

# Juhász Imre: Fiume példátlan fejlődése és ennek jogi háttere Giovanni de Ciotta polgármestersége[1] idején[2]

## Fiume történelme dióhéjban

Mária Terézia 1779. április 23-án Fiumét, mint corpus separatumot „*a kereskedelem és az ipar fölvirágoztatása érdekében saját akaratából*” a Magyar Királysághoz csatolta, azzal, hogy azt közvetlenül (Horvátország közbeiktatása nélkül) igazgassa a magyar állam.

Mivel Magyarország a kor felfogása szerint mégiscsak egy „jogállam” volt, ezért a területgyarapodást törvénybe kellett foglalni. Erre hosszas császári-királyi időhúzás után 1807-ben került sor, amikor megszületett az Országgyűlés Fiuméről szóló IV. törvénycikke, amely a fiumei kormányzónak a főrendek tábláján, Fiume város követeinek pedig a kk. és rr.<sup>[3]</sup> tábláján biztosított részvételt és az országhoz tartozónak nyilvánította a várost és kikötőjét.

Az első magyar korszaknak rövid francia uralom vetett véget, amely után Bécs egy Illír Királyság létrehozásával próbálkozott, így 1822-ig kellett várni a Szent Koronához való visszatérésre. 1822. július 1-jén hozott felséghatározatával I. Ferenc császár és király visszacsatolta Magyarországhoz Fiumét (és kerületét), a Littorale Hungaricummal (Magyar Tengermellék) együtt. A magyar Országgyűlés újfent nekirugaszkodott, de Fiume és a Tengermellék státusának normatív rendezésére csak az 1827. évi XIII. törvénycikkkel került sor, amely „a Száván tuli országrészek és a magyar tengermellék visszakeblezéséről” szólt.

Ez a korszak azért is izgalmas, mert ebben a Fiumében látta meg a napvilágot 1824-ben Giovanni de Ciotta, egy toszkánai eredetű gazdag patrícuscsalád legifjabb sarjaként. Édesapja kereskedő volt, édesanyja pedig nem másnak, mint a legendás politikus-mecénásnak Adamics András Lajosnak (Adamich, Andrea Lodovico) volt a lánya.

1848 a Tengermelléken is a nemzeti gondolat és a polgári átalakulás jegyében indult, de aztán mindent megelőzött és felülírt nacionalizmus és udvarhúség. Az 1848. évi XXVII. törvénycikk Fiume és Buccari szabad tengerkereskedési kerületekről a törvény előtti egyenlőség elvét valló, modern közigazgatást megvalósítani igyekvő felelős kormány törekvéseiből egyértelműen következett. Bár az ún. áprilisi törvények a társadalmi és gazdasági előrelépés jegyében születtek, a horvát legénységű birodalmi határőrezredek és a mögötte álló osztrák birodalmi lobbis némi hezitálás után a nyílt erőszak oldalára állt.

Törekvéseiket egyre inkább Josip Jelačić, horvát bán és osztrák tábornok jelképezte. Jelačić még a Horvátországra is érvényes áprilisi törvények társadalmi változásokat legalizáló rendelkezéseit is a saját intézkedéseként „adta el” Horvát-Szlavónországban.

1848. augusztus 30-án Josip Bunjevac osztrák tábornok határőreivel – a hivatalosan még mindig a báni méltóságából és egyéb beosztásaiból történt királyi felmentésének hatálya alatt lévő –, Josip Jelačić nevében, augusztus 31-én kijelentette, hogy „a cs. és kir. Felső és a slavon-dalmát-horvát hármass országok nevében Fiumét tetteleg elfoglalja.”<sup>[4]</sup> Ezután hosszú ex-lex állapot következett. Ennek a magyar-osztrák kiegyezéssel kialakult új helyzet vetett véget. Horvátországnak vissza kellett térnie a Szent Korona alá, mert a horvát önállósodási törekvések elvesztették a császári támogatót, aki amúgy sem tette önállóvá Horvát-Szlavónországot 1849 után sem.

## Ciotta és a történelmi események

Nincs most lehetőség arra, hogy részletesen bemutassuk azt a néhány évet, amikor már látszott, hogy az oktrojált horvát-osztrák uralom nem marad fenn Fiumében, de a megnyugtató megoldás késett. Ciotta életrajzi adatai egyébként jelzik az átmeneti idősakra jellemző politikai változásokat is. Ciotta a solferinói csata után 1859-ben hagyta ott a kk. hadsereget, és mérnöki végzettsége segítségével a gazdasági élet felé fordult. A politika világa sem volt ismeretlen számára. Fiume magyar-párti vezetői között tartották számon. Ciotta már Schmerling provizórium alatt a magyar-osztrák kiegyezési tárgyalásokat koordináló híres magyar jogász és reálpolitikus, Deák Ferenc hívévé vált. Köztük olyan szoros volt a kapcsolat, hogy 1876-ban mikor Budapesten meghalt Deák Ferenc, a Deákhhoz mindvégig hű Ciotta is jelen volt a temetésen (1876. február 3.), és a város képviselőtestületében babérkoszorút helyezett el fiumei és magyar nemzeti színű szalagokkal. A város pedig feketébe öltözött és Fiume egyik legszebb utcáját pedig elnevezték Deákról (Corsia Deák).

Természetesen az osztrák titkosrendőrség megfigyelte Ciottát és a fennálló rezsim ellenségeként, illetve Deák híveként tartották számon. Mint ismeretes 1861-ben Ferencz József összehívta a magyar Országgyűlést. Már erre az Országgyűlésre is várták a fiumeiek a meghívót, de erre még nem kerül sor. Az osztrák-magyar viszony hamar visszahűlt, mert az alkotmányos reformok (Októberi Diploma, Februári Pátens) nem elégítették ki a magyar követeléseket. Ekkor egyébként Horvát-Szlavónországban is rendeztek Szábor-választásokat és a Fiume megtartásában reménykedő horvát vezetők Fiumében is elrendelték a választás lebonyolítását. Ez csúfos kudarcba fulladt: Az 52 tagú városi képviselőtestület – Ciottával – úgy döntött, hogy nem küld követeket a Száborba, mert Fiume felett csak a magyar

Országgyűlés gyakorolhat fennhatóságot. A választáson végül 1222 választásra jogosult közül 870-en jelentek meg és ebből 840-en a „nessuno”, azaz senki kifejezést írták a szavazólapra.<sup>[5]</sup>

1865-re megváltozott a helyzet. Felgyorsultak az események és Deák Ferenc Húsvéti újságcikke után az osztrák és a magyar álláspontok közelednek a kiegyezés felé. Az ismét kiírt Szábor-választást továbbra sem támogatta a fiumeiek többsége. Így az első fordulóban csak egy képviselő megválasztására elegendő (1200-ból 189 érvényes) szavazat kerül leadásra. Ez az egy képviselő azonban nem más, mint Ciotta volt. A választásokat így meg kell ismételni és a Deák Párttal való egyeztetés után, báró Eötvös József javaslatára, a fiumeiek ezúttal érvényesen szavaztak, mert az volt az elképzelés, hogy a négy fiumei majd erősíti a horvát Száborban a magyar-horvát kiegyezés híveinek táborát. Ez az ötlet azonban zátonyra futott, mert a Szábor első ülésén deklarálni kívánta, hogy Fiume Horvátország kiegészítő része. Ezt a fiumeiek nem fogadták el, a nyitóülésen az annexiós tervvel szemben olaszul kívántak állást foglalni, de a horvát képviselők kifütyülték őket, ezért a fiumei képviselők (Ciotta, Martini, Verneda, Cosulich) a távozás mellett döntöttek.<sup>[6]</sup>

## 1868/1870

Bár 1868-ban létrejött a magyar-horvát kiegyezés, de Fiume státusát illetően nyitva maradtak a kérdések. Végül ideiglenes megoldás született: ez volt provizórium. A provizórium részleteit a magyar Kormány dolgozta ki és azt mind a Szábor, mind a magyar Országgyűlés jóváhagyta. 1870. július 28-án megjelent az erről szóló két királyi dokumentum, mely Fiumében megszüntette az 1867 óta fennálló királyi biztosságot. Ifj. gróf Zichy Józsefnek fiumei és magyar-horvát tengerparti kormányzóvá kinevezésével hivatalosan is visszatért a magyar államhatalom a kikötővárosba: a magyar kormány átvette Fiume igazgatását. A magyar Szent Koronához csatolt külön testet (*separatum sacrae regni coronae adnexum corpus*) képező Fiuméra vonatkozó provizórium nem jelentett mentséget a tekintetben, hogy a magyar törvényhozásnak és a magyar Kormánynak a város fejlődését elősegítő, átlátható és modern jogszabályi környezetet kellett kialakítani. Ennek első csírái már a magyar-horvát Kiegyezés után megjelentek, de nagy részük a provizórium idejére esett. Ennek keretében egy unikális jogrend alakult ki Fiumében.

Bár a magyar államhatalom hivatalosan csak 1870-ben tér vissza, Ciotta az 1869. évi április 20-ra hirdetett Országgyűlés Képviselőháza tagjainak név- és lakjegyzéke szerint már országgyűlési képviselő volt. Ezt a tisztséget 1875-ig gyakorolta, de baráti kapcsolata a magyar Országgyűléssel nem szakadt meg. 1881-ben a fiumei „felirat” miatt küldöttséget

vezetett a Parlamentbe. Ennek oka az volt, hogy a város a rendelkezés helyett külön törvényben kívánta látni – mint 1807-ben és 1827-ben –, hogy Fiume Magyarország része, illetve egyes horvát intézményeket (gimnázium, Modrus-Fiume megye egyes hatóságai) szerettek volna eltávolítani a városból. Az Országgyűlést felszólították, hogy tegyen intézkedéseket (A gimnázium ügye különösen fájt a fiumeieknek, mivel az iskolát az 1848 utáni osztrák-horvát korszakban erőszakkal elvették a fiumei olaszoktól.) A küldöttséget miniszterelnök fogadta. Tisza Kálmán miniszterelnök jogi rendezést ígért, de csak a következő parlamenti ülés során.

A provizórium egyébként viszonylag nagyvonalúan a magyar Kormányra bízta Fiume igazgatását. Ennek jogszabályi kereteit azonban csak úgy lehetett kialakítani, hogy Fiume élhessen statútum-alkotási jogával és az önkormányzatiság ezen alapidokumentuma mintegy kiegészítse a központi (budapesti) Kormány és az Országgyűlés jogszabályait. Így az 1848 utáni első kormányzó egyik legfontosabb feladata volt, hogy a fiumei autonómia elsődleges dokumentuma legalább tervezeti szinten elkészüljön, hogy a magyar Kormány azt minél előbb el tudja fogadni. A Kormány 1872. április 20-i ülésére hivatalos volt a fiumei kormányzó is, aki ekkor annak a véleményének adott hangot, hogy a Statútum elfogadásával a közigazgatás rendezése beteljesedhet. A Kormány több ponton figyelembe vette a fiumei kéréseket is (pl. virilizmus mellőzése), és végül 1872. június 1-jei dátummal hirdette ki „Fiume szabad város és kerülete Statutumát” (a város hivatalos nyelvén, olaszul: *Statuto della libera Citta di Fiume e suo Distretto*, továbbiakban: Statútum). Az egykor volt, viszonylag nagy kerület – a Magyar Tengermellék – 1872-re azonban már a múlt kódébe vezett: csak Plasse, Cosala, Drenova alközségek tartoztak Fiuméhez.<sup>[7]</sup>

## A Magyar Állam részéről nyújtott fejlesztési támogatások törvényi háttere

A Ciotta-korszak elválaszthatatlan Fiume társadalmi és gazdasági fejlődésétől. Ez olyan arany-korszak volt a város életében, amely fejlődés nemcsak Magyarországon, de Európában is egyedülálló volt. A magyar Kormány által elhatározott fiumei fejlesztések hatalmas költségvetési összegeket mozgattak meg, amelyekről egyébként csak törvényben lehetett dönteni és így viszonylag pontosképet kaphatunk a kormányzati segítség mértékéről. A teljesség igénye nélkül nézzünk néhány törvényi példát!

Kezdjük a legfontosabbal: a kikötővel. Az 1871. június 10-én kihirdetett 1871. évi XIX. törvénycikk a fiumei kikötő kiépítéséről és az ezen célra 1871-re megajánlott póthitelről volt az első olyan jogszabály, amely az akkor induló hatalmas fejlesztések nyitányához szolgáltatta a törvényi hátteret. A Magyar Állam 1872 és 1907 között csillagászati összeget

költött a kikötő fejlesztésére, így az építkezési költségek elérték a 45,5 millió koronát, és ez az összeg még nem a végét jelentette a fejlesztési politikának. Még el sem készült már további fejlesztésekre kellett gondolni.

A fenti törvény, illetve a kikötőfejlesztés okán, egy - Ciotta képviselői munkásságát is jellemző - eseményről kell említést tennünk: a magyar Országgyűlés 1872. február 16-i ülésén (437. országos ülés) a 4. napirendi pont volt Ciotta fiumei képviselő interpellációja épp a fiumei kikötő ügyében - az 1871. évi XIX. tc.-re hivatkozással. Ciotta előadta, hogy eddig másfél millió forint áll rendelkezésre, de az építkezés elégtelen erővel folyik, hogy aggodalomra ad okot. A kikötő fontosságát szerinte nem kell megokolni, csak annyit említett, hogy a vasút két irányból hamarosan eléri Fiumét és azt kérdezte, hogy miután Fiumében már enyhül a tél, felgyorsulnak-e a munkálatok? A választ Tisza Lajos közlekedésügyi miniszter a következők szerint adta meg: Megértette, hogy a sokáig háttérbe szorított város polgárai türelmetlenek. Nem vette zokon a szemrehányást és biztosította a t. Házat, hogy a Kormány és a minisztérium a lehető leggyorsabban kívánja a beruházást elvégeztetni. Beszámolt az eddig végzett munkáról is. Tartottak több helyszíni egyeztetést, figyelembe vették a tervezésnél a fiumeiek kívánságait. Ezért a terveket át kellett dolgozni. Ez is megtörtént az ősszel. És decemberben már a szerződéskötésre is sor került a kivitelezővel. Említést tett a vasúti fejlesztésekről és ígéretet tett a gyors kivitelezésre és a kikötő mielőbbi átadására. Az interpelláló Ciotta meglelégedéssel vette tudomásul a miniszteri választ.

Lássuk, a teljesség igénye nélkül, hogy milyen továbbterületeken támogatta a fejlesztést a magyar állam. Az erről szóló törvények:

- A kikötői kiszolgálólétesítmények, raktárak felépítésének finanszírozása komoly kihívást jelentett a Kormányoknak: példaképpen álljon itt a fiumei kikötő II. számú rakpartján tervezett áruraktár építésére felveendő kölcsönről szóló 1881. évi LXIX. törvénycikk, amely 260,000 forintnyi kölcsönt felvételét engedélyezte a tárgyi áruraktár felépítésére. E kölcsön (tőkáját és kamatait) féléves részletekben, 38 és fél év alatt kellett visszafizetni.
- A tengeri hajóforgalom átkalibrálását szolgálta az 1872. évi XXVI. törvénycikk, az „osztrák-magyar Lloyd” gőzhajózási vállalattal a tengeri postaszolgálat ellátása iránt kötött szerződésről, amely a közös külügyminiszter és az „osztrák-magyar Lloyd” gőzhajózási vállalat között a tengeri postaszolgálat ellátása iránt 1871. november 18-án kötött szerződést emelte törvényerőre. Ennek értelmében a Lloyd bizonyos, Fiumét érintő viszonylatok közlekedtetésével a magyar tengerhajózási szükségleteket is köteles volt kiszolgálni.
- A tengeri szabad hajózást űző magyar kereskedelmi hajóknak állami segélyben és kedvezményekben való részesítéséről szóló 1893. évi XXII. törvénycikk alapján hajók

építésére szolgáló támogatást kaphattak a hajós társaságok.

- 1907. évi VI. törvénycikk a tengeri szabadhajózásban foglalkoztatott magyar kereskedelmi hajóknak, valamint a tengeri hajók építésének állami segélyben és kedvezményekben való részesítéséről. E törvény végrehajtásával a Magyar Állam kiemelten támogatta a belföldi hajóépítést.
- Az 1847/8. évi III. tc. 14. §-ának módosításáról szóló 1889. évi XVIII. törvénycikk egyértelmű közigazgatási viszonyokat teremtett, mivel a tengerészeti igazgatás teljes egészében az újjászervezett kereskedelmi tárca hatáskörébe került. Annak a kereskedelmi tárcának a hatáskörébe, amelynek vezetője 1889. június 15-én Baross Gábor lett, aki a közlekedési ágazatokat és azok teljes infrastruktúráját a nemzeti ipar és kereskedelem érdekeinek szolgálatában tudta csak elképzelni, és fejlesztésüket is ezen irányultság alapján ütemezte.
- A Fiuméba irányuló, illetve onnan kiinduló utak elmaradottsága sokáig gátolta a város fejlődését. A Károly-út (Via Carolina), illetve a sokkal modernebb, de a XIX. sz. utolsó harmadában mégis elavultnak számító Lujza-út kapacitása nem állt a kor követelményeinek szintjén. A kiegyezés után csak 1877-ben került sor a Lujza út (korabeli szóhasználattal és írásmóddal: Luiza) sorsának rendezésére. Az 1879. évi XVII. törvénycikk a Luiza-út megváltásáról az 1877. évi november 26-án kötött szerződés jóváhagyásáról szólt, mellyel a magyar állam 325,000 forintért váltotta meg a Lujza-utat.
- A hazai iparnak adandó állami kedvezményekről szóló 1881. évi XLIV. törvénycikk alapján állami kedvezményekben kívánta az állam részesíteni nemcsak azon vállalatokat, amelyek addig az országban elő nem állított cikket gyártanának, hanem azokat az iparágakat is, amelyek kisebb-nagyobb mértékben már meghonosodtak (pl. a posztó-ipar, az üvegyártás stb.), de részben csekély mértékben, részben elavult módszerekkel és technikával működtek.
- Ami a beviteli vámokat illeti, felmentést kapott az „államgyárak” számára behozott dohánylevél, illetve a lőpor, fegyverek, lőszer, továbbá a hajók építésére és felszerelésére szükséges tárgyak (a hajóépítésre és felszerelésre szükséges tárgyak vámmentes behozataláról szóló 1872. évi XXV. törvénycikk értelmében).
- A hajóépítésre és felszerelésre szükséges tárgyak vámmentes behozataláról 1872. évi XXV. törvénycikk egyértelműen jelezte a Kormány prioritásait a tengeri hajók építésének előmozdítása tárgyában.
- Az 1895. évi XXXIV. törvénycikk a tengeri hajók építésének állami segélyben való részesítéséről szólt és a törvény alanya lehetett minden vállalat, amely „a magyar korona országainak területén tengeri hajóknak építését megfelelően berendezett telepeken iparszerűleg űzi.”
- Fiumei Kőolaj-finomító Rt. 1872-ben a Rockefeller család által birtokolt Standard Oil olcsó olajjal árasztotta Európát. A dömping arra sarkallta az olajüzletben szintén érdekelt Rothschild családot, hogy az általa befolyásolt pénzintézetekkel (pl. a Magyar Általános

Hitelbank) és Ossoinack Lajossal kőolajfinomítót alapítson Fiumében. A külföldi befektető ez esetben nem számított rosszul, ugyanis az ásványolajvám felemeléséről és az ásványolajadóról szóló 1882. évi XVIII. törvénycikk megvédte a hazai kőolajipart és szabályozta az egész folyamatot. E törvény ugyanakkor nagyszámú előírással terelte megfelelő mederbe e veszélyes anyag szállítására, az üzlethelyiségek műszerezettségére, a pénzügyi felügyeletre, az ellenőrzési kerület nagyságára, a hivatalos eladási lajstrom vezetésére stb. vonatkozó előírásokat.

- Az olajipari létesítmények fejlesztése iránti kormányzati elkötelezettséget mutatja az 1883. évi XXVIII. törvénycikk a fiumei kikötőben építendő kőolaj-kikötőmedencze létesítése iránt, amely intézkedett a fiumei nagykikötőtől északnyugatra felépítendő, önálló, zárható kőolajkikötőről, 1,9 Hektáros vízfelülettel és közvetlen vasúti csatlakozással. Erre azért is volt nagy szükség, mert a galíciai kitermelés felfutásával megnőtt a vasúton érkező alapanyag volumene is. A gyár 400 tartálykocsival rendelkezett, ami akkoriban önmagában megkerülhetetlen piaci tényezőt sejtetett.

## Eplógus

1896-ban ünnepelte Magyarország ezeréves fennállását. Budapesten a koronát kísérő körmenetben fogadta a tömeg a fiumei küldöttséget, amely 1896. június 8-án fiumei zászlóval hódolt meg a magyar királynak. A város megemlékezett a magyar állam első évezredéről is. Az 1868-as magyar-horvát kiegyezés és a fiumei provizórium 1870-es bevezetése óta eltelt évtizedek óriási fejlődése elhomályosította Fiume státuszának rendezetlenségét és időszerűségét. Nemcsak a város, hanem az egész ország fejlődése szárnyalt. A fiumei lakosság nagy mértékű bevándorlással terhelt összetételének és a közpolitikai gondolkodásmódnak a változása csak lassan szivárgott be a város legfelsőbb politikai vezetésébe, de az 1890-es évek második felére már hangsúlyeltolódás következett be. Bánffy Dezső kormánya egyértelműen az összetartás növelésére, központosításra törekedett a Magyar Királyság határain belül. Mivel eszközei inkább adminisztratívák, mint türelmesek és párbeszéd alapúak voltak, a siker kezdettől fogva kérdésessé vált. A fiumei elit nem igazán tudott mit kezdeni a modernizációs változás kettősségével és a status quo mindenáron való fenntartásának szándékával. A probléma nagyságát Batthyány Lajos kormányzó és Ciotta lemondása is érzékeltette: megromlott a viszony Budapesttel. E lemondással hivatalosan is véget ért a Ciotta nevével fémjelzett korszak és Fiumének a központi kormányzattal való viszonyát már a változó körülmények között kellett újragondolnia.

## Bibliográfia

Jakab Elek: *A magyar Fiume*, Budapest, Nyomtatott a Magyar Királyi Egyetemi Könyvnyomdában, 1881.

Radich Ákos: *Fiume közjogi helyzete*, Budapest, Franklin-Társulat, 1883.

Schnierer Gyula: Fiume múltja és jelene, *Nemzetgazdasági Szemle*, VI. évf., 1882/3.

## Hivatkozások

1. Valójában a tisztség elnevezése: „podestà”, de a magyar szövegekben közérthetőbb a podestának nem teljes mértékben megfelelő „polgármester” tisztség szerepeltetése. ↑
2. Szerkesztett és rövidített változata Juhász Imre alkotmánybíró Fiumében 2021. november 23-án megtartott angol nyelvű tudományos konferencia-előadásnak (A konferencia témája: „Silenced European History: The City of Rijeka in the Golden Years of Giovanni Ciotta and Other Cases”) ↑
3. Karok és Rendek ↑
4. Jakab Elek: *A magyar Fiume*, Budapest, Nyomtatott a Magyar Királyi Egyetemi Könyvnyomdában, 1881, 26. ↑
5. Schnierer Gyula: Fiume múltja és jelene, *Nemzetgazdasági Szemle*, VI. évf., 1882/3, 39. ↑
6. Radich Ákos: *Fiume közjogi helyzete*, Budapest, Franklin-Társulat, 1883, 192. ↑
7. a magyar-horvát kiegyezéssel elégedetlen horvátoknak nyilván az sem tűnt fel, hogy szépen lassan, lépésről-lépésre az egykor volt Magyar Tengermellék, 20km<sup>2</sup> kivételével, már Horvátország fennhatósága alá került. ↑