ogni singolo Azionista.

BANCA FIUMANA

Fiume, li 21 Maggio 1914.

MAGYAR RIZSHÁNTOLÓ- ÉS RIZSKEMÉNYITŐGYÁR-RÉSZV.-TÁRSASÁG.

Magyarische Reisschäl- & Reisstärke-Fabriks-Actien-Gesellschaft  
MAGYAR RIZSHÁNTOLÓ- ÉS RIZSKEMÉNYITŐGYÁR-RÉSZVÉNYTÁRSASÁG  
Magyarische ungherese di Fiume per la pilatura del riso e fabbrica d'amido

RÉSZVÉNY

1000 Mille  
EZER KORONÁRÓL. Mille Corone

A Fiumei Első Magyar Rizshántoló- és Rizskeményítőgyár-Részvénytársaság ezen a körön szabályosul befizetett, érvényes és minden jogokat élvező, melyek a társaság alapszabályai értelmében annak részvényesét megilletik. Budapest, 1903. május hó 30-án.

La prima società anonima ungherese per la pilatura del riso e fabbrica d'amido dichiara che il possessore della presente azione ha versato regolarmente 1000 Corone, dicono Mille Corone per cui gode di tutti quei diritti che competono agli azionisti a sensi degli statuti della suddetta società.

Budapest addi 30. Maggio 1905.

MAGYAR RIZSHÁNTOLÓ- ÉS RIZSKEMÉNYITŐGYÁR-RÉSZVÉNYTÁRSASÁG.

*[Handwritten signature]*

FIUMANER ERSTE UNGAR. REISSCHÄL- & REISSTÄRKE-FABRIKS-ACT.-GESELLSCH.



Magyar Rizshántoló- és Rizskeményítőgyár-Részvénytársaság

FRANKLIN-TÁRSULAT NYOMDÁJA.



PIK KARTA. MODIANO S. D. FIUME (OKO 1910.)  
Piké kártya. Modiano S. D. Fiume (1910 k.)  
Pique cards Modiano S. D. Fiume (around 1910)

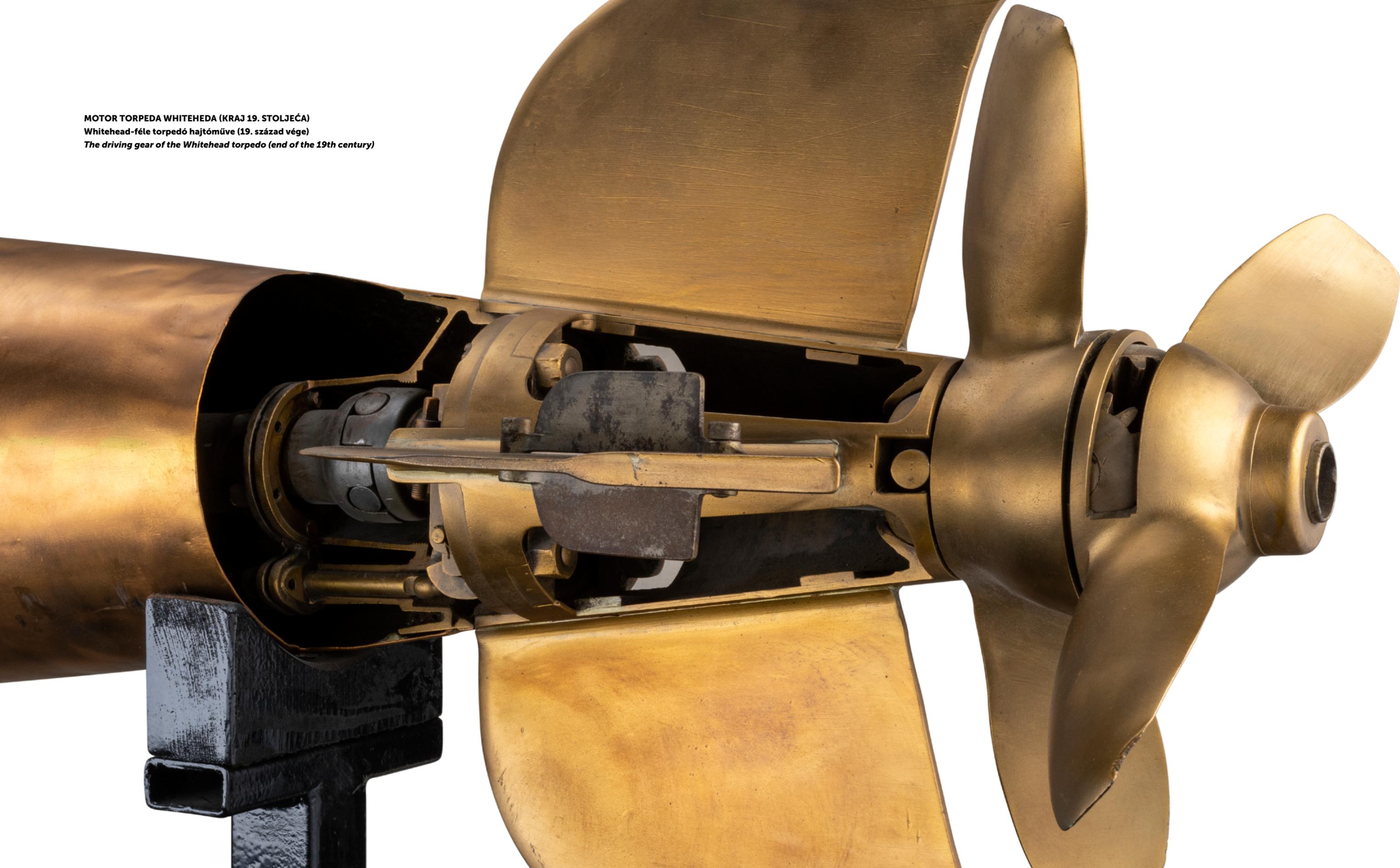


TAROKK KARTA. MODIANO S. D. FIUME (OKO 1910.)  
Tarokk kártya. Modiano S. D. Fiume (1910 körül)  
Tarokk cards Modiano S. D. Fiume (around 1910)

**MOTOR TORPEDA WHITEHEDA (KRAJ 19. STOLJEĆA)**  
**Whitehead-féle torpedó hajtóműve (19. század vége)**  
*The driving gear of the Whitehead torpedo (end of the 19th century)*



**MOTOR TORPEDA WHITEHEDA (KRAJ 19. STOLJEĆA)**  
**Whitehead-féle torpedó hajtóműve (19. század vége)**  
*The driving gear of the Whitehead torpedo (end of the 19th century)*





**MOTOR TORPEDA WHITEHEDA**  
**(KRAJ 19. STOLJEĆA)**  
**Whitehead-féle torpedó**  
**hajtóműve (19. század vége)**  
*The driving gear of the*  
*Whitehead torpedo (end of the*  
*19th century)*





OBRÁČUNSKI LISTIĆ S REKLAMOM KONJAKA TVRTKE  
"ADRIATICA" U RIJECI OKO 1900. GODINE  
A fumei „Adriatica” cég konyakját reklámozó  
számolócédula, 1900 körül  
A slip advertising the cognac of the "Adriatica"  
company in Fiume, around 1900





**KUTIJA RIJEČKE TVRONICE ČOKOLADE**  
**A fiumei csokoládégyár termékdoboza**  
**The box for the products of the Fiume**  
**chocolate factory**



**BILTEN KOLONIJALNE ROBE BR. 158., CJENIK CARSKOG I KRALJEVSKOG DVORSKOG DOBAVLJAČA, JÁNOSA GÁLA (1914.)**  
**Gyarmatáru értesítő 158. szám. Gál János császári és királyi udvari szállító árjegyzéke (1914)**  
**The 158th issue of the Colonial Goods Bulletin; the price list of János Gál, imperial and royal court supplier (1914)**



KUTIJA RIJEČKE TVRONICE ČOKOLADE  
A fiumei csokoládégyár termékdozoza  
The box for the products of the Fiume chocolate factory



**FIUMEI CACAO-ÉS CSOKOLÁDÉ-  
GYÁR**

**RÉSZVÉNY-TÁRSASÁG**

ELEFÁNT CACAO  
ELEFÁNT CSOKOLÁDÉ  
ELEFÁNT  
CSOK

SCHUTZ-MARKE  
MARCA DI FABBRICA  
VEDJEGY

FIUME

ART. INSTITUT ORELL FÜSSLI ZÜRICH v. 1243

**FIUMEI CACAO-ÉS CSOKOLÁDÉ-  
GYÁR**

RÉSZVÉNY-TÁRSASÁG

BRUCHSTEINER ÁRMIN és RICHÁRD: BUDAPEST.



KÖNIGL. AUSSCHL. PRIVILEG.

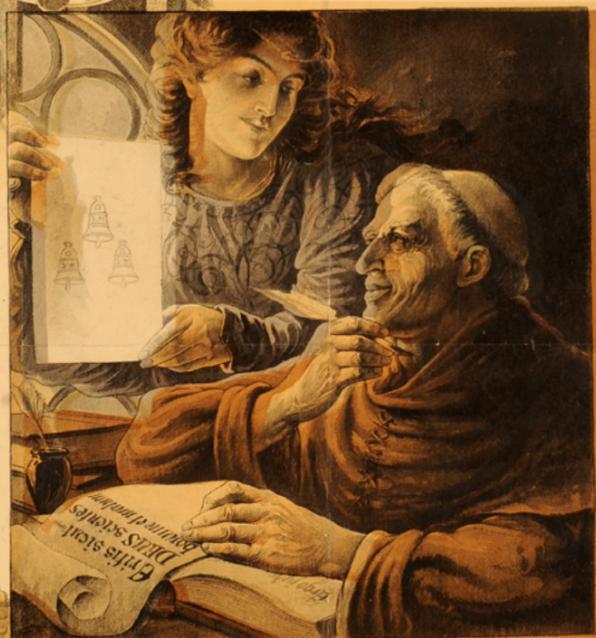
# PAPIERFABRIK FIUME SMITH & MEYNIER.

„DREI GLOCKEN PAPIER“

GESCHÜTZTE STIRNSCHILDER.



LUFTGETROCKNETER DOPPELTGELEIMTER ORIGINALSTOFF



PREIS-MEDAILLEN:

PARIS  
BARCELONA  
BUDAPEST  
LONDON  
MÜNCHEN  
MELBOURNE  
WIEN.

NIEDERLAGEN:

WIEN  
BUDAPEST  
TRIEST  
FIUME  
HAMBURG  
LONDON  
VENEDIG



GEGRÜNDET 1828

PAPIERFABRIK FIUME:  
5 MASCHINEN, ERZEUGUNG FEINSTER U. FEINER BRIEF-, SCHREIB-, BÜCHER-, ZEICHEN-, LITHOGRAPHIE-, LOSCH-, PAUS- U. CIGARETTENPAPIERE.

126

STAB. LIT. TIP. E. HÖNIG. FIUME

**FIUMEI PADLÓZAT-TÜKÖR-FÉNYMÁZ GYÁR**

**G. M. Host ELÖBB**

**L.S. TUCHTAN FIUME**

WASCHBARE FUSSBODEN-SPAR-WICHER

WASCHBARE FUSSBODEN-SPAR-WICHER

Le S. Tuchtan FIUME

STAB. LIT. TIP. E. HÖNIG. FIUME

VREĆICA ZA KAVU. JÁNOS GÁL, CARSKI I  
KRALJEVSKI DVORSKI DOBAVLJAČ (1914.)  
Gál János császári és királyi udvari szállító,  
Fiume (1910 k.)  
*Coffee sack; János Gál, imperial and royal  
court supplier, Fiume (around 1910)*



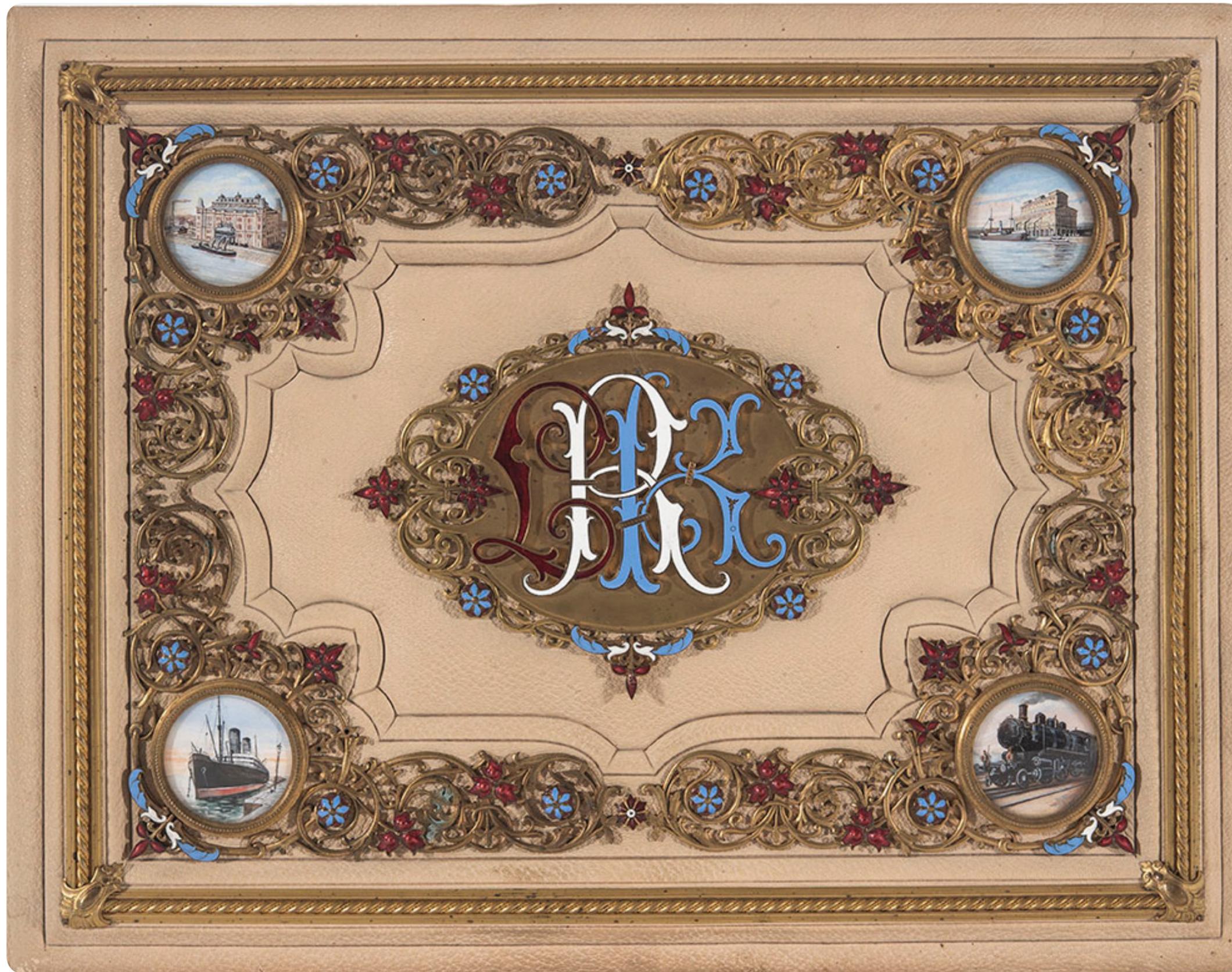
# III.

**TRGOVINA**  
**Kereskedelem**  
*Commerce*



KUTIJA RIJEČKOG DRUŠTVA ZA UVOZ  
KAVE (PRVA POLOVICA 20. STOLJEĆA)  
Fiumei Kávébehozatali Társaság  
doboz (20. század első fele)  
The box of Fiume Coffee Exports  
Company (the first half of the 20th  
century)





**UKRASNI ALBUM I VITRINA. U  
SPOMEN KÁROLYU LEITNERU,  
DIREKTORU RIJEČKOG JAVNOG  
SKLADIŠTA D.D. NA 25-GODIŠNJICU  
(1881.-1906.) SLUŽBE (1906.)**  
Diszalbum és vitrinje. Leitner Károly,  
a Fiumei Nyilvános Raktár Rt.  
igazgatójának 25 éves (1881-1906)  
szolgálati jubileumának emlékére  
(1906)

*The ornamental album and its display  
case; in memory of the 25th service  
jubilee of Károly Leitner, the director  
of the Fiume Public Warehouse*





**CJENIK S NARUDŽBENICOM  
VELEPRODAJE KAVE, ČAJA I RUMA OD  
FRATELLIJA DEISINGERA IZ RIJEKE  
(OKO 1900.)  
Fiumei Fratelli Deisinger kávé, tea  
és rum nagykereskedők árjegyzéke  
megrendelőlappal (1900 k.)  
The price list with an order form of  
the Fiume Fratelli Deisinger coffee, tea  
and rum wholesalers (around 1900)**



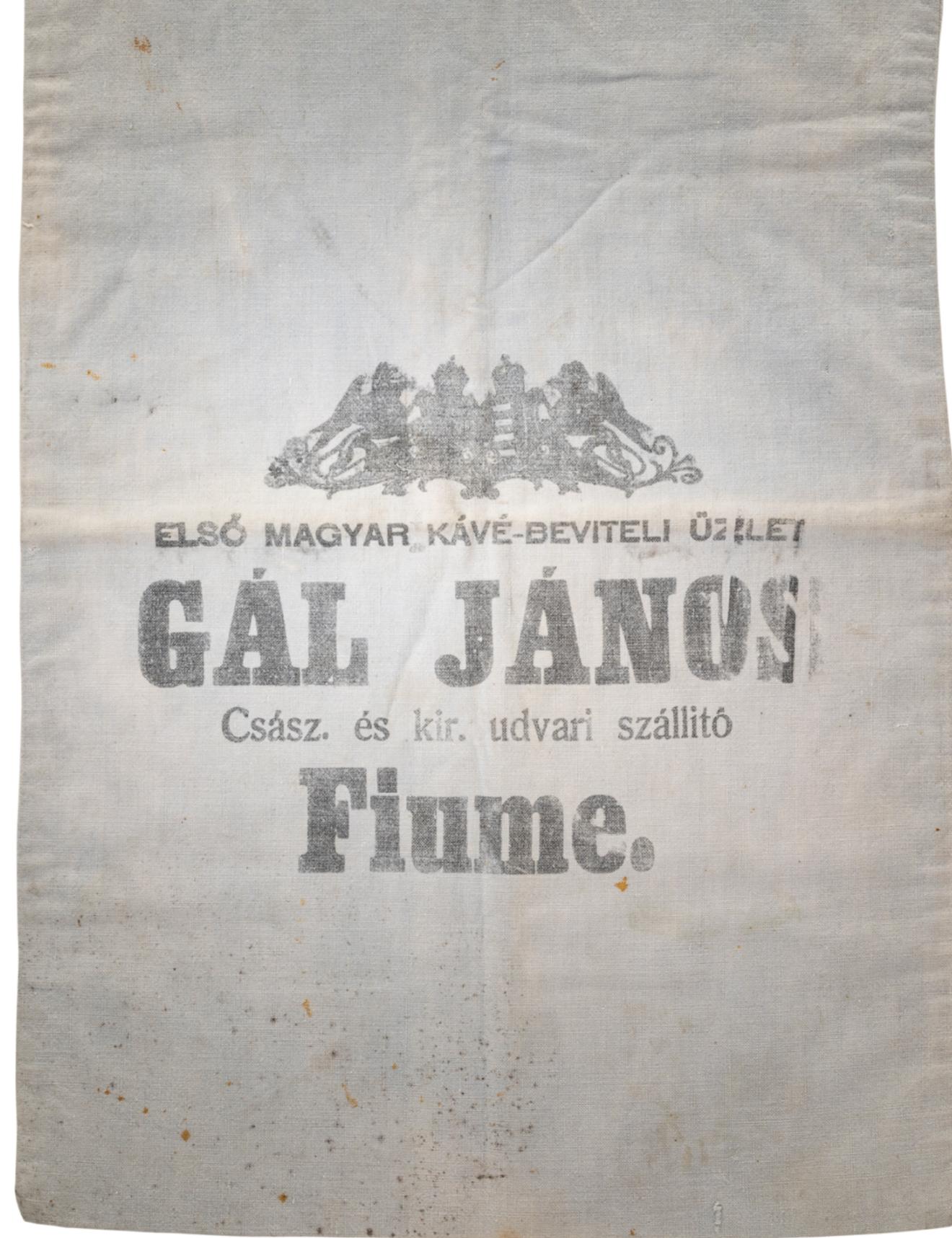


CJENIK DRUŠTVA ZA UVOZ KAVE SA SJEDIŠTEM U BUDIMPEŠTI (1926.)  
 Budapestre települt Fiumei Kávébehozatali Társaság árjegyzéke (1926)  
 The price list of the Fiume Coffee Exports Company resettled in Budapest (1926)



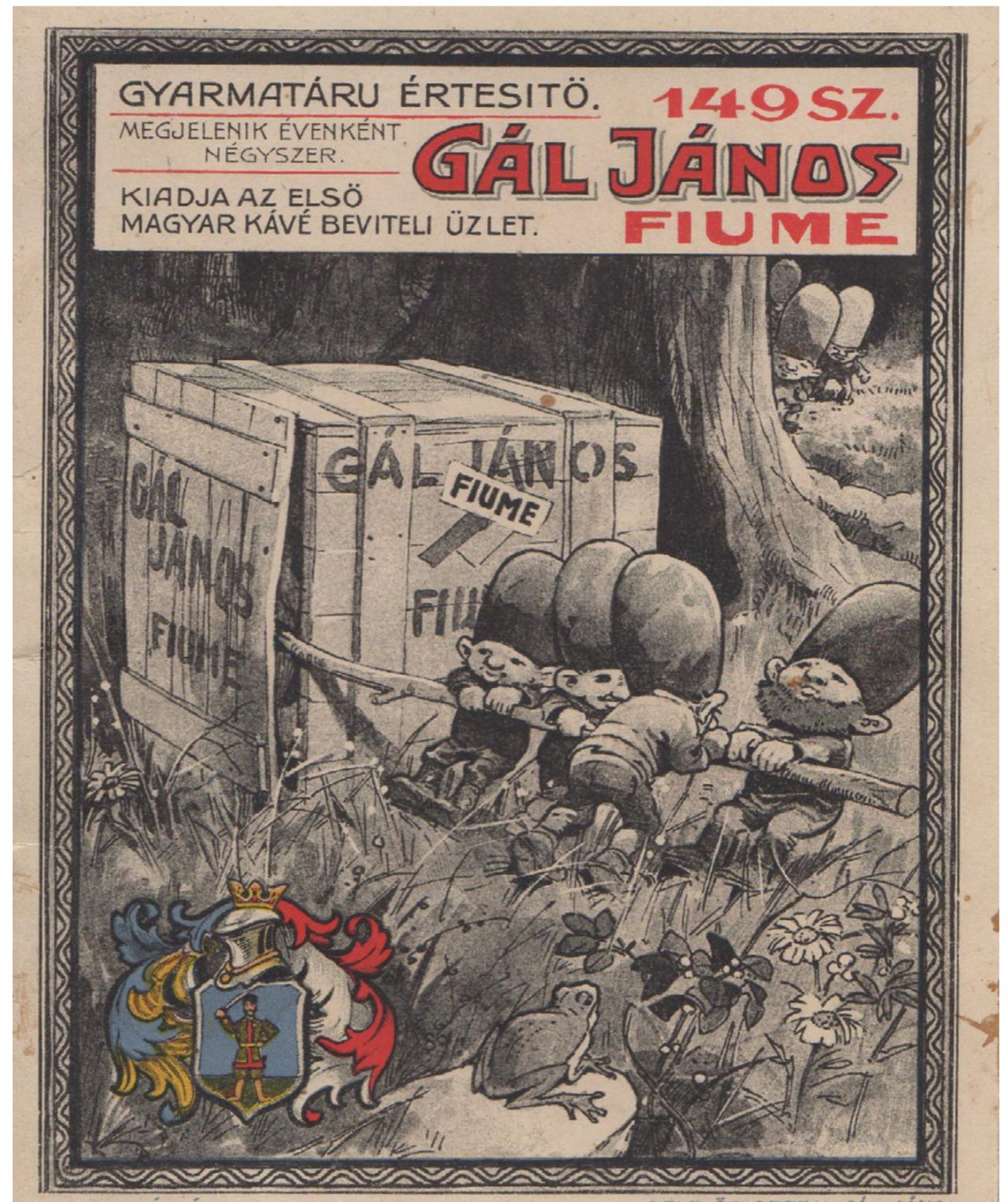
BILTEN KOLONIJALNE ROBE BR. 158., CJENIK CARSKOG I KRALJEVSKOG DVORSKOG DOBAVLJAČA, JÁNOSA GÁLA (1914.)  
 Gyarmatáru értesítő 158. szám. Gál János császári és királyi udvari szállító árjegyzéke (1914)  
 The 158th issue of the Colonial Goods Bulletin; the price list of János Gál, imperial and royal court supplier (1914)

VREĆICA ZA KAVU. JÁNOS GÁL, CARSKI I  
KRALJEVSKI DVORSKI DOBAVLJAČ (1914.)  
Kávészák. Gál János császári és királyi  
udvari szállító, Fiume (1910 k.)  
Coffee sack; János Gál, imperial and royal  
court supplier, Fiume (around 1910)





BILTEN KOLONIJALNE ROBE. CJENIK CARSKOG I KRALJEVSKOG DVORSKOG DOBAVLJAČA, JÁNOSA GÁLA (1914.)  
Gyarmatárúertesítő. Gál János Első Magyar Kávébeviteli Üzlet árjegyzéke, Fiume (1914)  
Colonial Goods Bulletin; the price list of János Gál, First Hungarian Coffee Imports Store (1914)



**KUTIJA ZA ČAJ. TRGOVAČKO DIONIČKO DRUŠTVO, RIJEKA (OKO 1910.)**  
Teás doboz. Kereskedelmi Részvénytársaság, Fiume (1910 k.)  
Tea box; Commercial Ltd, Fiume (around 1910)



Részlet Fratelli Deisinger kávé-, rum- és tea-behozatali raktáraiból.

**CJENIK S NARUDŽBENICOM VELEPRODAJE KAVE, ČAJA I RUMA OD FRATELLIJA DEISINGERA IZ RIJEKE (OKO 1900.)**  
Fiumei Fratelli Deisinger kávé, tea és rum nagykereskedők árjegyzéke megrendelőlappal (1900 körül)  
The price list with an order form of the Fiume Fratelli Deisinger coffee, tea and rum wholesalers (around 1900)



OBRÁČUNSKI LISTIĆI TVRTKE  
FRATELLI DEISINGER SA SJEDIŠTEM  
U BUDIMPEŠTI (PRVA POLOVICA 20.  
STOLJEĆA)

A Budapestre települt Fratelli  
Deisinger cég számolócédulái (20.  
század első fele)

Bill-slips of the Fratelli Deisinger  
Company resettled in Budapest (the  
first half of the 20th century)



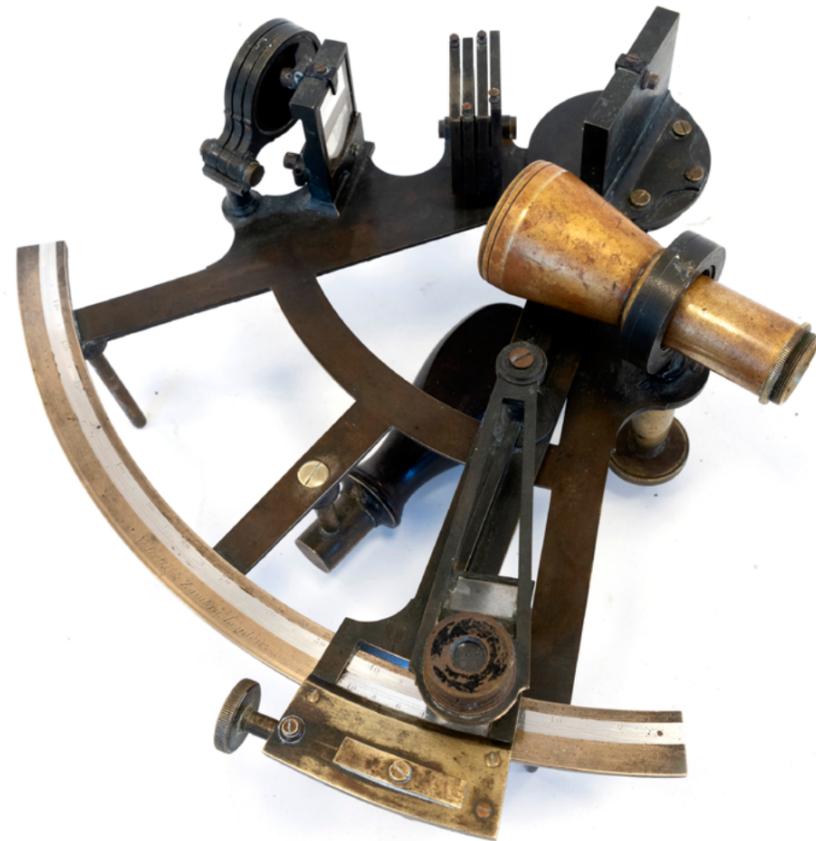
KORPORATIVNA ZASTAVA MAĐARSKOG KRALJEVSKOG  
POMORSKOG D.D. (1890-IH)  
Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. társasági  
lobogója (1890-es évek)  
*The company flag of Adria Hungarian Royal Steamship  
Company Ltd (the 1890s)*



# IV.

**POMORSKI**  
**Tengerészet**  
*Maritime*

**SEKSTANT U KUTIJI S DODACIMA. PROIZVEDENO: NEGRETTI & ZAMBRA (OKO 1890.)**  
**Szextáns dobozában tartozékokkal. Negretti & Zambra gyártmány (1890 körül)**  
**A sextant in its box with attachments; a product of Negretti & Zambra (around 1890)**



**NAVE TERETNI**  
**JEDRENJAK BRIK (1:25**  
**MODEL; OKO 1896.)**  
**NAVE adriai bark típusú**  
**vitórlás áruszállító hajó**  
**(1:25 modell; 1896 körül)**  
**NAVE, a barque-type**  
**cargo sailing ship sailing**  
**on the Adriatic (1:25**  
**model; around 1896)**



**NAVE TERETNI  
JEDRENJAK BRIK (1:25  
MODEL; OKO 1896.)  
NAVE adriai bark tipusú  
vitorlás áruszállító hajó  
(1:25 modell; 1896 körül)  
NAVE, a barque-type  
cargo sailing ship sailing  
on the Adriatic (1:25  
model; around 1896)**



**POMORSKI DALEKOZOR S JEDNOM CIJEVI  
Egycsöves tengerészeti látcső  
Marine telescope**



SUVENIRI ČASNIKA KOJI JE SLUŽIO NA BOJNOM BRODU SMS SZENT ISTVÁN: ČASNIČKA KAPA I KUTIJA  
Egy az SMS Szent István csatahajón szolgált tiszt emléktárgyai: Tiszti kalap és doboza  
*Mementoes of an officer serving on battleship SMS Szent István: Officer's hat and its box*

MAČ LUČKOG KAPETANA (1870.-1918.)  
Révkapitányi kard (1870-1918)  
*A port captain's sword (1870-1918)*



SUVENIRI ČASNIKA KOJI JE SLUŽIO NA BOJNOM BRODU SMS SZENT ISTVÁN: ČASNIČKI BODEŽ

Egy az SMS Szent István csatahajón szolgált tiszt emléktárgyai: tiszti tőr

*Mementoes of an officer serving on battleship SMS Szent István: officer's dagger*





OZNAKA NA KAPETANOVOJ KAPI MAĐARSKA ISTOČNA MORNARICA D.D. (POČETAK 20. STOLJEĆA)  
Kapitányi sapkajelzés. Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. (20. század eleje)  
Captain's cap markings; Hungarian Levante Steamship Company Ltd (the beginning of the 20th century)



PUTNI KOVČEG SA ŽELJEZOM (POČETAK 20. STOLJEĆA)  
Vasalt élű utazóbőrönd (20. század eleje)  
Suitcase with iron covered edges (the beginning of the 20th century)



**UNIFORMA LUČKOG KAPETANA U  
AUSTRO-UGARSKOJ (1868.-1918.)  
Révkapitány és révkalauz egyenruhája  
Ausztria-Magyarországon (1868-1918)  
*Uniform of a port captain and a pilot  
in Austria-Hungary (1868-1918)***



TERETNI PAROBROD SS FERENCZ KOSSUTH OD  
ATLANTICE D.D. (1:90 MODEL; 1907)  
Az Atlantica Rt. SS KOSSUTH FERENCZ  
áruszállító gőzhajója (1:90 modell; 1907)  
Atlantica Ltd's SS KOSSUTH FERENCZ cargo  
steamship (1:90 model; 1907)



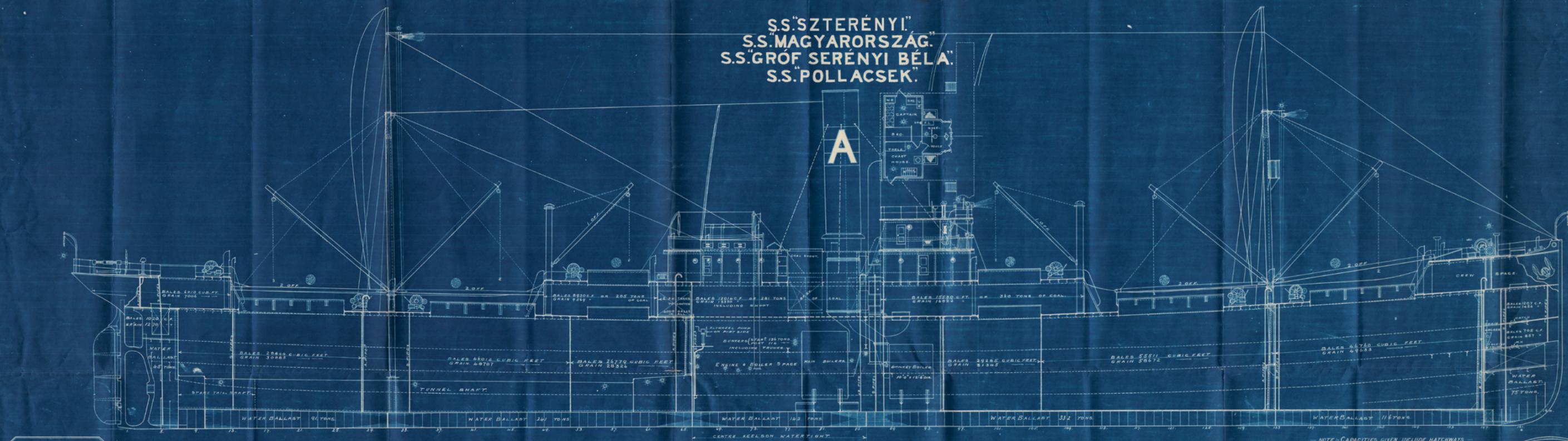
**KOTAO TERETNOG PAROBRODA  
ÁRPÁD (ADRIA D.D. 1892.)  
Az Árpád áruszállító gőzhajó kazánja  
(Adria Rt. 1892)  
Marine boiler of Árpád cargo  
steamship (Adria Ltd. 1892)**



**TERETNI PAROBROD SS GROF BÉLA  
SERÉNYI OD ATLANTICE D.D. (1:135  
MODEL; 1907)  
Az Atlantica Rt. SS GRÓF SERÉNYI  
BÉLA áruszállító gőzhajója (1:135  
modell; 1907)  
Atlantica Ltd's SS GRÓF SERÉNYI BÉLA  
cargo steamship (1:135 model; 1907)**



S.S. "SZTERÉNYI"  
 S.S. "MAGYARORSZÁG"  
 S.S. "GRÓF SERÉNYI BÉLA"  
 S.S. "POLLACSEK"

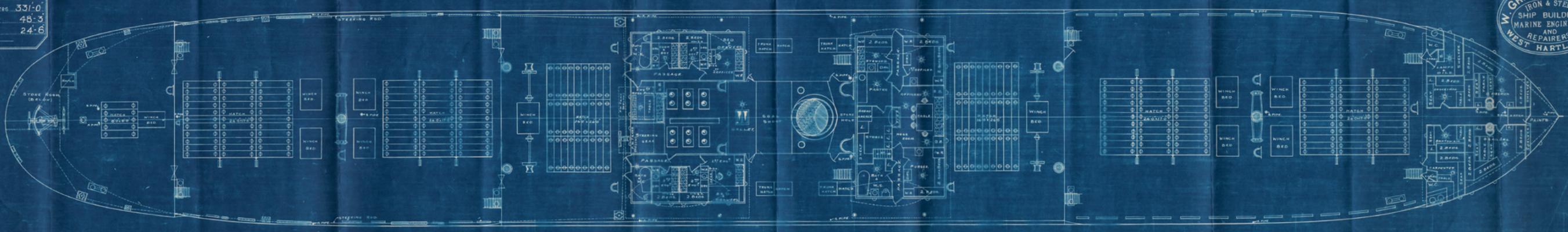


DIMENSIONS

LENGTH BETWEEN PERG.	331-0
BREADTH EXTREME	48-3
DEPTH MOULDED	24-6

SCALE 8" = 100'

NOTE - CAPACITIES GIVEN INCLUDE HATCHWAYS



NACRT TERETNIH PARNIH BRODOVA SS SZTERÉNYI, SS MAGYARORSZÁG, SS GRÓF SERÉNYI BÉLA, SS POLNAY ATLANTICE D.D. (1907.)  
 Az Atlantica Rt. SS SZTERÉNYI, SS MAGYARORSZÁG, SS GRÓF SERÉNYI BÉLA, SS POLNAY áruszállító gőzhajóinak tervrajza (1907)  
 The blueprint of Atlantica Ltd's SS SZTERÉNYI, SS MAGYARORSZÁG, SS GRÓF SERÉNYI BÉLA, SS POLNAY cargo steamships (1907)

**JELOVNICI CUNARD LINE-A  
(POČETAK 20. STOLJEĆA)  
Cunard Line menülapok (20.  
század eleje)  
Cunard Line menus (at  
the beginning of the 20th  
century)**

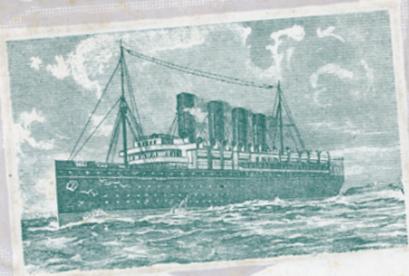
**CUNARD LINE**  
R. M. S. "PANNONIA."  
Friday, May 12, 1911

**BREAKFAST.**

Fruit	Compotes of Figs, Prunes
Force Oatmeal Porridge	Grape Nuts Shredded Wheat
	Boiled Cerealine Rolled Oats
	Horlick's Malted Milk
Fried Cod Steaks	Picked Ling a la Creme

Eggs.—Boiled, Fried Turned, Buttermilk Omelettes  
Minced Chicken  
Potatoes . French  
To order f (15)  
Cumberland Ham  
Sirloin Steak  
C  
Roast Beef  
Cumber  
Wat  
- HOT I  
Hominy Cakes  
White & Graham Rolls  
Soda Scones  
Sally  
Pres  
Ceylon, China & Blended Tea

**CUNARD LINE.**



R. M. S. "PANNONIA."  
Monday, May 22, 1911

**SECOND CABIN DINNER.**  
Scotch Broth  
Maitre d'Hotel  
Messinaise  
Fried Calves Feet  
Brisket of Beef  
Ma Beans  
Boiled Potatoes  
Rice Pudding  
Cheese Crackers Coffee

**EBED.**  
Leves  
Fôt Hal  
Magyar Hús es Burgonya  
Hus Salate  
Pudding  
Rizs Burgonya  
Kolszersult Kave Bor



**MENU**

Consomme Americaine  
Galanine de Sole Cardinal  
Selle de Chevreuille  
Cumberland — Riz au Truffee  
Poularde de Grain  
Salade Demidoff — Compotes  
Asperges en branche Mouscelline  
Bouchee au Chokolat  
Paille au Parmesan  
Fraises frappée au Champagne  
Friandize  
Café

Sherry Diamond Jubilee 1837—1897.  
Steinberger Cabinet Auslese  
Chateau Lafite 1875.  
Veuve Cliquot Ponsardin Brut 1898  
Cognac Fine Champagne et Liqueurs

le 13. Mai 1907.



R. M. S. "CARPATHIA."  
Monday, May 15th, 1911.

**MENU.**

Hors d'Oeuvres (Varies)  
Consomme Celestine  
Stewed Eels—Anglaise  
Soft Shell Crabs—Tartare  
Sirloin and Ribs of Beef  
Ox Tongue  
Boiled Turkey  
French Beans Boiled Rice New Jersey Onions  
Boiled and Rosette Potatoes  
Risotto—Parmesan  
Pineapple Pudding  
Apple & Cranberry Tart Lemon Cream & Conservy  
Ice Cream  
Dessert Coffee Tea



R. M. S. "CARPATHIA." - -

**MENU.**

Saturday  
Blue Points  
Consomme Royale  
Hallbut—Hom  
Frog's Legs en Fricassee File  
Sirloin and Ribs  
Baked Ham  
Calf's Head and  
Puree of Boston Squash Bo  
Boiled and Bordela  
Salade—Ital  
Pouding Diplomate  
Strawberry Tart Gelee Rus  
Ice Cream—  
Dessert Cor



**Menu.**  
Dinner.  
SUNDAY, October 9th, 1904.

Celery  
Mock Turtle  
Salmon, Sauce Tartare, Cucumber  
Croquettes of Sweetbread  
Csirke Parkolt Galuskival  
Beef, Croquette Potatoes, Horseradish  
Turkey, Chipolata  
Braised Ham, Madeira Sauce  
Boiled and Baked Potatoes Rice  
Green Peas Parsnips, Cream Sauce  
Broiled Squab with Mushrooms  
Braised Beef  
COLD  
Boar's Head with Pistachios  
SALAD  
Chocolate Eclairs  
Damson Tart  
Cheese  
Calves Feet Jelly  
Plum Pudding  
Neapolitan Ice Cream  
Dessert Rare-bit  
Coffee Biscuits

RASPORED CUNARD  
LINE D.D.  
A Cunard Line  
menetrendje  
The timetable of  
the Cunard Line Ltd.

## „CUNARD“ MAGYAR-AMERIKAI VONAL. „CUNARD“ HUNGARIAN AMERICAN LINE.

Hajó neve	Fiume	Messina	Palermo	Nápoly	Gibraltár	New-York	Madeira	Gibraltár	Algir	Genua	Nápoly	Alexandria	Trieszt	Fiume
	Indulás	Érkezés Indulás	Érkezés Indulás	Érkezés Indulás	Érkezés Indulás	Érkezés								
	1912.	1912.	1912.	1912.	1912.	1912.	1912.	1912.	1912.	1912.	1912.	1912.	1912.	1912.
ULTONIA . . .	—	—	—	—	—	—	Dec. 7	—	—	—	Dec. 21	—	Dec. 24/29	Dec. 30
CARPATHIA . .	Nov. 16	Nov. 18	Nov. 19	Nov. 20	Nov. 23	Dec. 4	—	—	—	—	—	—	—	—
LACONIA . . .	„ 30	Dec. 2	Dec. 3	Dec. 4	Dec. 7	„ 17	1913. Január 4	—	—	1913. Monaco Jan. 15	1913. Jan. 16	1913. Január 19	—	1913. Jan. 22
PANNONIA . .	Dec. 9	„ 11	„ 12	„ 13	„ 16	„ 28	„ 11	—	1913. Január 22	—	„ 25	—	1913. Jan. 28/30	„ 31
FRANCONIA . .	„ 21	„ 23	„ 24	„ 25	„ 28	1913. Jan. 8	„ 18	1913. Jan. 26	„ 28	1913. Jan. 30	Febr. 1	Febr. 2	Febr. 5/6	Febr. 9
CARONIA . . .	—	—	—	—	—	—	„ 30	Febr. 6	Február 8	Febr. 10	„ 12	„ 13	„ 16/17	„ 20
ULTONIA . . .	1913. Jan. 6	1913. Jan. 8	1913. Jan. 9	1913. Jan. 10	—	„ 24	Február 12	—	—	—	„ 26	—	Márc. 1/4	Márc. 5
LACONIA . . .	„ 24	—	—	„ 27	—	Febr. 8	—	—	—	—	—	—	—	—
PANNONIA . .	Febr. 3	Febr. 5	Febr. 6	Febr. 7	Febr. 10	„ 21	„ 27	—	Március 10	—	—	Márc. 13	—	„ 16/18
FRANCONIA . .	„ 11	„ 13	„ 14	„ 15	„ 18	„ 27	—	—	—	—	—	—	—	—
CARONIA . . .	„ 24	—	—	„ 26	Márc. 1	Márc. 10	Március 15	Márc. 22	—	Márc. 26	Márc. 28	„ 29	Április 1	Liverpoolba megy
CARPATHIA . .	—	—	—	—	—	—	„ 22	—	—	—	Genua Ápr. 4	Ápr. 5	—	Ápr. 8/11
IVERNIA . . .	—	—	—	—	—	—	Április 5	Ápr. 14	—	—	Ápr. 19	„ 20	—	„ 23/24
ULTONIA . . .	Márc. 8	Márc. 10	Márc. 11	Márc. 12	—	„ 25	—	—	—	—	—	—	—	—
PANNONIA . .	„ 22	„ 24	„ 25	„ 26	„ 29	Ápr. 9	—	—	—	—	—	—	—	—
SAXONIA . . .	Ápr. 2	Ápr. 5	Ápr. 6	Ápr. 7	Ápr. 10	„ 20	„ 26	Máj. 5	Május 7	—	Máj. 10	Máj. 11	—	Máj. 14/15
CARPATHIA . .	„ 15	„ 17	„ 18	„ 19	„ 22	Máj. 2	Május 10	—	„ 20	—	„ 23	„ 24	—	„ 27/30
IVERNIA . . .	„ 28	„ 30	Máj 1	Máj. 2	Máj. 5	„ 15	„ 24	Jun. 2	Junius 4	—	Juni 7	Jun. 8	—	Jun. 11/13
SAXONIA . . .	Máj. 17	Máj. 19	„ 20	„ 21	„ 24	Jun. 3	—	—	—	—	—	—	—	—
PANNONIA . .	„ 27	„ 29	„ 30	„ 31	Jun. 3	„ 14	—	—	—	—	—	—	—	—
CARPATHIA . .	Juni 3	Jun. 5	Jun. 6	Jun. 7	„ 10	„ 20	—	—	—	—	—	—	—	—
IVERNIA . . .	„ 17	„ 19	„ 20	„ 21	„ 24	Jul. 4	—	—	—	—	—	—	—	—

Fiume (Triest)-New-Yorki viteldíjak		Fiume-Földközi-Tengeri forgalom.									
		Első osztály.									
Első osztály		II. osztály		IVERNIA SAXONIA CARPATHIA PANNONIA		CARMANIA CARONIA FRANCONIA LACONIA		IVERNIA SAXONIA CARPATHIA PANNONIA		CARMANIA CARONIA FRANCONIA LACONIA	
Carmania, Caronia . . . . .	576.— K -tól	320.— Kor.		Fiume-Messina . . . . .		K 84.— K 100.—		Gibraltár-Genua v. Monaco via Algir		K 144.— K 156.—	
Franconia, Laconia . . . . .	552.— » »			» -Palermo . . . . .		K 96.— K 120.—		» -Nápoly via Genua . . . . .		K 156.— K 168.—	
Ivernia, Saxonia . . . . .	456.— » »			» -Nápoly . . . . .		K 120.— K 144.—		» -Nápoly direkt . . . . .		K 120.— K 144.—	
Carpathia . . . . .	444.— » »			» -Gibraltár . . . . .		K 240.— K 288.—		Nápoly-Trieszt . . . . .		K 120.— K 144.—	
Pannonia . . . . .	408.— » »	Gyermek 1-10 évig fél ár. Csecsemők K. 48.—		Gyermek 1-12 évig Kor. 170.— Csecsemők K. 34.—		Gibraltár-Genua v. Monaco direkt		» -Fiume . . . . .		K 120.— K 144.—	

1912. november hó.

Körutazási jegyeknél 10% kedvezmény. Combinált és Alexandriai utakra kérdezősködésre nyújtunk felvilágosítást.



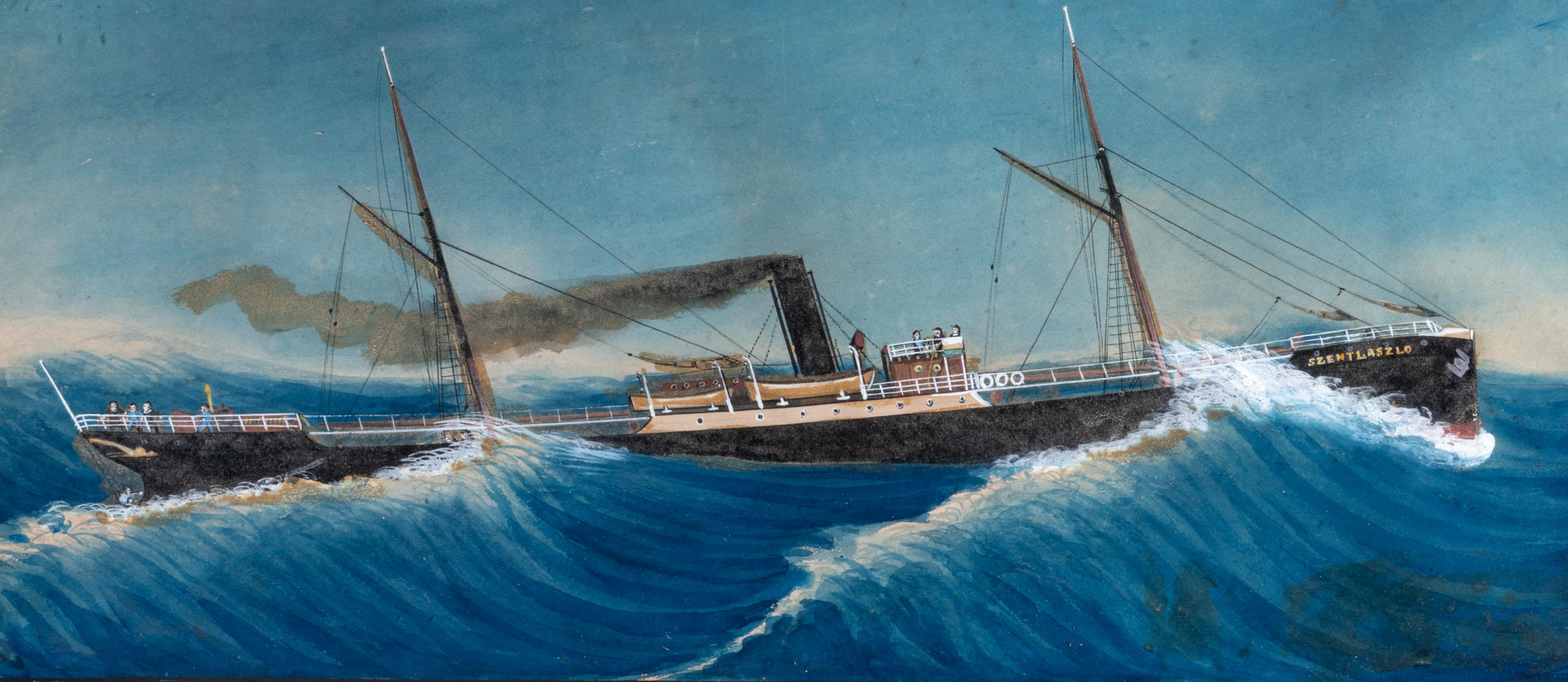
ZAVJETNA SLIKA KOJA PRIKAZUJE TERETNI PAROBROD SS JAVA ORIENTE D.D. (1899.)  
Az Oriente Rt. SS JAVA áruszállító gőzhajóját ábrázoló kegyeleti festmény (1899)  
Memorial painting depicting Oriente Ltd's SS JAVA cargo steamship (1899)



ZAVJETNA SLIKA S PRIKAZOM TERETNOG PAROBRODA SS ARAD-A ADRIJE D.D. (1901.)  
Az Adria Rt. SS ARAD áruszállító gőzhajóját ábrázoló kegyeleti festmény (1901)  
Memorial painting depicting Adria Ltd's SS ARAD cargo steamship (1901)



ZAVJETNA SLIKA KOJA PRIKAZUJE TERETNI PAROBROD SS SZENT LÁSZLÓ, ADRIJE D.D. (1892.)  
Az Adria Rt. SS SZENT LÁSZLÓ áruszállító gőzhajóját ábrázoló kegyeleti festmény (1892)  
Memorial painting depicting Adria Ltd's SS SZENT LÁSZLÓ cargo steamship (1892)



SLIKA TERETNOG PAROBRODA SS OLGA UGARSKO-HRVATSKE SLOBODNE PLOVIDBE D.D. (1900.)  
A Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. SS OLGA áruszállító gőzhajójáról készült festmény (1900)  
A painting of the Hungarian-Croatian Tramp Shipping Ltd's SS OLGA cargo steamship (1900)



"ADRIA"  
 COMPAGNIE ROYALE HONGROISE DE  
 NAVIGATION MARITIME SOCIÉTÉ ANONYME



ROYAL HUNGARIAN SEA NAVIGATION COMPANY  
**ADRIA** LTD.

LJETNI PROSPEKT UGARSKO-HRVATSKOG  
 POMORSKOG PAROBRODSKOG DIONIČKOG  
 DRUŠTVA S RASPOREDOM (1914.)  
 Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. nyári  
 prospektusa, menetrenddel (1914)  
 The summer brochure of the Hungarian-  
 Croatian Steamship Company Ltd with the  
 timetable (1914)

RASPORED ADRIJE D.D.  
 Az Adria Rt. Menetrendje  
 The timetable of the Adria Ltd.

Magyar-horvát  
 LUSINPICCOLO  
 Tengeri Gőzhajózási Részvénytársaság  
 ZENGG

FIUME

ABBZIA

BUCCARI

PORTORE

PORTORE TENGHERFÜDŐK

NOVI

NOVI

CZIRQUENIZZE

VOLOSCA TENGHERFÜDŐK

ABBZIA TENGHERFÜDŐK



**Menetrend Fiuméből**  
 (Waisburgból) Dinnantól 5 óra 30 - 404 legyetek

**Dalmat vonatok:**  
 Budapesttől: Zadar, Rijeka, Dubrovnik, Korčula, Makarska, Trogir, Šibenik, Zadar, 2 nap.  
 Makarska felől: Zadar, Rijeka, Dubrovnik, Korčula, Makarska, Trogir, Šibenik, Zadar, 2 nap.  
 Makarska felől: Zadar, Rijeka, Dubrovnik, Korčula, Makarska, Trogir, Šibenik, Zadar, 2 nap.

**Isztriai vonatok:**  
 Fiuméből: Trieste, Udine, Gorizia, Treviso, Venezia, Padova, Udine, Trieste, 2 nap.  
 Trieste felől: Fiume, Trieste, Udine, Gorizia, Treviso, Venezia, Padova, Udine, Trieste, 2 nap.  
 Venezia felől: Fiume, Trieste, Udine, Gorizia, Treviso, Venezia, Padova, Udine, Trieste, 2 nap.

**A magyar-horvát tengerparti vonatok:**  
 Budapesttől: Fiume, 2 nap.  
 Fiuméből: Budapest, 2 nap.  
 Budapesttől: Fiume, 2 nap.  
 Fiuméből: Budapest, 2 nap.

G1225  
G147





1910 Muntarist 29

Schreibwaren u. Buchhandlung  
**G. Šikić, Fiume**  
 Via Ludovico Kossuth 7.  
 Haltestelle der Strassenbahn.  
 Empfiehlt sein reichhaltigstes  
 Lager an Schreibwaren nebst  
 Ansichtskarten von Fiume, Um-  
 gebung und andere im Preise  
 von zwei Heller aufwärts, sowie  
 Unterhaltungs- u. Belletratur  
 in grosser Auswahl zu  
 den billigsten Preisen.

**7 Grand Prix!** WELTBEKANT  
 Verlangen Sie  
**DOPPEL MALZBIER**  
 mit Schutzmarke **ST. STEFAN.**  
 Angenehmer Erfri-  
 schungstrunk und bewährtes Heilbier zugleich.

Hrvatska knjižara i Papirnica  
**G. Šikić, Rieka**  
 Via Ludovico Kossuth 7.  
 kod postaje Električnog Tramvaj.  
 Preporuča veliki izbor hrvatskih,  
 slovenskih i srpskih knjiga. Co-  
 sopolna i domaća. Veliko skladi-  
 štvo pisanih i risanih potrebi-  
 ština. Razglednica iz najstarije i  
 novele sve za najpovoljnije cijene.

PER INSERZIONI rivolgersi esclusivamente allo Stab. tipografico „Urania“ Via Caserma. — Telefono 803.

**HÔTEL LLOYD**  
 Piazza Dante, FIUME Piazza Dante.

**Lista dei cibi - Speise Karte**

Antipasto		Assietten		Cent. Heller
Pasticcio di Strasburgo	Strassburger Gänseleberpastette			140
Caviare con limone	Caviar mit Citronen			32
2 sardine di Nantes	2 Stück Sardinen			10
Acciughe all'olio	Anchoviz mit Cappern per Stück			100
Prosciutto con gelatina	Schinken mit Krenn			
	<i>regiovinet Roastbeef 120</i>			
	<i>Kaltbeaten halt 80</i>			
Zuppe		Suppen		
Brodo	Bouillon			24
„ con uovo	„ mit Ei			24
	<i>Griesstauk</i>			24
	<i>Wache</i>			
Manzo allessso		Rindfleisch		
guarnito	garnirt			100
con barbabiettole e citrulli	mit Röhren Rüben oder kleinen Gurken			70
„ Mixed pickles o rafano all'aceto	mit Mixed pickles			70
„ Salsa	mit Sauce			60
	<i>Carotten u. d. K. 40</i>			
	<i>Zunderbeisen 40 heurige Stapp 30</i>			
Legumi		Gemüse		
Asparagi	Spargel			70
Cavoli al burro	Blumenkohl mit Butter			70
Piselli all'inglese	Grüne Erbsen			50
Fagioli	Grüne Fiolten à l'Anglaise			50
Patate alla francese soufflé	Pommes de terre soufflées			50
idem frites	detto frites			50
idem sautés	detto sautés			50

COUVERT à Kr. 6.  
 Antipasto, zuppa, pesce, piatto di mezzo, pollame o selvaggio arrosto, insalata, composta, dolce, formaggio, frutta.  
 Assiette, Suppe, Fisch, Zwischengericht garnirt, Wild oder Geflügelbraten, Salat, Compot, Mehlspeise, Käse, Obst.

COUVERT à Kr. 4.  
 Zuppa, pesce, manzo con verdura, pollame arrosto, insalata, dolce, formaggio.

COUVERT à Kr. 3.  
 Suppe, Fisch, Rindfleisch mit Gemüse, Geflügelbraten, Salat, Mehlspeise.

Pranzo a prezzo fisso per persona da Cor. 3 in su. — Diner per Person und Couvert von Kr. 3 aufwärts.

TELEFONO 766.  
**N. G. BRATOVICH**  
 FIUME  
 Via Castello  
 (casa Kuech)  
 Legatoria  
 di libri artistica  
 Laboratorio  
 Cartonaggi, Passe-par-  
 tout, Galanterie ecc.  
 Prezzi miti.  
 Lavoro sollecito.

Visible  
  
**„Stover Record“**  
 a scrittura visibile  
 la preferita, la migliore, la  
 più soffita, la più esatta delle  
 macchine da scrivere, è  
 !!! il trionfo della meccanica moderna !!!  
 RAPPRESENTANTE GENERALE  
 per Fiume, Danzica e Libralde  
**Stabilimento Grafico Fiumano**  
 G. TORNARI & Co.  
 FIUME, Via Palanca No. 2.

Telefono Nr. 70  
**DEPOSITO CARTA**  
 stampa e d'impacco  
**ALBANO WURZER**  
 FIUME  
 PALAZZO „ADRIA“  
 FONDACO  
 oggetti di cancelleria e  
 requisiti scolastici.  
 Ricco assortimento di  
 libri commerciali, copia  
 lettere, cartoline illustrate  
 ecc. ecc.  
 Prezzi di Fabbrica.

Herren- u. Damen-Mode  
**FERD. KUSCHNIGG jr.**  
 FIGUE ABBAZIA  
 (Corso) (Sechsi Gaitta)  
 Import echter Japan-Selie und original Kinnon.  
**ABBAZIA TUCHER.**  
 Selie, Güter und handgefertigte Japan-Selare.  
 Allein verhand Mieder C. P. à la Siren  
 Paris auch nach mass binnen 48 St.  
 Spezialist in Herren- u. Damen-Handschuhen.  
 Herren- und Damen-Wäsche (Kattunwaße)  
 Sämtliche Bade-Artikel.

**Viktor Depoli**  
 Abbazia  
 Dependence di Pension Ledare  
 PARK-HOTEL  
 Reise-Requisiten  
 Japan-China-Waaren  
 Galanterie-Spielwaaren,  
 Audeken-Artikel, Perlmutter-Spezialitäten,  
 Ansicht-Karten.

CHAMPAGNE  
**SANS-SOUCI**  
 Gennaro Ossoinack  
 FIUME.

Fabbrica MOBILI  
**GIUSEPPE CANTE - FIUME**  
 Via Cappuccini 4.  
 Casa fondata nel 1850.  
 Laboratorio  
 da falegname.

Fabbrica  
 Ombrelli ed Ombrellini  
**VINCENZO TAGINI**  
 CORSO 22, FIUME CORSO 22.  
 Regen- u. Sonnenschirm  
 Fabrik.  
 En gros en detail.

„URANIA“ STAB. ART. TIPOGRAFICO KERNYVONDAL MONTETTI TELEFONO 803. FIUME.

72.