



A KONTINENTÁLIS KÖZÉP-EURÓPA ÉS A MEDITERRÁN MŰSZAKI ÉS IPARI KÖLCSÖNHATÁSAI

Tengerészet és hajóépítészet

(Holt tengerek)

Projektum vezetője: Prof. dr. sc. Zsiha Kálmán, hajóépítészeti okleveles mérnök

A kutatásokat ebben a témában a zágrábi székhelyű Horvátországi Magyar Tudományos és Művészeti Társaság indítványozta a budapesti Magyar Tudományos Akadémia pécsi tagozata által nyújtott mindennemű támogatásával.

A Magyar Tudományos Akadémia Pécsi ágazatának elnöke: Prof. dr. sc. Tigyi József
A zágrábi Magyar Tudományos és Művészeti Társaság elnöke: Prof. dr. sc. Skala Károly

Fordítás: Réber László

Források:

Tengerészeti Enciklopédia 1972.
Történelmi Világtalasz The Times 1986.
A 3. Maj Fiuméi hajógyár monográfiája 1981.
Az Uljanik Pulai hajógyár monográfiája 1986.
A rijekai Műszaki Kar monográfiája, 2000.

Melléletek:

Dr. sc. Senad Bajramović, dipl. iur.:
A Mediterrán és Közép-Európa fogalmak meghatározói
A különböző közösségek kölcsönhatásainak pszichoszociális és filozófiai alapjai
«Visszamaradt feszültségek» - kisebbségi csoportok, mint a kölcsönhatások élő visszhangjai
A kölcsönhatások lekicsinylése: Posztmodern – a megsemmisítés projektuma.

Zágráb – Budapest, 2002.

TARTALOM

Előszó – Holt tenger

BEVEZETŐ

A MEDITERRÁN ÉS KÖZÉP-EURÓPA FOGALMAK MEGHATÁROZÓI

A KÜLÖNBÖZŐ KÖZÖSSÉGEK KÖLCSÖNHATÁSÁNAK PSZIHOSZOCIÁLIS ÉS FILOZÓFIAI ALAPJAI

POSZTMODERN – A MEGSEMISÍTÉS PROJEKTUMA: A KÖLCSÖNHATÁSOK LEKICSINYLÉSE

"VISSZAMARADT FESZÜLTSEGEK" – KISEBBSÉGI CSOPORTOK, MINT A KÖLCSÖNHATÁSOK ÉLŐ VISSZHANGJAI

A KONTINENTÁLIS KÖZÉP-EURÓPA ÉS A MEDITERRÁN KÖLCSÖNHATÁSAINAK TÖRTÉNELMI KERETE

KÖZÉP-EURÓPA HATÁSA A MEDITERRÁN HAJÓÉPÍTÉSZETÉRE

AZ OKTATÁS, A TUDOMÁNY ÉS A TECHNOLÓGIA FEJLŐDÉSE AZ ADRIÁN

A HAJÓÉPÍTÉSZET ÉS TENGERÉSZET FEJLŐDÉSÉNEK TÖRTÉNELMI KERETEI A QUARNEROI ÖBÖLBEN KÖZPONTJÁVAL RIJEKÁBAN

KÖZÉP-EURÓPAI HATÁSOK A HAJÓÉPÍTÉSZETRE ÉS TENGERÉSZETRE RIJEKÁBAN

A RIJEKAI HAJÓGYÁR 1905-TŐL 1918-IG

A HAJÓÉPÍTÉSZET ÉS TENGERÉSZET FEJLŐDÉSÉNEK TÖRTÉNELMI KERETEI ISZTRIÁBAN KÖZPONTJÁVAL PULÁBAN

KÖZÉP-EURÓPAI HATÁSOK A PULAI HAJÓÉPÍTÉSZETRE ÉS TENGERÉSZETRE

KÖZÉP-EURÓPAI HADITENGERÉSZETI ERŐK A MEDITERRÁN TÉRSÉGBEN

ÖSSZEFOGLALÓ

Utószó – Szélcsend/vihar előtti csend

Előszó «Holt tenger»

Ezen kutatások alcímét - «Holt tenger», azzal a vággal választottuk ki, hogy azon tiszteletünket fejezzük ki, amely a történelmi események mélységeibe való elmélyedés alatt fejlődött ki az egyedi emberi életek titokzatos összetettsége, de különösen az emberi közösségek és kölcsönhatásaik összetettsége iránt, amelyek minden pillanatban magukban tartalmazzák a múlt minden befolyását és a jövő minden lehetőségét. A «Holt tenger» fogalomnak többszörös, nem csak a Földközi tenger partjain keletkezett fizikai és kolokviális jelentése van, hanem egy különleges, fontos metafórikus jelentése is, amely előhívja a gondolatokat a látszatra kötetlen és első pillantásra érthetetlen, időben és térben elmozdított események kikerülhetetlen kölcsönhatásairól. A váratlanul érkező és egyaránt váratlanul távozó események, elrémítő nyomtalan mulandóságok és ismert okoktól mentes nyomok, az élet ismeretlenjei örök idők óta érdeklődést keltenek a bizonytalan sorsú emberek között. Az elgondolkodó, érdekekkel és élettapasztalatokkal a természetre és tengerre utalt megfigyelők sejtik, hogy okok léteznek még akkor is, ha azok nem is figyelhetők meg közvetlenül, hogy nyomok vannak még akkor is, amikor a hatások még a legkíváncsibb egyének előtt is elérhetetlenek maradnak. A kíváncsiság az, amely - habár az emberek azt különböző mértékben öröklik - minden megmagyarázhatatlan esetben serkenti a tudás feltárásával ellátott ritka egyéneket, hogy felfedezzék az okokat és kíséreljék megérteni az eseményeket, és önmaguknak és másoknak megmagyarázni a következményeket, bármennyi törekvésbe és lemondásba is kerüljön.

A «Holt tengernek» első pillantásra nincs közvetlen oka vagy indítéka. Megjelenhet hirtelen egy szép, napos, szélcsendes napon a megtekintési pontra vonatkozó elvárások és tapasztalatok ellenére is. A hullámok a «holt tengeren» úgy tűnnek mintha nem lenne okozójuk, mintha sehonnán sem érkeztek volna, ugyanakkor visszafogott erejük miatt nem maradhatnak észrevétlenek azon emberek részére, akiknek élete a tenger felé irányul. A «holt tenger» váratlanul keletkezik érthetetlen, távoli, senki részére sem teljesen ismert hatások által, viharok által, amelyek valahol másutt keletkeztek, régebbi időkben, valamilyen távoli vidéken, ahol már el is felejtették őket, míg hatásaik egy visszhangként megváltoztatva és elmozdítva érkeztek meg a meglepett megfigyelőig. A «holt tenger» erői az ismeretlenbe és előreláthatatlanba való hosszú utazásuk során magukba szívták az összes többi vihar, visszavert és újonnan keletkezett hullámok, utazás közbeni hajók által keletkezett hullámoknak, sirályok visításának, a világ minden tengeréről a tengerészek és halászok kiáltásának visszhangjait is, összegyűjtve eközben mindannak erejét, amivel utazásuk során találkoztak és amit megelőztek, és mindezt átvitték a világ minden irányába. A «holt tengerek» mindennek végén új, másfajta tulajdonságokat kapnak, amelyek különböznek az önálló eseményeknek, és ismeretlenek azok részére, amelyek elindították őket, felbuzdítják a képzeletet és a kíváncsiságot a távoli tájak és még nem látott jelenségek megismerése iránt. A «holt tengerek», éppúgy mint minden más ritka jelenség, nem láthatók mindehol és mindenki által, de sokáig emlékezetben maradnak.

A «holt tenger» az emberi tapasztalatban látható és érezhető összegzését képezi mindannak, ami minden előtt történt, a levegő és tenger széles térségében lezajlott összes természeti és emberi tevékenység összességét, hosszabb időn keresztül az összes érthető és érthetetlen történés összegét. A «holt tengerek» egyidejűleg az elszárgult idők mélységei és kiindulópontjaik mindazon lehetőségeknek, amelyek még be fognak következni. Az ily módon összesűrített mindenség jövőjét egy olyan valaminek bizonytalanságai, határozatlanságai és előreláthatatlanságai, amely sohasem szűnik meg, hanem csak változtatja a megjelenési formáit. Ilyen összetettséget nem elegendő, és nem is lehetséges teljesen megérteni, ilyen telítettséget érezni és szeretni kell a rövid életű emberi lények tökéletlenségével, elgondolkodva és tisztelettel nézve a körülöttünk lévő természetet és más lényeket, a teljesség egyedi felfogásának korlátozott képességeinek tudatában. Az önvalóságba való ilyen belemélyedésekkel az emberiség hagyatéka állandóan töltődik az egyedi megtisztított, a közösség által átvizsgált és elfogadott tapasztalatokkal, a szeretetre és a létezés indokolt értelmébe vetett hitre, az élet szépségére és a fejlődés sikerességére támaszkodva, bármennyire is lassúnak és nehéznek tűnve a fennmaradásért, az előítéletekkel megbéklyózott egyénnel vívott harc folyamán, akiket a világ és tulajdon lehetőségeik áthághatatlan akadályainak tesznek ki.

BEVEZETŐ

Ennek a kutatásnak a tanulmányait elsősorban inkább a résztvevők érzelmi indítványozták mintsem tudásuk arról, hogy a műszaki és ipari kölcsönhatásoknak történelmi keretek között nem adnak olyan jelentőséget, amely arányban lenne azoknak hosszútávú hatásaira az emberi életre. Kétséget kizáró tény, hogy a sokkal izgalmasabb politikai és kulturális kölcsönhatások magukra vonják a kutatók és a szélesebb közvélemény legnagyobb figyelmét. Iz ilyen érdeklődés elkerülhetetlen az érzelmi feszültségek kizárhatatlan jelenléte miatt is, éppúgy mint a mindenki által érthető sorsdöntő következmények miatt is az egyénekre és egész közösségekre, amelyek történelmi kényszerűségből vagy elkerülhetetlenségből lépnek ilyen kölcsönhatásokba vagy rá vannak kényszerítve erre. A szélesebb emberi közvélemény legnagyobb érdeklődése leggyakrabban a kölcsönhatások – sok esetben kétséget kizáróan - frusztráló politikai, kulturális és gazdasági következményei felé irányulnak. Ezek azok a pusztító távolba ható kölcsönhatások, amelyek valódi anyagi károkat okoznak, rombolásokat és szellemi kínokat idéznek elő, valamint rövid vagy hosszú távon, kisebb vagy nagyobb mértékben megalapozott érzéseket hagynak az egyik közösség vagy annak egy részének a másik, általában abban a pillanatban domináló közösség által történő kizsákmányolásáról vagy elnyomásáról. Az érzelmekkel feltöltött körülmények lehetetlenné teszik, vagy legalábbis megnehezítik mindannak objektív megfigyelését és értékelését, amit a résztvevők bevisznek vagy adnak maguktól a közösségbe attól, amit kapnak vagy elvesznek a választott, elkerülhetetlen, megbeszél, önkéntes, erőszakos vagy ráerőszakolt kölcsönhatás ideje alatt. Ilyen kapcsolatokból fejlődnek ki a közös és egyedi elégedetlenségek és keserőségek, sokkal gyakrabban az általános elégedettségtől és elragadtatástól. A bármely oldalon jelentkező elégedetlenségek akadályozzák a kölcsönhatások lehetségesen jó kölcsönös behatásainak és jótékony hatásainak felismerését, amelyek a történelmi folyamat minden résztvevőjének leggyakrabban válnak javára még akkor is, ha szélesebb körben nem ismerték fel őket és nem értékelték őket egyértelműen jóknak. Az szinte rendszeres jelenség, hogy különböző nemzetű, összehasonlíthatatlan fejlődési szintű és hatalmi helyzetű érdekcsoportok minden kölcsönhatásánál az ütközések során az egyes közösségtől átéltek rossz, sőt legrosszabb oldalai maradnak hosszabb ideig az emlékezetben, vagy legalábbis nagyobb mértékben jegyzik fel és adják tovább őket, visszaszorítva az elviselhetetlen tapasztalatokat az altudatba vagy átköltöztetve őket a mitológiába. A részrehajló megítélés és értékelés megjelenése különösen jelen van az események első, legtöbbször felületes értékelésében. Teljesebb és objektívabb értékelések csak akkor lehetségesek, ha létrejönnek a szükséges történelmi távlatok és a készenlét a kölcsönhatások érzem nélküli, szükséges komolysággal és tudással történő nem részrehajló értékelésére. Nem kételkedve abban, hogy a kölcsönhatásoknak rossz oldaluk is vannak, amelyek néha egyes közösségekre és egyénekre végzetes hatással is lehetnek – ez egyébként általánosan ismert dolog – ezek a kutatások azon kedvező hatások felismerésének törekvésére koncentrálnak, amelyek serkentik az anyagi és szellemi fejlődést, előidéznek a mindennapi élet feltételeinek javulását, a tudás, a munkaenergia, a hagyomány és tapasztalatok átjárásához vezetnek, olyan példákon keresztül, amelyek az európai területeken követhetők.

A kutatók munkájuk során önmaguk miatt, de mások miatt is törekedtek megismerkedni az olyan különböző nemzetiségű közösségek kölcsönhatásainak hosszútávú következményeivel is, amelyekről hagyományosan feltételezték, hogy nem voltak harmonikus, civilizált viszonyokban, sőt, amelyekről tudták, hogy minden valószínűség szerint történelmileg és érdekekben jelentős mértékben viszályban álltak egymással az egyik oldalon a domináció iránti törekvés, a másik oldalon pedig a sajátosság iránti törekvés elérésében, függetlenül attól, hogy ezt mindkét oldal hogyan élte át vagy magyarázta meg az önmagára alkalmazva.

Holt tengerek

A kutatók a nemcsak fizikai-földrajzi, de még inkább civilizációs területek, a Mediterrán és a kontinentális Közép-Európa között a technika és ipar terén lezajlott kölcsönhatások kutatása mellett döntöttek. Ez a két szomszédos terület egy – történelmileg nézve talán – rövid időszak folyamán magas intenzitású és máig napig – minden besodort résztvevő életére és fejlődésére nem teljesen letisztázott tartalmú és kihatású események forgatagába került. A különböző nemzetiségű közösségek kölcsönhatásainak következményeit nem egyértelműen magyarázzák a különböző közösségekből származó minden besodort résztvevője részéről, amely közösségek a saját életmodelljeiket törekedtek ráerőszakolni vagy pedig függetlenségüket szerették volna megőrizni. A hagyományos értékeknek az új hatásokkal való összetűzésében minden résztvevő a saját kölcsönhatásába beviszi az elmaradhatatlan és az emberi természetre oly jellemző ösztönét az önazonosság kihangsúlyozása és őrzése iránt még akkor is, ha a kölcsönhatásoknak nyilvánvaló következményei és az életkörülményeknek nyilvánvaló változásai vannak. A közösség megőrzésének és igazolásának ösztöne, valamint a saját életmodell ráerőszakolásának mélyre gyökerező kívánsága sok fontos jelenség feledéséhez vezethet.

Szinte lehetetlen az objektív megítélés független, talán időben is eltávolodott megfigyelők nélkül, akiknek értékeléseik nem szenvedték meg az elmúlt, de el nem feledett kölcsönhatások kiábrándító következményeit. Az a kevés, ami megtehető legalább annyi, hogy összegyűjthetők a különböző résztvevők meglátásai, és azok bemutathatók az érdekelt feleknek, akik ennek alapján kiépíthetik vagy megváltoztathatják saját betekintésüket az eseményekre, vagy jobban megérthetik azokat. A fájdalmas, keserűséggel és kölcsönös felhányásokkal teli következményeken, továbbá az első pillantásra különböző civilizációk rövid, de viharos politikai, gazdasági és kulturális téren lezajlott találkozásain kívül a kutatók fel szeretnék ismerni a kedvező, talán sorsdöntő következményeket mindazokra, akik egy fergeteges műszaki és ipari fejlődés történelmi pillanatában találták magukat egyidejűleg ellentétes érdekekkel és egyesítve fáradozásukat az új értékek megtermelése közben. Az érdekek és kívánságok ilyen jellegű összefonódásának eredményei – igaz, elégtelenül felismert mennyiségben – nagy mértékben érezhetők manapság is. Az összetett és széles kört összefogó ipari és műszaki tevékenységek a racionális és objektív természetük miatt a legkevésbé alkalmasak érzelmi behatásokra, és a kölcsönhatások minden formája közül valószínűleg a legjobb alapot adják az úgyahogy nem részrehajló megfigyelésekre, és egyes esetekben talán a következtetésekre. Ez a szabad és bebizonyíthatatlan feltételezés, amely a kutatás egyes résztvevőinek alapoktatásából származó részleges műszaki alapon alapul, egy munkatézissé vált, amely a kutatókat az ajánlott téma feldolgozására készítette.

A kutatók lehetőségeik és hajlamaik alapján választották a tengerészet és hajóépítészeti – mint a Mediterrán hagyományos tevékenységeinek és a szomszédos területek, amelyeket általánosan kontinentális Közép-Európa néven ismerünk, és amely az Adriai tengerben látta lehetőségét a világ tengereire való kijutást – kölcsönhatásainak kutatását. A Mediterrán vidéken a tengerészetet és a hajóépítészeti mindig a romantika és kalandosság hangulatai kísérték, amelyek a távoli tengeri utazásokkal és egzotikus, napos és meleg, bőséget ígérő tájakkal kapcsolhatók össze. Ugyanakkor a tengerészeti és hajóépítészeti tevékenységek a kontinentális közép-európai térségekben – a folyami hajózás és a belső vizekre való vízi járművek építése kivételével – nem rendelkeztek hagyományos alapokkal, habár a folyami-tengeri hajókkal való távoli óceáni utazásokra is volt példa. Azonban, a kontinentális Közép-Európát a nagy műszaki és ipari ambíciók jellemvonásai díszítették, a hosszútávú tervezés szükségessége, a pragmatikus szervezés és a barátságtalan égőben való pusztaság túlélés szolgálatában lévő viselkedés és munka magasfokú fegyelme, és mindezt a meleg tengerekre való kijutás vágya kísérte. A kutatók véleménye szerint a tengerészet és hajóépítészeti területei nagyon alkalmas forrást képeznek a szűkebb szakmai, de szélesebb közvélemény részére is a tudományos, gazdasági, kulturális és mindennapi kölcsönhatások folyamatainak megismeréséhez, főleg azért, mert nem mentesek a

Flot tengerek

világ politikai valósága elől. Ezeket a kutatási alkalmasságokat összetettségük miatt, valamint általában az élet és munka minden aspektusának, a kreativitás, újítás, merészség, bátorság, vállalkozás, pénzügyi folyamatok, tőkebefektetés, politikai ambíciók, kulturális kapcsolatok, valamint a tengerészet és hajóépítészet műszaki és ipari fejlődése beavatottsága miatt felismerték. A kölcsönhatások kutatására különösen termékenynek lehet tartani azt az időszakot, amikor a két életforma, két különböző hagyomány, egyik oldalról a mediterrán-tengerészeti-hajóépítészeti hagyomány és másik oldalról a kontinentális közép-európai műszaki-ipari hagyomány elkeseredettséggel és kiábrándulásokkal teli közeli érintkezésbe került, és a mai napig létező fájdalmas emlékezetek és félig kimodott dolgok miatt kimeríthetetlen érdeklődést kelt. A kutatók, hajlamaik alapján, de a projektum céljaival való összhangban álló kívánságuk alapján is, érdeklődési körükben nagyobb mértékben foglalkoztak azokkal a kölcsönhatásokkal, amelyekre egy olyan történelmi időszakban került sor, amikor a kontinentális Közép-Európa, az intézményileg szervezett Ausztria-Magyarország formájában, kijutott a Mediterrán partjaira elcsábítva minden szárazfölddel rabul ejtett közösség kioltatlan vágyától, hogy tengerészeti és hajóépítészeti szempontból fejlődjen, és elérje a kijutást és az utat a világ összes tengerére. Említettük, de nem dolgoztuk fel teljességükben a történelmi események sok más tényezőjének és résztvevője kölcsönhatásainak elhanyagolhatatlan befolyását, mint amilyenek Olaszország, Németország, Ausztria, Csehország, Szlovákia, Lengyelország, sőt Anglia, Franciaország és Törökország is, ez további, más oldalakon törő kutatások és más kutatói potenciálok bekapcsolódásainak lehetőségére és szükségességére utal

Ezen kutatások tervezete magába foglalja először is az emberi tapasztalatok összegzését, valamint a különböző nemzetiségű közösségek kölcsönhatásai pszichoszociális és filozófiai átgondolásának általános elméleti megismerését. Ezután a következő lépésben - a Mediterrán és kontinentális Közép-Európa fogalmak, mint a kutatás központi érdeklődési témája, fizikai-földrajzi és politikai meghatározásán kívül – törekedtünk eljutni ezen magas érzékenységgel és a civilizált világban metaforikus értelmű fogalmak érzékenyebb kulturális, történelmi és hagyományos megfogalmazásáig, beleértve a kisebbségi csoportokat, amelyek több-kevesebb szerencséjével késnek a különböző nemzetiségű közösségek viharos kölcsönhatásai mögött. A kutatások alaptalanok maradtak volna, ha nem ismertük volna fel a kontinentális Közép-Európa és a Mediterrán kölcsönhatásainak időrendi és történelmi keretét. Ezeken a történelmi kereteken belül külön figyelmet szenteltünk az – egyik pillanatban közös – műszaki és ipari fejlődésnek a tengerészet és hajóépítészet területén két előzőleg élesen szembenálló világ közeli találkozásának, sőt összeütközésének történelmi időszakában.

Ahhoz, hogy a különböző oldalak egyazon történelmi jelenségre való tekintetében a részrehajlás felismehető legyen, a kutatók eljárásuk folyamán törekedtek összegyűjteni és rendszeresen bemutatni a történelmi fejlődésre és kölcsönhatások következményeire való különböző szempontokat mindkét oldalról. Arra törekedtek, hogy felismerjék és leírják a mediterráni és kontinentális közép-európai oldalon a kölcsönhatások fő szempontjait és viselőit. A kölcsönhatásokról való ily módon begyűjtött adatokból törekedtek felismerni a kölcsönhatások útjait, módjait, tartalmát és eszközeit a tudás, munka, tapasztalat, kultúra mindennapi élet és hagyományok átvitelében. Ezekben a kutatásokban az egyik oldal képezi a műszaki és ipari ambíciókkal rendelkező kontinentális Közép-Európa fejlődésének feltörésében, amelyet a hatalom utáni csábító vágy és a gyarapodás, a világ tengereinek való fontosságának bizonyítása okozott. A kölcsönhatások másik oldalát az ókori civilizáció bölcsője, a Mediterrán képezi a tengerészet és hajóépítészet terén elért magasszintű hagyományával.

A földközi tengeri Kréta szigete az európai területen elsőként felemelkedő civilizáció helyszíne, amelyet Knoszosz szigetének legendás uralkodójáról mínoszoknak neveztek, ahol felfedezhetők a kölcsönhatások kezdetei. A krétaiak megtanulták a rézből és bronzból készített szerszámok és

Holt tengerek

fegyverek készítését, írásrendszert fejlesztettek ki, és tengeren túli kereskedelemmel foglalkoztak. Az áru-pénz és termelői kölcsönhatások első formái az Egyiptom és Kréta közötti kereskedelem, majd a más helységekkel folytatott kereskedelem növekedésével kezdődtek, hogy később a tudomány, ötletek és vallások cseréjével a kölcsönhatások összetettebb, szellemi formái fejlődjenek ki.

A kutatók elvárásai a munka elején a műszaki és ipari kölcsönhatások nem elegendő mértékű és nem teljességében tanulmányozott nagy mennyiségére való gyanú, valamint a kölcsönhatásoknak a teljes társadalmi, gazdasági, mindennapi, anyagi és szellemi fejlődésre való nem elegendő mértékben elismert kedvező következményeinek igazolására irányult. Felvilágosodó felismerések csak akkor várhatók, ha a műszaki és ipari aspektusokat részrehajlásokkal beszennyezett politikai nézeteltérésektől és hátramaradt érzelmekkel telített politikai feszültségektől mentesen figyeljük. Az elvárások továbbá a mediterrán és kontinentális közép-európai civilizációs körből származó kutatók mostani együttműködésének javítására irányul nem csak a történelmi irányítottságú kutatások, hanem a jövő, integrációs és globalizációs feltételek között működő szinte elkerülhetetlen műszaki és ipari együttműködés területén is, amikor a kölcsönhatások folyamatainak mélyebb megértése a közös élet alapváza lesz.

Ennek a kutatásnak a céljai arra irányulnak, hogy a szakmai és szélesebb közvéleményt megismertessük az azonos időszaknak és azonos problémának különböző, az esetek többségében összehangolatlan és egymással szemben álló szempontok szerinti meglátások párhuzamos áttekintésének eredményeivel. Azzal érvelve, hogy a kutatást megfelelő történelmi és időbeni távlatból hajtottuk végre a kutatók legnagyobb vágya az, hogy előtérbe helyezték több különböző nemzetiségű közösség kölcsönhatásainak kedvező hatását egy időszakban és egy területen, amelyet a történelmi szükségesség miatt osztottak egymással, eltérve a sokszor túlhangsúlyozott és érzelmekkel hangszínezett politikai felhangoktól, amelyek a szomszédos közösségek viszonyainak kutatásaiban túlsúlyban vannak. A végső cél hozzájárulni a múlt jobb megértéséhez, azon keresztül pedig, amennyire csak lehetséges, a mai és jövőbeli együttműködés alapjait erősíteni. Különben is, ez az együttműködés egy szükségszerűség, elmaradhatatlan szükség, amely minden nappal egyre jobban előtérbe kerül, és hitelessé válik.

A MEDITERRÁN ÉS KÖZÉP-EURÓPA MEGHATÁROZÓI**Mediterrán**

A Mediterrán elnevezést általában három kontinens – Európa, Ázsia és Afrika – részei területének megjelölésére használatos, amelyek többé-kevésbé közvetlenül a Földközi tengert fogják közre központi medencéjükké képezve azt. Az égej cikládi civilizációja, a mίνoszi (Mínossal kötik össze a kalózkodás leverését, amelyet kezdetben, mint a tengerészet fő tartalmát egyáltalán nem tartottak szégyenletesnek) és műkénei kultúra, az etruszok titkossága éppúgy mint a a föníciaiaknak, a tengeri kereskedelem urainak, korafelvilágosodási kalandozása itt találják meg otthonukat. Hogy ne is beszéljünk a görög és római Ókor aranykoráról, valamint a túlszárnyalatlan szintetikai kulturális felemelkedésről, amelyet többszázados germán-keresztény jellegű barbárosodás után, végül is Tarik-al-Zijad arabjai hoznak. Másrésről, a Mediterrán keleti részén, a Levante fogalma ellenállhatatlanul emlékeztet a muzulmán törökök sajnátságos hozzájárulására ennek a civilizációs teljességnek különlegességéhez. Ezért nem kell csodálkozni, hogy a Földközi tenger partjait betelepítő lakosok számára a Mediterrán fogalmát nemcsak hogy nem lehet száraz fizikai-földrajzi, sőt politikai leírásokkal megfogalmazni, hanem a kulturális és civilizációs hangulattól még többet is jelent, mert összességében magába foglalja az összes életmódot és világnézetet, amelyek éppen az ilyen konkrét természeti és történelmi körülmények csak ilyen egyedi és megismételhetetlen kölcsönhatásainak hatására jelenhetett meg.

A felfogás hégeli hagyományának nyelvezetében filozófiai-történelmi szempontból figyelve a világ történelmének valódi színpada földrajzilag a mérsékelt öv északi részén nyílt meg, ahol, ahogyan azt a görögök mondták, a Földnek széles keble van, ahol ő kontinentálisan viselkedik, és ahol az ember, ahogyan azt montesquieu-esen lehetne megjegyezni, nem köteles, mint a szélsőséges sávokban, állandóan a természetre figyelni, akár a perzselő napsugarakra, akár a fagyasztó hidegre. A Földközi tenger mély öble betör az Ókor világába, és önmagát helyezi a középpontba. Az előítéletek szokása részére a víz az elválasztás elemét képezi, de ő – éppen ellenkezőleg – az, ami bármi mástól jobban összeköt. Így a folyók adják meg az államoknak a saját területeik alapvető földrajzi meghatározását, és a Földközi tenger is csak azért lehetett központ, mert tenger. A tenger a meghatározatlanság, határtalanság és végtelenség asszociációja szerint egy ellenállhatatlan csábítás az ember részére, hogy sajátítsa el az önérték azon típusát, amely ravasz bátorságokat ad neki kilépni a függőségek sokaságának korlátozottságából, amellyel a szárazföld szilárd biztonsága köti magához. A legbizonytalanabb és leghazugabb elem végtelen, apszolút puha felszíne, amely még a legkisebb nyomásnak sem áll ellen végtelenül büntelennek, engedékenynek és hozzásimulónak tűnik; viszont épp ez az engedékenység változtatja át a tengert a legveszélyesebb és legerősebb elemmé. Az ember, a szilárdról valami támasz nélkülire átlápvé, ilyen cselnek és ilyen erőnek csupán saját lélekjelenlétét helyezi szembe, amely a saját munkája által készített alapra támaszkodik. A hajó, a tenger hattyúja, amely gyors és összehangolt mozgással szeli át a hullámok felszínét vagy köröket ír le rajtuk, egy olyan szerszám, amelynek feltalálása az emberi bátorság és elme legnagyobb becsületére válik. Azon népek részére, amelyeknek a tenger nem csak a szárazföld megszűnését jelenti, tehát azoknak, akik pozitívan állnak hozzá, mint egy teljesen különleges tevékenységre való felhíváshoz egy, a Földközi tengerhez hasonló valami történik, amelynek három kontinensének fontos kölcsönös viszonya van egy teljességet alkotva olyan módon, hogy a körülötte való elhelyezéssel egy könnyű kommunikációs eszközük van. Rajta keresztül nem csak különböző kontinentális területek kötődnek össze, hanem, különböző történelmi időszakok is, amelyek, mitöbb, éppen tartalmat adnak az egyébként csupán némán örökös és e módon időtlen víz-föld relációnak. Ennek a sós folyadéknak tükre tükrözi az ember tevékeny fejlődésének azon dimenzióját, amely ritka világossággal mutatja be az anyagmozgás – idő és tér – mindkét formája legyőzésében való fejlődés erejét. Ezzel szemben, a szárazföldi végtelenség

Folt tengerek

területein, az ilyen akadály hiányában a térség húzódása elvész a parttól partig húzódó közidő hiányának száraz kontinuitásában, amely állandóan megerősíti őket az alapidentitásukban. Ott, ahol kimarad a tenger a felélesztő akadályt ismét csak a víz – a folyó vize – képezheti, amelybe megint csak nem léphetünk kétszer, ezért az időnek közvetlen érzékességgel visszaszerzi az állandóan múló valami jellegét. Ezzel elhagyjuk a Mediterrán vidékét a Közép-Európa felé vezető úton.

Közép-Európa

A Mediterránhoz hasonlóan, Közép-Európa fogalma sem vehető igazoltan, bár erre is szükség van, csupán a kizárólagosan földrajzi aspektusából. Itt is elsősorban a teljesség szociológiai jellegében van szó, egy meghatározott kulturális-civilizációs megjelenéséről az életformának, amely konkrét megismételhetetlen különlegességet jelent, amelyen keresztül átvilágít az univerzális fénye. Még hozzá, szabadon mondhatjuk, éppen az ilyen minőség különlegessége melynek közreműködésével az univerzális szíve, úgy mondhatnánk a szelemiség vérével, erejének teljességével dobog. Európa szíve, nem csak metaforikusan nézve, hanem történelmileg szószerint is, annak együgyűségével dobog, amit a szív fogalma és kifejezése alatt mindig is értelmeztek főleg abban a hagyományban, amelyet a korszerű individualitás létének történelmi inaugurációja által keletkezett, és amely Szokratesszel perszonalifikált elődjét fel kellett áldoznia, hogy a kereszténységgel (amelyet később felélesztően elsősorban Luther realizált) végképp befejezze győzedelmi belépését a történelem sors szempontjából tekintett visszafoghatatlan lépésébe. Azt mondjuk, hogy együgyűségével, amelynek tanúi már Germánia erdeinek lakói, akik a példátlan bátorság tragikus reménytelenségével álltak ellen Róma véges génusza absztrakt értelme kegyetlen formalizmusának, amely ezzel predesztinált volt nem csak az eredeti emberségesség naív kolosszusa, hanem végső esetben a későbbi fejlődés teljessége felett vívott győzelemre egészen a szocialista forradalmak kései imperialista előestéikig, sőt még azon túl is, egy betolakodó szerepében, amely a regresszív dimenziójában állandóan sikeresen lopta át önmagát az ég irányába vezetett rohamok közbeni átlépett határokon. Az univerzálisság, a minden idők legvalóságosabb logikája szerint, az együgyűség folyamába, amelynek még csak germán formáját említettük, beleömlött az ázsiai áradat formája is kezdve az attilai-huntól, a temurdzsini-későbbitatárin át egészen Szamarkand nagy emírjéig, Tamerlánig. Nem kételkedhetünk abban, hogy a történelem istennője égboltozatának ezen fényes meteorjai, függetlenül munkaenergiája emanációjának látszólagos röviségétől, valamint függetlenül attól, hogy hozzátartozik mindannak kimaradása, amit tartósabb társadalmi-állami szervezethez szoktunk nevezni, vakító nyomaikat kitörölhetetlenül beleszóttek azoknak tettébe, akiknek ölébe hullt a privilégium, hogy a nyitottan folyamatos saját nevükön nevezzék el. Még egyszer világosan látszik, hogy a kölcsönhatás saját történelmi fontosságának szintjével messze túlhaladja a viselkedés módjának értelmében felfogott ellenségeskedést, éppúgy, ahogy túlhaladja a barátságot, mint ennek antipódját, a dialektika erejével levezetve ezeket alárendelt egyoldalúságokká, melyek közül mindegyik önmagának csak korlátozva mutatja be a mindenirányú kommunikáció fejlődési egységét. A történelemből, a különböző momentumok csörgő indulójából, melyek közül mindegyik momentum a diszkontinuitás és kontinuitás egységének láncában egy szükséges karika, hogyan léphetne ki egyetlen egy momentum is, kivéve a valótlannal felfogó elme rossz absztrakciójában, amely gögösen előtérbe helyezné önmagát az időtlenség-időnkívüliség vácuuma elé? Visszatérünk tehát a felismert teljességéhez, itt és nem csak itt, a részek-közösségek kölcsönhatásának teljességéhez, mint a generikus emberi lény különböző aspektusaihoz, amelyek nem vezethetők vissza a szám (összeg) individualisztikus illúziójára, hanem amelyek fogalmi valóságuk gazdagságával elfogadják az ember, mint a társadalmi viszonyok együttesének tényét, amely az egyediségek koncentratumába szervezett tudatos-öntudatos hordozója a praksisnak.

Holt tengerek

Ami az egyénekre érvényes, érvényes a szűkebb és szélesebb közösségeikre is. Az ún. kereszténység fellegvára – a muzulmán arabok kerülőúton, a Gibraltáron át történő beáramlásával abba, amit az a saját beképzelt tisztaságában szeretett volna befalazni – nem mutatkozott-e önmagába való illúzióknak, amely bizonytalan a parcialitások különlegességébe. Ezek a muzulmán arabok végül is nem jelennek-e meg csak mint közvetítők, ami nem csak a történelmi-időszaki, hanem a területi értelmet is érinti, figyeleme véve szerepüknek aspektusát, amely a világtörténelem egyik legfontosabb eseményével foglalkozik – az irodalomban keveset ismert és emlegetett Talas folyói ütközetet Közép-Ázsiában, amely nemcsak a közép császárságának (Kína) és az Abasida kalifátusnak határát határozta meg, hanem lehetővé tette a keresztény Európának, hogy megismerkedjék a papírkészítés titkával is. Nem az Ozmán-törökök voltak-e azok, akik különböző módon erősítették és tartották meg a fejlődő életben épp azt, ami bennük a legfelsőbb veszedelmet látta. Nem az etnikumok középeurópai pluralizmusa mondja-e azt, hogy itt a kölcsönhatások olyan szerzeményéről van szó, amelyre kielégítő feleletet csak szintézis adhat

Amikor Közép-Európában a világtörténelem pozitív hagyományainak minden részlete a náci koncentrációs táborokban égett el, akkor itt nem vadult a legmélyebb értelemben csupán az emberi lényegtől elidegenült szelleme az önmagát végső különlegességében értő germán-ariánus parcialitásában, hanem itt még inkább – az önmagát kitartóan egyetlen természetesnek nevező civilizáció estéjében – egy vámpír ébredett, amely az összes elképzelhető egyházi és szekuláris magasabb érdek nevében századokon át emberirtó módon “civilizálta” Amerikát, Afrikát, Ázsiát. A kakukktójást, amelyet Közép-Európának a tőke civilizációjának addig legrombolóbb parokszizmusában – amely már elegendő volt ahhoz, hogy a teljes megsemmisítéssel fenyegetőzzön – csempészték be, az élet világa kolonizációs leigázásának évszázadokig tartó folyamata alatt (hogy a Habermastól átvett husserlovi terminológiával játszunk egy kicsit) került a kölcsönhatások itt oly szükséges jellegének fészkebe, a különvált és “magasabb értékében” izolált parcialitás ideológiájának (ugyancsak) szellemi ambientumaiban, amely elégedetlen kevélységének önimádó sikolyai még ma is erősen visszhangoznak.

A tőke civilizációja önmagában tartalmazza azt az átkot, hogy minden mellett, sőt mindenképp előtt, feláldozza fennmaradásának harcosait annak a pozitívumnak további fejlődésében, amit a világra hozott önmagával, mert az ami benne a negatív, a spontán mozgás logikájával, természetének erősebb oldala. Ilyen értelemben patognomatikus éppen az a vad gyűlölet, amellyel az Októberi forradalmat fogadta, ideológiai fordulattal barbarizmusnak hirdetve éppen az egyetlen valódi utat a civilizációnak megszabadulásától mindattól ami benne barbári. Ezért egyetlen Reménye, az imanens önjótékonyság teljes szélességében elfogadva az etikettet, amelyet az említett ideológiai fordulat bármilyen igazolás nélkül ráragaszt, poétikusan elvonható az összes lehetséges figyelmeztetés közül a legkomolyabbal (A. Blok):

***Utoljára – ó, térj magadhoz világ!
A munka, béke testvéri ünnepére,
Utoljára – a szent testvéri lakomára
Most hív benneteket a barbári líra.***

A KÜLÖNBÖZŐ KÖZÖSSÉGEK KÖLCSÖNHATÁSAINAK PSZIHOSZOCIÁLIS ÉS FILOZÓFIAI ALAPJAI

Az ember, mint a zoon politikon arisztotelészi felfogásának alapvető humán szintjéről felvetődik a következtetés a kölcsönhatás ontológiai jellegéről annak – a társadalmi kör létezési gazdagságával megváltoztatott és gazdagított – egyszerű természeti-filozófiai (fizikális) modellje egységének és az atrakció és repulzió ellentétének értelmében. Mégis, a társadalmiság összetettségének levezetését a természeti tudományvilág egzaktabb kimondóképességére a történelmileg bizonyított vulgarizáló leegyszerűsítés fenyegető veszélye miatt ajánlatos a szerénység óvatosságával majdnem csupán a szimbolikus értelemig levezetni és elfogadni, habár a éppen az ösztudományi prakszis valósága egyértelműen mutat messze a megjelölt határokon túlra. Mert az említett valóság önmaga is a legszélesebb teljességnek – az élet minden típusa termelésének, mint természeti-történelmi folyamatnak, melynek elmei kiolvasása a fordított kronológia logikájával folyik – csupán része, a mély filozófiai betekintés vitathatalan érvényességére való tekintettel, amely szerint “a mostani, amely örökös... az ember anatómiája, amely megadja a majmok anatómiájának kulcsát”. Más szóval, a társadalmi fejlődés aktuális elért foka egy kilátó, amelyről az elme mélyreható tekintete nyílik a kapaszkodás minden araszára, mint az önazonosság áthágott fázisaira. Sem a tudomány önmaga iránti viszonya, sem annak viszonya kutatási tárgya iránt nem zárható el a kölcsönhatás értelmétől.

Ugyanakkor, a közösséget - a fogalom legszélesebb értelmében -, amely társadalmi entitásként szükségszerűen következett az ember természetéből a társadalom konfliktusos szerkezetének kontextusában, és amelyet - különösen a civilizáció korában – egyedülként ismerünk, a különbözőségek lényegileg impregnálják. Annál is inkább, mert az emberi közösség valódi utópiai (habár nem utopisztikus, ha a Bloch szerinti megkülönböztetést használjuk) jelentésében, az elidegenült emberi individualitások asszociációjában, amely individualitások közül mindegyik külön kisajátítja saját lényegi társadalmi erőit autentikus teljességük összességében, ami azt jelenti, hogy a heterogenitást, mint a humán lényben lévő eminens, társadalmilag előidézett konfliktusság megjelenését a fejlődés szempontjából már elhagyta maga mögött, tehát a közösség utópiai értelmében vett fogalma még nem realizálódott. Ezért is alkalmazható a kölcsönhatás fogalma annak szigorú jelentésében: (különbözőség) közötti hatás. A különbözőség egyik típusa, amely impregnálja a közösség számunkra ismert fogalmát a tudomány síkjában lelhető fel, de ezt a síkot tudományosan nem lehet komolyabban venni, mint csupán egy szegmentumot, amely az önalapozottságot tükrözi a valóság mélyebb erővonaláival.

A valóság nem él a tudomány terve és programja szerint, habár a tudomány elsődleges feladata átlátni – egyszerűen mondva felismerni – ezt a tervet és programot. A közösségek – többek között, mint tudományos, nemzeti és állami közösségek formájában is – élnek multiplurális különbözőségeiket. Mégis, a közösségek csupán látszatra rugaszkodnak el a társadalmi entitásokba, mint a létezés sajátos ontológiai módjaiba, és ez a tudatosan vagy tudat nélkülien ideológiailag rosszul (tehát misztifikáló-manipuláló módon) motivált elrugaszkodás, amely figyelmen kívül hagyja a tényt, hogy ezen különösség realitásának csak a különböző berendezések viszonya összetett hálózatának jellegét veheti fel, amely összetettségének alapja feltartóztatlanul az emberi lények, mint a társadalom terminális összetevőinek egyediségére tér vissza. Ez az ideológiai fátyol felveszi formális védelmét és lényeges tartalmi misztifikációját, amely itt minden szembenálló különbözőség tartalma individualitásának imanenciáját annak a másoknak a közvetítésével elidegeníti az önautentikusságától. Nem kell külön aláhúzni, hogy az mit jelent akkor, amikor tudományról van szó. A tudományos tevékenység imanenciája a elmeiség, amely saját természetének általánosságával éppen kozmopolitizálja (a teljes általánosítás politikáját vezeti) a tudás tartalmait, feloldva ilyen módon a panparcializáció, tehát a szétválasztások és szétválasztó ellenállások, összuralkodó priváttulajdoni logikáját, miközben

Holt tengerek

nem köteles ennek tudatában lenni, és legtöbbször nincs is. A valódi tudományosság természete így saját magától, mint a korlátozottság hummán negátora mutatkozik, amely – mint egy igazi forradalmár – alárendeli az adottat a hummának. A tudomány természete fenyegeti a különbözőséget, mint egy ellenséges ellen-beállítást, és semmiképpen, mint a különbözőség gazdagságának valamilyen feltételét.

Tekintettel arra, hogy a kölcsönhatás tárgyáról szóló vita ezen szintjéből alapvető ellentmondásként az univerzális-parciális ellentét következik, szükséges megvitatni ezen két oldal viszonyának realitását. A különböző közösségek kölcsönhatásai közvetlenül parciálítások viszonyaiként mutatkoznak. A különösség ilyen szembetűnő kiemelkedettsége mindeképpen elcsábít elsődleges fontosságának alkalmazásába, amely ugyanakkor transponálódik az értéktervre is. Az általánosság először rejtett marad nem csak a parciálítások kölcsönviszonyainak szempontjából, hanem mindenek előtt a kölcsönösen viszonyuló egyediségek mindegyikében. Az általánosság kutatása addig a szintig, amelyben az lényegében létezik és ami az valójában – forrás és torkolat, éppúgy mint az alap – a tudat szempontjából akkor történik, amikor az eljut a teljesség szempontjára. Ugyanakkor, csak a teljesség szempontja valorizálja méltóan a különösségek parciálitása létezésének valódi méltóságát, mint az általánosság manifesztációs átszítalásait a világ empirikus konkrétumában. Ezen alaptól való elválásával a látszat egyedül a viszonyok valóságának szétrombolására irányul, miközben a helyettesítő alap a különlegesség különösében, a parciálítás parciálisában helyezkedik el. Történelmi téren ez festheti le a legjobban a romantika példáját a 19. század első évtizedeinek történelmi-jogi iskolájában. A nép szelleme metodológiailag jelenik meg, mint előfeltétel nélküli önalapozás a önmegkülönböztetés parciálításában, amely valóságának a tudat érzéki szintjének szétválaszthatatlan egyszerű ténye megkérdőjelezhetetlenséget kísérel adni, amely apodiktikus elítéléssel dobja el a rációt annak általánosságával, hogy képtelen behatolni a (népi) különleges misztikumának eredeti megismételhetetlenségébe.

A másik irány az alap apsztrakt univerzálisságából indult ki, a megjelenés empirikus pluralitásának szintjének közvetítése nélkül. A természeti jog iskolájának felvilágosodási bőkeblősége a tulajdon hummán örökség messzi jövőjébe emmanálja az immanens naívságát. A shema metodológiai-metafizikai dihotomsága, amelyre le szeretnék vezetni a társadalom struktúrájának – amelynek ideológiai felépítményét képezi – tapasztalati összességet, lényegi megfeleléségében még nem védett a felszínes látszattól, amely rossz tényességével a fontos ellenállhatatlanul könnyű elfeledésére csábít, és ezért részére ez nem képez nehéz zsákmányt. Csupán a hégeli dialektikus hagyomány győzi le a felvilágosodási hagyomány naivitásának ezen gyámoltalan összetevőjét, amely akaratlanul adja át feláldozásra a lényegét, majd felfedezi és alaposan bemutatja ott, ahol az adott héja alatt könyörtelenül pulzál. Csupán az elme ezen egyedi varázslata kontextualizálja a leírást a lényeges ambientumába, meghatározva ily módon véletlenszerűségének szükségessége jellegének valódi mértékét. Ily módon lett áttörve az út a tárgyiség felé, amely saját valóságának nevében nem vágja át az univerzalitás fonalát, hanem a támaszaként szolgáló gazdag földből virágok ezrei kivirágzására alkalmas palántáskertet képez.

"VISSZAMARADT FESZÜLTSEGEK" – KISEBBSÉGI CSOPORTOK, MINT A KÖLCSÖNHATÁSOK ÉLŐ VISSZHANGJAI

A kölcsönhatások történelmi perspektívája általánosan, de különösen a tárgyalt Mediterrán vidéki és a kontinentális közép-európai területek szemszögéből figyelve, világos betekintést kínál az etnikai és nemzeti, valamint további szocio-kulturális jellegzetességek egész garmadában különböző közösségek átható kölcsönhatásának letagadhatatlan tényébe. Különösen releváns kérdést képez, különösen a társadalmi politikai aktualításra való visszahatás szemszögéből, a kisebbségi csoportok problémája, amelyeket – és ezen a téren, legalábbis az altudat szintjén, jelentős szerepet játszhat az etnikai, nemzeti vagy vallási téren kifejtett diszkriminációs törekvés – tulajdon hasonneműik egykor többnyire nagy tengerének elmaradott tavaikként figyelik. Azonban, szükséges a figyelmet elterelni arra a tényre, hogy a kisebbségi csoportok fogalma nem határolható be csupán az említett kritériumok látókörére. Az utóbbi évtizedek folyamán jelentősen bővült azon jellegzetességek katalógusa, amelyek szerint az egyének bizonyos csoportjai, bizonyos környezetben kisebbséget képezhetnek. Ez a bővülés nem csak a számbeliség növelésének kérdése, hanem kifejezett teljes számbeliségüktől fontosabbnak tartja a mélyebb minőségi megalapozottságot. Ugyanis, a történelem számos példát mutat be milyen mértékben hatnak a társadalmi körülmények a legszélesebb értelemben a jellegre, amellyel szinte bármelyik, valódi vagy imagináris, emberi tulajdonság a legközvetlenebb módon meghatározza az emberi sorsokat egészen az élet-halál kérdéséig. A volt JSzSZK, különösen Bosznia-Hercegovina és Horvátország, területén lezajlott események a kilencvenes évek folyamán ennek jellemző példája. Amikor minden téren és minden aspektusból megindult az öngazgatási szocializmus integrális rendszere gyorsított leépítésének folyamata, bizonyos – szervezeten és tudatosan előtérbe helyezett – emberi tulajdonságok alapjukban megváltoztatták, embermilliók számára sorsdöntő jelentésüket. Az emberi személy történelmileg meghatározott jelleméből, úgymond egy nap alatt, a tegnap még nyugodtan és normálisan közösen élő és kreatívan kommunikáló emberi lények közötti teljes széthúzásának momentumává pervertálódnak. De még azon is túlra. "Annak a másiknak" minden emberi tulajdonsága az "okok" egy kis kockájává vált annak megalázása, diszkriminálása, fizikai megsemmisítése igazolásának mozaikumában. A rombolás ezen folyamatában kétségbevonhatatlan céllá éppen "annak a másiknak" kisebbség tagjává kinevezése vagy tevése lett, mert a felette való uralkodásra való igénytartás ilyen módon nem csak hogy könnyebben érhető el, hanem (a többség jogával) demokratikusan is legitimizálható. Tehát, ilyenkor nem csak az emberi személy közvetlen tulajdonságai pervertálódnak, hanem annak magyarázata is, amit civilizációs hagyományként dicsőítenek.

Mérgezetté válik a kölcsönhatások teljes kontextusa, az elidegenedés, mint a tőke civilizációjának alapvető embertelenítő tulajdonsága, saját totalizációjának véres lakomáját ünnepli. A rombolás erői egész idő alatt, de akkor különösen hangsúlyosan, a feledés stratégiájának indoktrináló mechanizmusait helyezik működésbe. A szervezett és tervszerű, az elidegenültté és rombolóvá pervertált kölcsönhatás értelmezendő, mint az egyetlen, amely az illető közösségek tagjai közötti mindennemű kommunikációban valaha is létezett, legyőzése pedig éppen annak a társadalmi-gazdasági és társadalmi-politikai rendszernek feladatává válik, amelynek inaugurálása okozta az egész problémát (legekletásabban éppen a "kisebbségi jogai" mellett kitartva, amely kisebbségek közé, ilyen vagy olyan módon, a túlélőket minél nagyobb számban törekedett besorolni). A rendszernek azon időszakát, amely valójában lehetővé tette és ösztönözte a kölcsönhatások egy másfajta, kreatív-hummán jellegét, először a legsötétebb etikettekkel minden vitán kívül helyezik (habár demokrácia uralkodik), majd fehér foltta változtatják az ignorálás gyilkoló elhagatásával. Ezzel egyúttal ideológiai misztifikációra kerül sor, amely szárnyát szegi a társadalmi elméletnek egyik legsorsdöntőbb felismerésében. Ugyanis azon felismerését, hogy a társadalmi-gazdasági és társadalmi-politikai rendszer kontextusa

Holt tengerek

minőségével valójában (és ezzel egzisztenciálisan-sorsdöntően) értékeli az egyes emberi tulajdonságokat és azoknak teljességét, valamint megteremti vagy megsemmisíti a feltételeket, amelyek nélkül lehetetlen a normális emberi kölcsönhatás (élet). Ez a felismerés egy még mélyebb felismerésen alapul, ugyanis azon, hogy az ember nem csak feuerbachi egyed, amely egy absztrakt emberi atomként a szociális vácuumban összeütközik egy másik ilyen egyeddel; hanem hogy az ember az egyúttal az ember világa, állama, társadalma, gazdasági-politikai rendszere, kölcsönhatása.

De a tőke civilizációjának misztifikálós ideologizált tudata, a burzsoá társadalom Modern néven ismert berendeződésének habitusa által inaugurált világ, amely fáradhatatlan mesterséges kvázi-elméleti szerkezetek autoapologetikai funkcióval történő felhalmozásában, folytatva a kritikai gondolkodás, mint a felszabadítási tevékenység prolegomenje neutralizációjának törekvését, elérkezett az ún. Posztmodern ötletéig, mint valamilyen egészen új korszakig, amely – mint egy varázsvesszővel – megsemmisíti a tőke civilizációjának minden ellentmondását, különösen az alapvetőt. Ezzel, ahogyan azt a következő fejezet implikálja, a posztmodern ideológiája magát a kölcsönhatást is, mint a dialektikus módszer igazságszerűségének valótörténelmi alapját, csupán a kölcsönösen teljesen közömbös jelenségek eklektikájával, kötetlen viszonyok látszatával határozza meg, és ilyen módon a kölcsönhatást kétségbe vonja értelemszerűségének lényegében, éppúgy, ahogyan kétségbe vonja az emberi létezés minden értelemszerűségét.

POSZTMODERN – A MEGSEMISÍTÉS PROJEKTUMA; A KÖLCSÖNHATÁSOK LEKICSINYLÉSE

A posztmodern, valójában a világ átrendezésének totalizált projektumát képezi.

Habár korszakalkotó Újnak, mint az ismert történelem eminens befejezésének reklámozzák, ez a projektum csupán a történelem folyamán megtermelt tartalmak egy részének rekonstrukciója, csupán az anyagi és szellemi szupsztrátumok átcsoportosuló mobilizálása egy pontosan meghatározott szándékkal.

A Posztmodern, lényegéhez híven, egy lényegesen negatívan meghatározott projektum. Önmagát a másik által éli olyan módon, hogy a másikkhoz képestje kizárólag a másik ellentéte.

Magával az elnevezéssel másikként a Modernt jelöli meg. Ideológiai önértelmezésében a Posztmodern a Modern ellen szegül úgy, mint egy apsztrakt totalitás egy másik apsztrakt totalitás ellen a megelőzőként megjelölt másikkhoz viszonyított teljes diszkontinuitás – semmivel sem kevésbé apsztrakt – törekvésével. Azonban, a valóságban ez az összes történelmileg megtermelt és történelmileg megtermelendő bármilyen alkalmassági és képességi fokú javak angazsálása – mobilizálása, szervezése – az élet minden területén és minden megvalósítható formában, az egyetlen létező ellenség – az Elme, mint az emberi közösség élete feltételének és alapjának megsemmisítéséhez való hozzájárulását jelenti.

A Posztmodern elméleti programja lényegében az: «Elég volt az elme követelésének önkényuralmából; éljen az Elme-nélküliség!» harci felkiáltásra vezethető le.

Az ehhez való következetességből pedig, a praktikai program harci felkiáltása így hangzik: «Elég volt a kreatív terrorjából, engedjünk át mindent a desztruktívnak!»

A projektum realizálása visszavonhatatlanul elrendeli az élet azon keretfeltételeinek megsemmisítését, amelyek szervezeten az emberi teremtetést védik a rombolástól.

Ezért az elméleti előhad az ideológiai előjátékban «azon különböző» «egyenjogúsága» iránt epedezik. Ez a «különböző» az a bizonyos desztruktív, az «egyenjogúság» a desztruktív felemelkedése az abszolút uralkodó pozíciójára. Az a «különböző», mint desztruktív, a valóságban minden konkrét különbözőség lehetőségének, minden élet megszüntetése, mert az élet különbözőségeinek kivirágzása a létezésnek a desztrukció támadásai ellen védett ambientumát feltételezi. A Posztmodern praktikai programjának feladata pedig éppen a létezés ilyen ambientumának megsemmisítése.

A Posztmodern projektuma nem csak a desztruktív ösztön és viselkedés iránt szélsőségesen liberális; ő a belsőt intendálja a desztrukció, mint az élet egyetlen természetes módjának rákényszerítésére, és e célból egy megfelelő világnézetet fejleszt ki felhasználva az indoktrináció korszerű mechanizmusainak összességét.

A Posztmodern projektuma saját világnézetét ideológia-mentesnek, értékileg neutrálisnak, és ehhez híven objektívnak és reálisnak törekszik bemutatni. De a valóságban ez egy olyan ideológia világnézete, amely értékrendszerének csúcán internalizálta a társadalmi élet anyagi és szellemi elemei-parcialitásai mozgásának tervszerűtlenségét ezen elemek kölcsönös közönyösségében, amely reálisan az interakciójukat, mint előre nem kigondolt véletlen összeütközését jelenti. Ezen erő-ideológia világnézetének alapvető szubjektív ereje azon emberek osztálya képezi, akik személyiségének identitása ezen internalizálás eredményét képezi. Empirikus téren, az ilyen identitású személyek minden szociális osztály és réteg keretein belül léteznek minden népi, illetve nemzeti közösség keretein belül. Ilyen identitású személyek minden rendelkezéshez úgy közelednek, mint a dezintegráció, zárkózottság és a másikkal való összetűzésre való felkészültség momentumához. Ők, tehát, lényegileg posztmodernül tervezettek. Az integrációt ugyancsak nem univerzalitásként – ahogyan az imanenciájának felel meg – hanem parcialitásként fogják fel, melynek alapvető léti megjelölése az ellenállás

Holt tengerek

mindennek, ami rajta kívül van. Tehát, a parciális integráció a dezintegráció alapvető funkciójában önmaga is jelentkezik.

A kommunikáció álláspontjáról tekintve, a Posztmodern projektumának szubjektív erői a blokádnak és megszakítás hordozói az ember-ember, és az ember, mint elmeileg tevékenykedő lény-ilyen lény élete valóságának igazsága vonalán egyaránt. Az eredmény szükségszerűen a desztrukció már azért is, mert a desztrukcióra való létezés egy aprioritás. De ez nem abból következik, hogy a Posztmodern valamilyen Új lenne, hanem éppen abból, hogy ő csupán a Modern létezésének alapján termelt desztruktív potencialitás redefiniálása.

A Modern a lét strukturális hasadásán alapul. Az egyik oldalon van a tőke, mint a tárgyiasított munka, illetve minden élő munka monopolizált feltétele. A másik oldalon maga az élő munka van. A tőke nem tárgy, a tőke az emberek közötti viszony, illetve az emberek közötti viszonyoknak olyan törvénye, melynek uralma alatt minden az égen és földön a profitnak, a tőke kvantitatív növekedésének alárendeltje. A tőke álláspontjáról tekintve, tehát, a lét célja nem az ember és annak jóléte, hanem saját magának kvantitatív növekedése, többszöröződése. Ez a létezés törvénye a tőke uralma alatt, ez az a forma, amely egyszerű céljában örül és feláldoz mindent ami útjába kerül. A tőke szupsztrátuma a tárgyiasított, elmúlt munka, amely monopolizált, tehát a monopolizált múlt, illetve az a múlt, amely monopolisztikusan diktálja az emberi jelen és jövőt. Sőt, a tőke uralma alatt nem is lehetséges emberi jelen és jövő – a tőke mindkét időbeni dimenziót azoknak holt állapotára, a múltra vezeti vissza. Ők a tőke kvantitatív önnövekedésének formális törvényével a priori multként feltételezettek. A tőke törvénye lényegében mindent leránt az alaphasadás szakadékába, a szakadékba, amely annál mélyebb minél technológiailag előrehaladottabb a tőke szupsztrátuma. A tőke rabjai nem csak emberek, mint emberek, hanem neki raboskodik minden hummanizáló potenciál, amelyet az egyre fejlettebb szupsztrátum magában hordoz. Minden, aminek saját imanenciája szerint szolgálnia kellene az ember felszabadítását, minden hummán tartalom az uralkodó formális törvény láncába van verve. A tőke kegyetlen kvantitatív önnövekedésének formális törvénye szándékosan az Elme ellen irányul – ez a törvény a saját rosszul végtelen elégedetlenségében elme nélküli. Ezért ezen törvény igazolása ideológiájának elsősorban az Elme ellen kell irányulnia, éppúgy, ahogy ezen törvény praksisának desztruktívnak kell lennie.

A Posztmodern projektumának alapjául nem szolgál semmi más, mint hogy lehetővé tenni a tőke kvantitatív önnövekedése formális törvényének megörökítését. Mivel ezen törvény hatásának praksisa nem csak elvben szándékos, hanem a tőke szupsztrátuma technológiai fejlődésének korszerű fokozatán eleve desztruktív, így a Posztmodern projektumának előzetesen ki kellett békülnie saját desztruktív irányítottságával.

Az a világ, amelynek alapvető életfolyamata az élő emberi energia felhasználása ugyanazon energia monopolizált tárgyiasítása egyre nagyobb göröngyének kielégíthetetlen ösztöne kielégítése, tehát ezen energia elidegenülése-elidegenítése, vámpíri kiszipolyozása végett, ez a világ szükségszerűen periodikus válságokban szenved. A tőke világának ezen válságai történelmének tapasztalati tényei. Azonban, technológiailag minél fejlettebb a tőke szupsztrátuma, potenciálisan annál veszélyesebb a válság következő megjelenése a tőke formális alap-élettvörvényére. A monopolizált, tárgyiasított-elidegenült emberi munka egyre nagyobb göröngye szűkíti a teret – és az időt, mint teret – éppen az emberi élő munkának a tőke alaptörvényének szolgálatában való tevékenységére. A holt munka a falhoz szorítja az élő munkát, és vele együtt a profitforrást, amely a tőke öngyarápodásának egyetlen étke. A tőkét a halál fenyegeti, mert az élő munka hatására való egyre szűkebb tér a tőke uralmának általános feltételei mellett nem másként, mint maga a tőke élőterének szűkítéseként mutatkozik. A halálveszélyben lévőknek ilyenkor csupán két lehetőség áll rendelkezésére: azonnal teljesen praktikus beleélni magát a tőkén alapuló világ ideológiai önzonosításába az egyetlen

Holt tengerek

lehetséges élő világgal (amely megérdemli, hogy létezzen), és a saját egzisztenciájának, mint az emberek közti viszonyok történelmileg adott egyik formájának elkerülhetetlen befejezése miatt az egész emberi bolygót a fizikai megsemmisítés szakadékába rántani; vagy pedig az emberi munka által önmaga részére megtermelt szupsztrátum behatárolt desztrukciójával új térpedést nyitni az idő holtstén egy olyan élet részére, amelynek részére az egyetlen lényeges értelem a kvantitativ öngyarapodás formális törvényének – egy önmagában kielégíthetetlen ösztönnek – létezése, egy – újból az emberi erő által termelt – értelem nélküli (másodfokú értelem nélküli) elemi erő élete részére, amelyet minden erővel, nemcsak az emberi élet értelme egy lehetséges (történelmi) magyarázatává, hanem az értelem egyetlen természetes és ezzel (morálisan) engedélyezhető transzcendentális (a tapasztalatoktól független) vagy a legjobb esetben ősrégi modelljévé törekszenek ideologizálni egy olyan társadalomban lévő «objektív» és «reális» folyamatokkal való azonosítás nevében, amelynek emberinek kellene lennie.

Történelmi elhelyezkedése óta a tőke ideológiailag az egyetlen lehetséges és egyetlen engedélyezett emberi természetességével értelmezte önmagát. A tőke, politikai öntudatának megszerzésével, kikiáltotta önmagát a továbbiakban az egyetlen formává, amelyre az ember végre rájött, hogy hirdesse egyetlen valódi természetességének végleges történelmi győzelmét a múlt tévhiteinek sötétsége felett.

A tőke a kezdetektől monopolisztikusan kizáró, intoleráns volt az emberi világ történelmi maradványa iránt. Elejétől azzal a szándékkal indult, hogy Mindent lenyeljen, hogy az ember világának egészével azonosítsa magát, hogy a parcialitások mindegyikének rejtett lelkévé váljék, amely parcialitások összegeként az a bizonyos egész csupán alatta válhatott létezővé, és így az ember világának sorsát tulajdon sorsának funkciójává teszi.

A Posztmodern projektuma a tőke hanyatláskorabeli ideológiája és az annak megfelelő praxsisa. Benne a tőke önmaga részére továbbra is az emberi világ egyetlen természetes és egyetlen engedélyezhető formája, amelynek mozgása visszavonhatatlanul meghatározza az emberi élet értelmének egyetlen természetes és egyetlen engedélyezhető modelljét.

De, mivel soha sem érezte és soha sem érezhette közelebbinek a halált, a tőke a Posztmodern projektumában kizáróbb és intoleránsabb, mint valaha. Ő tudja, hogy a végén meg kell halnia, de azt is tudja, hogy ez a halál csak két formában következhet be: az emberi világ viszonyainak egy történelmileg mulandó formájában, vagy abban a formában, amikor azonossá valik azzal a világgal annak fizikai értelmében. Az első esetben az emberi világ folytatná életét olyan viszonyok között, amelyeket már nem a tőke diktálná, olyan viszonyokban, amelyekben azok nem maga a tőke lennének. A második esetben a tőkével együtt fizikailag eltűnne az emberi világ is. A tőke csak halálának első formájától irtózik, és csak arra nem állna rá sohasem. Mert ő önmaga részére az egyetlen természetesen és morálisan megengedhető emberi létezés, és ebből következően az emberi világ nélküle csupán egy torz, természetesség és moralitás nélküli létezőként lenne elképzelhető. Akkor viszont jobb ha nem létezik! Kétségtelen tény, hogy a tőke toleranciája jelentős feltéve, hogy garantált az abszolút és megkérdőjelezhetetlen minden létező fölötti uralma. A tőkét, tehát, egyáltalán nem érdekli az ember, a teremtője; ő egy hálátlan istentagadó, kinek számára az ő valódi Istene, az ember sohasem létezett emberként. Ebből részére az egyik oldalon csupán az élő munka forrása létezett, amelyet könyörtelenül ki kell szipolyozni a végsőkig, a másik oldalon pedig az ember, akin a végtelen kvantitativ önfelhalmozódás iránti kielégíthetetlen ösztönének sátána lett úrrá egy parciális szerepnek az identitásának alapjába való internálásával, egy teremtés, amelynek egyetlen praktikus morális irányelve, egyetlen praktikus morális imperatívuma a tőke formális törvénye lett, egy ember, amely ilyen módon olyan emberi formává vált, amelyet a szükségek diktátumának kielégítése végett kizsámányolja a valaki mástól elidegenített, más valakiből kiszipolyozott élő munkának, életnek, más kínja múltjának az értelme, szíve és akarata, amely a mostani jelenük formájában létezik.

Egyik oldalon van az élő munka forrása, amely imanenciája, autentikus tartalma szerint az élet potencialitása, amely azonban az uralom alatt tárgyiasságba való átöntésével a halál forrásává

Holt tengerek

valik, a másik oldalon pedig maga a Halál. A tőke uralma alatt az élet halált termel, önmagát, mint halált. Csupán a tőkének, a halálnak halála tehetné lehetővé az életnek önmagába való visszatérését, az önmagával, mint étellel való foglalkozást és önmagának, mint az életnek termelését.

A Posztmodern szubjektív erői a személynek a tőke formális törvényével, mint egzisztenciális alapjával való identitásjellegű azonosulását jelentik. Ezeket az embereket lényük legmélyéig eltölti a tőke viszonyai megörökítésének érdeke, ők annak kizárólagos «természetességének» fanatikus ideológusai. Mindenhez, elméletileg és praktikusan, a tőke formális törvényének, mint egy univerzális lényeknek prizmáján keresztül közelednek. Ők a tőke, mint a monopolizált elidegenüléssé tárgyiasodott élő munka érdekeinek fanatikusai, amely szüntelenül perpetuálja az elidegenülést, mint az alapvető egzisztenciális feltételét mindannak, ami emberi. Tehát, a tőke szubjektív erői a tőkének csupán formális, az emberi élettartalomtól idegen identitású emberek, az embertelenség lényege az emberségesség formájában.

Amikor a Posztmodern projektumának ideológusai azokra a kifejezésekre hivatkoznak, amelyekkel a Modern jelölte meg a fogalmakat, melyek tartalmának következetes kivitelükben emberileg emancipálóknak kell lennie, akkor azok ugyancsak csupán lemeztelenített formák, amelyek mögött a tőke formális törvényének érdeke rejtőzködik. Amikor a Posztmodern projektumának ideológusai új kifejezéseket képeznek, akkor ők ugyanazt az érdeket a fogalmi gondolkodás kevésbé rejtett megsemmisítésével léptetik elő. A stratégiai érdek az Elme megsemmisítése, a körülmények felmérése a taktikai variációk kérdése. A Posztmodern projektumának ideáltípusú társadalma a tőke formális törvényének totalitáris, megkérdőjelezhetetlen és veszélyezettség mentes uralma, az embereknek az ilyen uralommal való beleegyezése, vagy legalább valódi beletörődése mellett. Az ideáltípusú társadalom olyan társadalom volna, amelyet formális identitású személyiségből álló emberek alkotnának, olyan emberekből, akiknek emberi lényegét visszafordíthatatlanul helyettesítette a tőke lényege, egy társadalom, amely emberformákból tevődne össze, akiknek a valláshoz, családhoz, nemzethez való megjelenési formájú tartozása csupán a tőkéhez való valódi és visszafordíthatatlan, az emberi érzés, gondolat és tett formáját képező minden által újból szankcionált és megerősített tartozását jelentené.

A tőke lényegi szándéka visszavonhatatlanul alárendelni az emberi életszerűséget az elidegenülésbe való tárgyiasság embertelen elzsidbasztásának ontológiája logikáinak erejével, ezen ontológiáján genézisével a Modern korszaka folyamán. De, tekintettel arra, hogy emberi világról, az emberi értelmi tett-lény világról van szó, egy olyan lény világról, amely tudat és akarat szempontjából képes belemarkolni tulajdon identitásába, a tőke lényegi szándéka képtelen az «objektív» mozgás bármilyen automatizmusával realizálni az emberi-embertelen társadalmának saját ideál-típusát. Mert él, és tudatosan és akaraterővel tevékenykedik a Modern léte strukturális hasadásának másik oldala – az élő munka, az ember, mint ember.

A tőke szándéka végleges győzelmet csak akkor érhet el, ha sikerül neki beépítenie formális identitását és ezzel helyettesíteni az emberi identitást a Modern léte strukturális hasadásának másik oldalán is. Ezzel megkapnánk az élő munka egy teljesen szófogadó, tőkésen indoktrinált világát. Ez pedig minden emberi tudat, akarat teljes halálát, az Elme teljes halálát követeli. Az pedig a teljes emberi faj, az emberi világ, mint egység teljes megsemmisítésével lehetséges. Mert az Elme, de mint elidegenült Elme, a Modern léte hasadásának tőkés oldalán is van. Az Elme az Igazság felismerésének iránti apszolút ösztöne miatt Elme. Akkor talán abbahagyná a fenyegetést a tőke lényegi szándékának még az ilyen totalizált realizálásával, nem fenyegetne-e még veszélyesebben a Szabadsággal elidegenült formájának rejttségéből a formálisan győzedelmi identitás belsejében!? Ezért a Posztmodern projektuma valójában csak megsemmisítés formájában realizálható. Annak nem-desztruktív realizálása csupán ideológiájának félrebeszélése, verbális proklamációjának illúziója, mint ahogyan a régi liberalizmus illúziója volt, hogy a szabadság, egyenlőség és testvériség ezeknek kikiáltásos proklamációjával már elért dolgok; komoly és veszedelmes illúzió.

KÖZÉP-EURÓPA ÉS A MEDITERRÁN KÖLCSÖNHATÁSAINAK TÖRTÉNELMI KERETE

A lejegyzett ismeretek az emberi fejlődés teljes időszakának csupán kis részére vonatkoznak. Az antropológusok, őskorszak-történészek, régészek és genetikusok évmilliókra mélyítették el a múltba való betekintést. Az emberiség történelme nem érthető meg, ha figyelmen kívül hagyjuk az emberi közösségek felfedezéseit és kölcsönhatásait történelmi menetük közben. Az ember és az egyes közösségek fejlődése bizonyos vidékeken az emberiség teljes történelmének legjelentősebb jelenségét és a történelemnek napjainkig való megszakítatlanságát képezi. Az emberi társadalom tartós szerkezete túlnőtte és túlélte a politikai változásokat az emberi létezés évezredein keresztül őrizve a gondosan kiválasztott civilizációs vívmányokat az örökösök megszakítatlan sorozata segítségével. A legkorábbi civilizációk néhány szétszórt helyen jelentkeztek, mint fények a sötétben a ritkán lakott szárazföldön. 100. körül, amikor a klasszikus kor csúcsát éri el, a Római Birodalom a teljes Mediterránt magába foglalja, és berendezett császárságok egész láncolata képezte a civilizált élet egységes területét az Atlanti óceántól a Csndes óceánig.

A civilizáció területe keskeny volt, és ki volt téve az állandó barbár nyomásoknak. 500. körül a nomádok az ázsiai sztyeppekről behatolnak a civilizáció minden központja felé. Habár a klasszikus kor vívmányai sohasem vesztek el teljesen, a különálló térségek kölcsönhatásai legyengültek. A fejlődés a civilizált világ egyes részeiben nagy mértékben önállóan haladt csupán jelezve a jövő elkerülhetetlen kölcsönhatásokat, amelyek a földrajzi akadályok elhárításával és az együttműködési és csereutak megnyitásával jelentek meg, tartós következményeket hagyva az időben és területi környezetbe zárt résztvevők mindegyikére. A kultúrterületek bővülése megteremtette a feltételeket nemcsak a kereskedelem, mint az egyszerű, áru-anyagi kölcsönhatás legegyszerűbb módjának fejlődésére, hanem az eszmék, technológiák és tudás átvitelére, valamint a nagy világvallások, mint a szellemi kölcsönhatások magasszintű eredményeinek terjedésére. Kezdve a budhizmussal, majd folytatva a zoroasztrizmussal, judaizmussal, kereszténységgel és iszlámmal, a hitfelekezetek beláthatatlan politikai és kulturális következményekkel átjárták az euroázsiai világot. 1500-ig a civilizációk a kölcsönösen összekötetlen szárazföldökön alapultak, de ezután létrejönnek a különböző kontinensek közötti tengeri kapcsolatok, felkeltve a törekvést az európai közösségeknek az újonnan felfedezett területekre való bővítésére a földművelési múltból az ipari és műszaki jövő felé vezető úton.

A 19. század utolsó harmadában egészen 1914-ig a kontinentális Közép-Európában és a Mediterrán vidékén – ezen kutatások főérdeklődésű területein – megindul a második ipari forradalom. Az első ipari forradalom előzőleg bekövetkezett időszakához kapcsolódva, amely már a 19. század közepéig Nagy-Britanniát vetette ki a világgazdaság előterébe, a második ipari forradalom ezt az 1871-ben államilag egyesült Németországgal, Közép-Európa szívével teszi. Németország a már meglévő iparának (textil, vas, szén) bővülése mellett átveszi a vezető szerepet az új ipari ágazatok fejlesztésében; a vegyi- és villamosiparban. Ugyanakkor, Németország hatalmas mértékben növeli a megtermelt áruk exportját, valamint az ún. láthatatlan exportot (bankok, biztosítás, hajóipar).

Ami a második ipari forradalom technológiai alapját illeti, azt – éppúgy, mint az első ipari forradalom esetében – lényegében a Nagy-Britanniában feltalált új gépek és megfelelő eljárások képezik. Azonban, Németország, Közép-Európának a hideg tengerek felé fordított gerince, a hazája azon technológiai újításoknak, amelyek a második ipari forradalom közvetlen anyagi alapját képezik (belső égésű motor, dízel-motor, gépkocsi, elektromos dinamó és elektromos húzóerő). A kölcsönhatások ezen aspektusába való bekapcsolódást (varró- és írógép, izzószálas égő, táviró, telefon) nem hagyják ki az Amerikai Egyesült Államok sem, amelyek a polgárháború után – amely egyúttal a polgári forradalmat is jelentette azokon a területeken (a rabszolgarendszer megszüntetése) – hétmérföldes léptekkel követni tudják az akkori európai óriás ipari fejlődésének ritmusát.

Holt tengerek

A hétnyrelvű császárság – a világ ipari fejlődésének vezetőihez képest – részben anakronisztikus kolosszusa ég a vágytól, hogy – az ipari fejlődés forradalmi lépésével – elérje a hatalom iránti álmodot, de, a különböző társadalmi-történelmi okok egész sorozatával korlátozva, ezt csak «miniatúrben» éri el, még hozzá elsősorban evolutív úton haladva.

Ezen kutatások történelmi kerete, a legáltalánosabb feltevések áttakintése után, kezdetével csupán arra az időre és befogott területre határolódott be, amelyre az 1867-beli osztrák-magyar kiegyezés kontextusa vonatkozik, amikor a Habsburg monarchiát először rendezték be dualisztikus elven. Az uralkodó személyén kívül, az egész Monarchiában közös volt a külpolitika, a katonaság (a honvédség kivételével), és előláthatók voltak időben korlátozott érvényességű szerződések bizonyos fontosabb gazdasági kérdésekben (részesedés mértéke a közös ügyekhez, közös vámterület, közös valuta, stb.); a közös ügyekre közös minisztériumok léteztek: külpolitika, kereskedelem és gazdaság, katonaság és közös pénzügyek; ezeknek parlamentáris ellenőrzésére mindkét parlamentben küldöttség létezett, a közös ügyekre vonatkozó törvényhozás mindkét parlament jogkörébe tartozott; az összes többi területen az ország két fele teljesen független volt. I. Ferenc József (1848-1916) a dualizmussal megmentette a Monarchia egységét, legalábbis a katonaság és a külpolitika terén, és kielégítette a magyar parlament többségét. Másik oldalról a dualizmus a csehek és délszlávok erős ellenállását idézte elő, akik a Monarchia ausztriai felében a német liberálisok uralmának voltak kitéve, amelynek politikája egy unitárius Monarchia és a germanizáció felé törekedett, valamint azokat, akik az ország magyar felében a magyar nemzeti politikának és expanzióknak voltak kitéve.

Horvátországban a választások után, amelyekben nyílt erőszak alkalmazásával az unionisták győztek, a Horvát Szábor elfogadta a Magyar-horvát kiegyezést (1868.), amellyel Horvátország megőrizte a korlátolt autonómiát (belső közigazgatás, igazságszolgáltatás, oktatás és vallási ügyek) és területét (amelyből Rijeka kivételt képezett), horvát hivatalos nyelvvvel, de más területeken, különösen a gazdaságban és a pénzügyekben, Magyarországnak volt alárendelve.

1870-ben Ausztria-Magyarország nem avatkozott be a francia-porosz háborúba és Bismarck zavartalanul végrehajtotta Németország egyesítését. Ilyen körülmények között került a Monarchia osztrák részében hatalomra Hobenwart kormánya, amely hiába próbálkozott kiegyezni a csehekkel. A német liberálisok újbóli hatalomra kerülésével stabilizálódott a dualizmus német hegemoniával a Monarchia nyugati és magyarral a keleti felében. Ausztria-Magyarország a külpolitikájában – Németország támogatásával – a Balkán irányába történő bővülés felé fordult. Kihhasználva a bosznia-hercegovinai felkeléssel (1875-1878) keletkezett helyzetet, a Berliini kongresszuson jogot kapott a Bosznia-Hercegovina – az akkoriban fejletlen, de nyersanyagokban és munkaerőben gazdag terület – feletti uralkodásra. A német és magyar nacionalizmus, valamint az alájuk rendelt nemzetekre való gazdasági nyomás erősödésével, az egyre kiélezettebb politikai ellentétek a nem német és nem magyar nemzetek ellenállása miatt gyengítették a Monarchia belső kohézióját. Külpolitikájukban az német nacionalisták Ausztriában támogatták az imperializmust Németországban, amely az összenémet koncepció szerint a német hatás alatti területek közé Ausztria-Magyarországot és az egész Balkánt sorolta be. A Keletre törés ilyen politikája közeledésre serkenetette Horvátországban és Dalmáciában a horvát és szerb pártokat egy olyan program alapján, amely kezdetben a magyar függetlenségi mozgalommal és Olaszországgal való együttműködést látta elő az osztrák-német imperializmus ellen. Amikor bebizonyosodott, hogy a magyar pártok sovinizmusa miatt a függetlenség, továbbá a köztük és a horvát-szerb koalíció közötti együttműködés lehetetlen, Bécs és Pest akciót indított a Koalíció megsemmisítése végett. Ez az akció a Hazaárulói és Friedjung-peren a Koalíció morális győzelmével végződött.

Bosznia-Hercegovina annexiója 1908-ban Ausztria-Magyarország részéről és az osztrák-magyar beavatkozás a balkáni háborúk időszakában kielézték viszonyait Szerbiával, és a két ország közötti háború lehetőségére utaltak. A Ferenc Ferdinánd trónörökös elleni 1914. június 28-án Szarajevóban

holt tengerek

elkövetett merénylet kifogásul szolgált Bécsnek, hogy megtámadja Szerbiát, amivel megkezdődött az első világháború.

A háború és az Októberi forradalom Oroszországban felgyorsították Ausztria-Magyarország felbomlását az egyre nagyobb nemzeti és osztályellentétek, a katonai vereségek és zendülések miatt. Károly császár 1918. október 15-én tett ígérete, hogy Ausztriát "a szabad népek szövetségévé" fogja átalakítani túl későn érkezett. Az Osztrák-Magyar Monarchia összeomlott. 1918. október 18-án kikiáltották a Cseh és Lengyel Köztársaságot, 1918. október 29-én Zágrábban a Nemzeti Tanács kikiáltotta a délszláv területek elszakadását, és később Szerbiával és Montenegóval megalakította az Szerb-Horvát-Szlovén Királyságot; 1918. október 30-án Magyarország kikiáltotta függetlenségét. Megfosztva hatalmától, Károly császár 1918. november 11-én lemond a trónról. Ezekkel az eseményekkel bezárul a történelmi időkeret a kontinentális Közép-Európa és a Mediterrán területein, amelyet a kutatók, személyi érdeklődéstől, előtudástól, érzésektől és vágyaktól vezérelve terveztek feldolgozni a most következő szövegben.

A történelmi keret, fizikai-földrajzi területen, a Mediterrán térség néhány olyan helységét foglalja magába, amelyeknek felmérhetetlen értéke és rendkívüli fontossága van a munkacélként megjelölt tárgy kutatásában, ez a tárgy pedig a kölcsönhatások kihatása a hagyományos adriai tengerészetre és hajóépítészetre az ambiciózus kontinentális Közép-Európa feltörő hatásával való ütközésében.

Fontosság szerint első a Quarnero területe Rijekával, mint fejlődési központtal, valamint Kraljevicával, Bakarral és Lošinj-nyal, ahol a rendkívüli természeti és történelmi körülmények által egy viharos időszakban összefonódtak a Mediterrán tengerészeti és hajóépítészeti hagyományai és a kontinentális Közép-Európa ipari-műszaki képességei.

Rijeka

A mai Rijeka helyén az ókorban a liburniai Tarsatica helység állt. A rómaiak a 2. században megalapították az Illiricum tartományt. A 6. század második felében betörnek az avarok és a szlávok, először a mai Magyarország területére, majd egészen a tengerig. Az avarok a betöréseket és rablásokat követően visszatértek a Duna-menti és Tisza-menti vidékeikre, a szlávok maradtak. Herakleiosz császár (610-641) hívására a Visztula felső folyásánál élő szláv-ószláv horvátok elkergették az avarokat, és hatalmuk alá helyezték a vidékeket a Raša folyótól Isztria felé délre. A 9. század kezdetétől a trsati vidék a nemzeti uralkodók által irányított horvát állam része volt az Árpád-házaiak érkezéséig a 12. század elején. Ebben az időben növekedett a helység a Rječina folyó partján, amelyről kapta is a Rijeka nevet. 1193-ban III. Béla magyar-horvát király odaajándékozta Modruša megyét, 1223-ban pedig II. András király Vinodol megyét, így Rijeka az egész tengermelléssel a Frangepán-hercegek igazgatása alá került. A 14. század elején Rijeka egy rövid ideig a divinai hercegek uralma alá került, majd 1377-től újból a Frangepánok uralma alá jutott. A Frangepánok, azonban, 1365-ben lemondtak Rijekáról a divinai hercegek javára. A divinai hercegek kihalása után 1399-ben Rijekát átvette az utolsó divinai herceg veje, majd 1406-ban Rijekát a Habsburgok veszik át. 1508-ban a velenceiek a Miksa császár ellen vezetett háborúban elfoglalják Rijekát, és 1511-ig tartják, és attól kezdve Rijekát, habár Horvátország részének számított, a Habsburgok tartják. Rijeka városa a Habsburgok uralma alatt külön testet képezett (communitas terrae Fluminis), amely felett a hatalmat a grázi belső-ausztriai kormány gyakorolta. VI. Károly 1717-ben Rijekát szabad kikötőnek kiáltotta ki. Az Udvari Kereskedelmi Tanács (Hofcommerzienrath) 1754-ös évi alapításától kezdve, az egész tengermellék Trieszttől, Rijekával, Senj-nyel és Baggal ezen Tanács irányítása alá került. Ezt az «Osztrák tengermelléknek» nevezett tartományt közvetlenül a trieszti «Kereskedelmi intendanc» kormányozta. 1776-ban Mária Terézia határozatot hoz arról, hogy «a tengermelléki Rijeka város a teljes földterületével visszaadatik a Horvát Királyságnak, a jövőben pedig a horvát királyi tisztviselőségen keresztül a Magyar Udvari Kancellária által ellenőriztetik és irányítottatik». Bakar, Bakarac és Kraljevica egyesítésével megalakult az új horvátországi Severin-megye Mrkopalj székhellyel. A lakosok 1777-ben kifejezett óhaja után Rijeka, bizonyos autonómiával Magyarország részévé vált, politikai ügyeiben pedig a zágrábi horvát

kormány alá tartozott. Rövid ideig Mária Terézia 1779-ben kiadott rendelete alapján «Rijeka városa járásával a Magyar Királyság Szentkoronájához csatolt testének részeként tartatott» (tanquam separatum regni Hungarie adnexum corpus). De már három hónappal később egyes horvátok kívánsága alapján Mária Terézia megszünteti a horvát kormányt, és Horvátországot 1779-ben a történelem folyamán először alárendeli Magyarországnak és kormányának. II. József király 1786-ban megszüntette a Severin-megyét, a vinodoli, isztriai és rijekai járásból megalapította a Magyar tengermelléket (Littorale Hungaricum). A pozsonyi országgyűlés határozatait csak I. Ferenc király vitte végbe úgy, hogy a rijekai gubernátornak helyet és szavazatot ad a nagybirokosi, a képviselőknek pedig a rendi házban. 1808-ban a király az igazolásával, amely a «Felismerve, hogy rijeka városa a Horvát Királyság teljes részének tekintendő» szavakkal kezdődik, végrehajtotta a határozatot, hogy «Rijeka és a Magyar tengermellék gubernátorának éppúgy mint Rijeka város küldötteinek hely és szavazat adatik a Horvát Száborban». 1797-ben Rijekát átmenetileg megszállják a franciák, 1809-től 1813-ig pedig Napoleon Illír tartományainak része volt. 1814-ben újból osztrák hatalom alá került és a trieszti gubernátus része 1816-ig, amikor az osztrák teremtmény, az Illír Királyság részévé válik. Rijeka újból Horvátország része 1822-től. Abban az időben Rijekát, mint közös várost Horvátország és Magyarország is a magáénak tartja. 1848-ban Rijeka gubernátora a horvát bán Jellasics lett, és Rijekát minden szempontból a horvát bánóság részének tekintik 1867-ig. Az 1868-as horvát-magyar kiegyezéssel Rijeka kérdése megoldatlan maradt, mert a horvátok Rijekát magukénak tartják, míg a magyarok azt tartják, hogy a szűkebb Magyarország része. Rijeka kérdését még a Horvát és Magyar országgyűlés regnikoláris küldöttségei sem oldották meg; ezért elfogadták az ún. provizóriumot, amelynek hatályban kellett volna lennie mindaddig, amíg a vitás kérdéseket meg nem oldják és végső döntést nem hoznak, addig pedig Rijeka városát a központi (magyar vagy közös) kormány igazgatta. Ez a provizórium hosszan tartó lett, egészen 1918-ig, a magyarok pedig végső megoldásként magyarázták, és Rijekát apránként minden területen különválasztották Horvátországtól. Az első világháború után az olaszok Gabriele d'Annunzio vezetésével 1919-ben megszállták Rijekát, és Rijeka Olaszországhoz való csatolását kiáltották ki látszólag az olasz kormány beleegyezése nélkül. Rijeka összetett jogi helyzetét az 1920-ban Olaszország és az újonnan keletkezett Szerb-Horvát-Szlovén Királyság között megkötött rapallói szerződéssel oldották meg, amellyel Rijekát szabad államnak kiáltották ki, még hozzá a corpus separatumként jelölt határokon belül, amivel megszűnt az osztrák és magyar behatás jelenléte. Az olasz kormány a feszült viszonyok között nem tartotta magát a rapalloi szerződés rendelkezéseihez, és anektálni törekedett Rijekát. Csak 1924-ben kötötték meg Rómában a szerződést, amellyel elismerik a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság szuverenitását Baros és Delta kikötők és az Olasz Királyság teljes szuverenitását Rijeka és a rijekai kikötő felett.

Kraljevica

Kraljevicát valószínűleg a 15. században alapították. A történelmi forrásokban első alkalommal Portus reguis néven említik 1525-ben, amikor Bernardin Frangepán herceg tulajdonában volt. Ezután a Zrínyiek tulajdonába kerül, akik felépítették a 17. század első feléből származó «régí» vagy Zrínyi várost. Az új vagy Frangepáni várost 1650. körül építették. Zrínyi Péter az akkor valószínűleg kis halászhelységben kikötőt épített, amelyben a forgalom valószínűleg elég élénk lehetett. A kikötőt 1728-ban kezdték építeni. A 19. század derekán, a csúcsforgalom idején fát, olajat, bort és halat szállítottak ki, és búzát, sót, kézműves és ipari termékeket szállítottak be. A «régí» és «új» várost már 1670-ben kirabolták. Kraljevicát Zrínyi Miklós fia, Ádám kapta hagyatékának részéül. Azonban, Bakarac, Crikvenica, Kraljevica és Selce kikötői a Magyar kamara kezében maradtak. A Magyar kamara 1691-ben eladja Kraljevicát az Osztrák kamarának. A kraljevicai nagy kikötő építése 1728-ban kezdődött, már 1756-ban pedig megalapítják az egészségügyi őrséget a karanténban lévő hajók felügyelete végett. Mária Terézia uralkodása alatt Kraljevicát egy rövid ideig adminisztratíván a bakari szabad kikötőhöz csatolták, amelynek területe Trsatól Kraljevicáig terjedt. A 18. század végétől Kraljevica összeköttetésben állt a Karolina-útvonallal. A kraljevicai kereskedelmi forgalom hanyatlása a 19. század második felében kezdődik a Rijekáig vezető vasúti pálya megnyitásával 1873-ban.

Bakar

A bakari öböl a Horvát tengermellék legnagyobb, elliptikus alakú, 4,6 km hosszú, 1,1 km-es legnagyobb szélességű öble, amelyet a nyílt tengerrel a kb. 300 m szélességű Bakari szoros köt össze. Az öböl jól véd a jugo ellen, de bóra alatt veszélyes a hajózásra.

A bakari öbölben még a rómaiak érkezése előtt létezett a görög kolonisták egy települése. A rómaiak az 1. században jelentek meg és a Trsatól Senj felé vezető út mentén telepedtek le. A 12. századtól a modrušai plébániához tartozik. 1225-ben II. András Bakart a krki, a későbbi Frangepán hercegenek adja igazgatásra, amikor a földrajzi helyzete miatt fejlődik a kereskedelem – különösen búzával, mézzel, viasszal és bőrrel – a tengeren és a szárazföldön a Kupa és Száva folyó völgye mentén. A mongolok és tatárok 1242-es évi betörése rákényszerítette a bakariakat, hogy magas védelmi kőfalat emeljenek. Frangepán Márton 1489-ben kiváltságokat adományoz Bakarnak, a bakari kikötőt pedig Korvin Mátyás király bővíti ki. Frangepán Bernát 1524-ben kiadja a tengeri kereskedelem részére a Bakari tarifát, de abban az időben az uszkokok már zavarni kezdik a kereskedelmet. A velenceiek és a törökök 1527-ben elfoglalták a Frangepánok minden birtokát. Bakar 1550-ben örökösödési szerződéssel Frangepán István kezéből lánytestvérének, a szigeti hős Zrínyi Miklós feleségének, Katalinnak tulajdonába kerül. A part védelmét az uszkokok veszik át. A velenceiek több alkalommal, 1557-ben, 1581-ben, 1592-ben, 1599-ben, 1611-ben és 1615-ben megtámadták Bakart, 1616-ban a város ostromára és bombázására kerül sor. Az 1617-ben felállított béke után újból fejlődik a tengeri kereskedelem. A Zrínyiek az itáliai szárazföldről kereskedőket telepítenek be Bakarba, a tengeri kereskedelem a Mediterránra szélesedik ki. Zrínyi Péter, felszabadítva a kereskedelmet az adófizetés alól, odacsábította Bakarba még a Kranj vidéki kereskedőket is és ezzel veszélyeztette a rijekai kikötő forgalmát, amely ezidőtájt a belső ausztriai főhercegséghez tartozott. A Zrínyieknek egy felfegyverzett briganti-hajójuk volt a tengeri kereskedelem védelmére. Szokatlan még az is, hogy egész Mária Terézia megjelenéséig a bakariak dubrovnikai zászló alatt hajóztak.

A Zrínyiek bukása után a bakari uradalmat 1670-ben elkobozták, és 1692-ig Magyarország igazgatása alatt volt, majd az osztrák kamara kezelte. VI. Károly király meglátogatja Bakart és 1728-ban megparancsolja a kor legnagyobb hajóit is fogadni képes bakari kikötő megépítését. Mária Terézia egyesíti a teljes horvát tengermelléket Rijekával és Trieszttel az Osztrák Tengermellék tartományba. A tengeri kereskedelem fejlődéséről szóló politikai ediktumot és más rendeleteket 1774-ben adják. Bakar az 1777-es diplomával visszakerül Horvátországnak, az 1779-es diplomával pedig kikiáltják szabad királyi várossá. Az 1780. és 1784. között behozott áru értéke 97747 forint, a kivitt árué pedig 53927 forint. A bakari vitorlások az Atlanti óceánon és a Fekete tengeren közlekednek. II. József király 1786-ban megalapítja a Magyar tengermelléket, amelyhez – elszakítva Horvátországtól – Bakar is hozzátartozik, de már 1791-ben visszacsatolják Bakart Horvátországhoz. Bakar, mint tengerészeti központ fejlődése megáll a francia megszállással 1809. és 1813. között, a napoleoni háborúk után. A franciák 1813-as távozását követően Bakar 1822-ig az Illír Tartomány része, majd visszerül a horvát bánnak. A karlovac-rijeka-i vasútvonal 1873-as évi megnyitása után a kereskedelmi forgalom Bakarban csökken Rijeka számlájára, ekkor Bakar városa hirtelen szegényedik és tönkremegy. A vasúti elágazás megépítésével 1931-ben nem járult hozzá nagyobb mértékben a város feléledéséhez. A bakari szabad kikötő 1880-as évi megszüntetése egy további súlyos ütet jelentett, amelyet a helység sohasem hevert ki, főleg azért, mert abban az időben került sor a technológiai fejlődésre a gőzhajók bevezetésével a vitorlások helyébe, amely nagy pénzüsszegeket követelt, ami nem állt a bakariak rendelkezésére. Az első világháborúban az olaszok Gabriele d'Annunzio parancsnoksága alatt tengeri támadás intéztek kereskedelmi hajók egy csoportja ellen három torpedónaszáddal, amelyeket a rijekai öbölíg a rombolók vontattak – a csoportot a Belona, Chlumetzky báró, Burma, Visegrád és Vila Velebita hajók képezték – de nagyobb effektus nélkül, mert a kilőtt torpedók a rossz szakkezelés miatt nem robbantak fel.

Lošinj

Lošinj szigetének fekvése fontos a múltban eljátszott szerepének szempontjából. Lošinj annak az útnak északnyugati végén fekszik, amelyiken évszázadokon keresztül közlekedtek a vitorlások. A Liburniából a nyílt tenger irányába való kijáratok jó áttekinthetősége miatt különösen fontos volt Osor városa. A sziget lakott volt az újkőkorszaktól, ehhez különösen hozzájárult a nagyszámú barlang. Később a szigetre az illír Liburn-törzs tagjai telepednek le, akik állandó lakhelyeket építenek. Az illír állam megsemmisülése után az Adria keleti partjait a 6-tól a 9. századig a rómaiak uralják.

Amikor a horvátok a 7. században letelepedtek az Adria partjain Lošinj szigete lakatlan volt, de attól függetlenül része volt a horvát államnak a 8. és 10. század között. Velence 1000-ben kerítette hatalmába a szigetet, és fenn is tartotta – rövid megszakításokkal, amikor a sziget a magyar-horvát királyok uralma alatt volt – a Velencei Köztársaság bukásáig 1797-ben. A campoformioi békével Napoleon feloszlatta a Velencei Köztársaságot, és annak minden adriai birtokát átadta Ausztriának. Az 1805-ös évi pozsonyi békével Ausztria átadta Napoleonnak Dalmáciát és Isztria egy részét, viszont maga Lošinj szigete a Francia császárság részévé lett, így 1809-től Napoleon Illír tartományainak részévé vált. Lošinja szigete körül többször ütközött meg az angol és francia flotta.

Lošinj a bécsi kongresszus 1814-es évi döntésével az Adria teljes keleti partjával és a szigetekkel együtt Ausztria kezébe került, és annak része maradt az első világháború végéig. Az Ausztria, valamint Franciaország és Szardínia között 1859-ben kitört háború alatt sűrűn voltak tengeri ütközetek a lošinji vizekben. Mali Lošinj kikötőjét egy rövid ideig a francia haditengerészet, mint észak-adriai fő támaszpontját használta. A második ausztriai uralom ideje alatt Lošinj szigete és Mali és Veli Lošinj városok, nagy gazdasági virágzást élnek át, különösen a tengerészetben és hajóépítészetben. A rapallói szerződéssel 1920-ban megszűnik Ausztria hatása, és Lošinj Olaszországhoz csatolják, melynek keretein belül maradt egészen a második világháború végéig.

A második érdeklődési terület, amely ezen kutatás történelmi területének keretei közé kerül Isztria, ahol különösen Pula emelkedik ki, mint egy olyan helység, ahol nagyszámú különböző közösségnek a legrégebbi időktől való kölcsönhatásának kontinuitása szembeötlő módon ismerhető fel, amely közösségek nyomai felfedezhetők az élet minden pórusában, később pedig a hosszú távon érezhető következményekkel járó mély változások, amelyek azon döntés miatt jöttek létre, hogy Pula legyen a keletkező félben lévő Közép-Európa haditengerészeti központja.

Pula

Pula már az újkőkorszakba lakott volt, ógörög kerámia nyomai találhatóak, de írott formában csupán a római korban említik. Pula legnagyobb felemelkedése Septimius Severus alatt történik a 2. század végén és a 3. század elején. A Nyugat-római Birodalom bukása után Pula rövid ideig a keleti gótók uralma alatt van. A bizánciak alatt, 544-től a 8. század közepéig Pula élénk kereskedelmet folytat a keleti Mediterrán vidékkel. A 8. század végén Pula a frankok uralma alá kerül, majd 1000-ben Velence kiterjesztette hatalmát Pulára is. A 12. század közepén Pula lakosságának egy része az isztriai kalózzokkal együtt támadta a velencei hajókat, ami miatt 1150-ben Velence 50 hajóval Domenico Morosin tábornok parancsnoksága alatt megtámadta Pulát, de a város hamarosan feléledt és megerősítette tengerészetét, amely konkurált a velenceinek. A pisaiak 1193-as évi támadása után Pula városa Genoában kereste meg szövetségesét, ami nem hozott különösebb előnyöket, így Pula 1331-ben Velence fennhatósága alá került. Azonban, Velence és Genoa állandó összetűzéseiben 1354-ben Genoa elfoglalja Pulát, az 1379-es évi Pula előtti tengeri ütközetben elnyert győzelem után a genoaiak borzalmasan kirabolták Pulát. Ezután a város hanyatlásnak indul, megjelenik a pestis, a 15., 16. és 17. század folyamán terjed a malária. A senji uszkokok támadása után a velencei Szenátus dönt arról, hogy Pulát megerősíti. A 17. század 30-as éveiben A. Denville, francia mérnök felépítette az erődítményt és berendezte a kikötőt.

A campoformioi békével 1797-ben Pula és egész Isztria osztrák uralom alá került. Pula csupán 1856-ban lett Ausztria fő hadikikötője, és megkezdődik az Arzenál építése, amelyen nemsokára 2000 ember dolgozott. Pula lakosainak száma 1880-ban megnőtt 18000-re, 1886-ban pedig a pulai kikötőn átment 1700 hajó. A pulai osztrák uralom viharos körülmények között szűnik meg 1918-ban, amikor először a "jugoszláv deklaráció" alapján csupán 6 napos jugoszláv civil és katonai hatalom van, majd 1918. november 5-én bevonulnak az olasz csapatok, és ezt az állapotot ratifikálta a rapallói szerződés 1920-ban, amikor Pula Olaszország kereteibe kerül egészen 1943-ig.

Még négy helység van az Adrián, amelyek természeti és történelmi jellegzetességeik miatt voltak olyan kölcsönhatásoknak kitéve, amelyek fontosak ezen kutatás részére: Senj, Karlobag, Šibenik és Boka Kotorska. Ezekben a helységekben a Mediterrán és a kontinentális Közép-Európa összeütközésének visszhangjai kisebb méretekben vannak jelen, mint Rijekában és Pulán, de elegendő mértékben vehetők észre ahhoz, hogy ne lehessen őket kihagyni.

Senj

Az első illír-korbeltől, sőt illír-kor előtti településben a mai Senj helyén még a rómaiak érkezése előtt számos görög és itáliai kereskedő telepedett le. A római korban a Illír, későbbi Dalmácia tartományhoz tartozott. A slávok letelepedésének idejében Senj Bizánc uralma alatt volt, a 8. század végén elismerte a frankok hatalmát, ezután Senj a horvát állam keretei közé került, amikor a kedvező helyzete miatt Horvátország egyik legfontosabb helységévé fejlődik. 1184-ben III. Béla magyar-horvát király Senjt odaajándékozta a templár-rendnek.

I. Ferdinánd magyar-horvát király 1527-ben Senjt közvetlen uralmának rendelte alá, de meghagyta a senjiek bizonyos előjogait. A törökök betörésével a város jelentős hanyatlásnak indult, számos menekült érkezik, 1537-ben védőfalakat emelnek. Abban az időben tevékenykednek Senjben a bátor harcosok és kalózok, a senji uszkokok, akik évtizedeken át védik a várost a törökök és velenceiek elől. Az 1617-es évi párizsi béke megkötésével az uszkokok Senj elhagyására kényszerülnek, és a háttérben telepsznek le, a városba pedig német katonai helyőrség érkezik, amelyet fokozatos horvátok váltanak fel. A közvetlen török veszély elmúlásával 1689-ben folytatódnak a kísérletek a városi jogok megvalósítása érdekében, ebben különösen kiemelkedő szerepet Pavle Ritter Vitezović vállalt.

Senj gazdaságilag felépül, és újabb előjogokat szerez magának, ami a háttér felszabadításával együtt a kereskedelem felélénkítéséhez vezet. Felújítják a senji tengerészetet. A senji kereskedők felfegyverzett hajói a 18. században részt vettek a tengeri ütközetekben az 1733. és 1736. közötti lengyel örökösödési háború alatt. Senj 1752-ben az Osztrák tenger mellék részeként a trieszti intendántúra irányítása alatt volt, de már 1776-ban Karlobaggal együtt visszacsatolják a Határőrvidékhez.

Senj fontossága növekszik a Karlovac-Senj útvonal kiépítésével (régi Josefina) 1779-ben. 1781-ben II. József császár Senjnek jogot ad évi két vásár megtartására, és elrendelte, hogy a senji hajóknak fel kell lenniük fegyverezve a kalózok elleni védelem végett. Senj egy rövid ideig, 1809-től 1813-ig, Napoleon Illír tartományához tartozik, majd visszatért Ausztria igazgatása alá. A Horvátországgal való formális egyesítést 1871-ben hajtották végre. Ausztria-Magyarország 1918-as évi összeomlása után Senj a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság része lett.

A jó kikötő és az utak lehetővé tették Senjnek, hogy kifejlessze a tengeri és szárazföldi kereskedelmet. Állatokat, fát, bőrt és sajtot exportálnak, üveget, bronzot és egyebet pedig importálnak. 181-ig, Aquilea alapításáig, Senjen keresztül zajlott a balti országból induló borostyánkő-kereskedelem. A Pannonvidéki mezőgazdasági termékek nagy forgalmának ellenére Senj kereskedelmének alapját a fa képezte. Úgy a középkorban, amikor Senj a faexport egyik legismertebb Mediterrán-vidéki kikötője volt, úgy a

Flott tengerek

18. század végén is, amikor Senj a fát többnyire Olaszországba, Görögországba, Egyiptomba, Spanyolországba és Máltára exportálja, és 60, többnyire a saját hajóépítő telepein épített hajóból álló tengeri flottája van.

A hajóépítő telep mellett vitorla- és kötélgyártó műhelyek is működnek. Az erősödő francia bortermelés részére a hordógyártási fát közvetlenül Bordeaux-ba exportálják. A Sisak-Zidani Most vasúti pálya 1862-es évi megnyitásával az áru többsége Triszt felé irányul, ami a Szávától délre eső vidékek kereskedelmének válságát okozta, beleértve Senjét is. Karlovacnak összekötése Zágrábbal még jobban nehezíti a helyzetet. A rijekai vasútvonal 1873-as évi megnyitása a végső ütés Senj kereskedelmének fejlődésére.

Karlobag

Karlobag vagy Bag néven csak 1580-ban említik. A 14. század folyamán a krbavai hercegekhez tartozik. A törökök teljesen kifosztották Karlobagot 1525-ben, ezután a helység egy ideig teljesen elhagyott. A törökök elvonulásával a bécsi udvar a karlobagi élet felújítására törekszik. Károly főherceg alatt 1579-ben felújítják a lerombolt helységet, megnyitják a kikötőt, és feléled a kereskedelem a háttérrel. Elhagyják a régi várat, új házak, új templom és kapucinus-rendi kolostor épül, Mária Terézia pedig az 1757-es évi városi statútum és oklevél szerint külön előjogokban részesíti a város lakosait. A Gospić felé vezető út 1786-ban épült, majd 1845-ben kiszélesítették. A likai vasútvonal építése előtt Karlobagnak fejlett kereskedelme van Likával. Karlobag, habár tengerparti település, mindig a háttérrel volt jobban összekötve, így nem a jellegzetesen mediterrán-vidéki életmód fejlődött ki, különösen azért, mert a mai település a Határőrvidék részeként keletkezett.

Šibenik

Šibenik a 11. század második felében királyi vár. 1066-ban említik, amikor ott tartózkodott IV. Petar Krešimir király. A 12. században, amikor harcban állnak egymás ellen egyik oldalon a magyar-horvát királyok, a másikon pedig Velence és Bizánc, Šibenik a tenger melléki Horvátország többi részével osztja meg sorsát. 1358. végén Šibenik elismeri I. Lajos magyar-horvát király fennhatóságát. Šibenik ellenállása, amely nem akarta megadni magát Velencének, 1411-ben a magyar-velencei háborúhoz vezetett. A velenceiek további háborúzása folyamán Zsigmonddal Dalmáciáért, Šibenik a velencei hadiflotta fontos támaszpontja. A további események forgatagában, amikor Nápolyi László eladta Velencének a jogait Dalmáciára, a velenceiek 1409-ben megkísérelték Šibenik elfoglalását. Zsigmond király elegendő mértékű támogatása nélkül a város végül is 1412-ben a velenceiek uralma alá került. A törökök 1522-ben csupán 10 kilométerre közelítik meg Šibeniket. A šibenikiek sikeresen megvédték városukat az 1647-es évi török ostrom alól.

1649-ben Šibenikben pestis pusztít. Az 1541. és 1571. közötti velencei-török béke időszakban Šibenik egy kissé magához tér, ez a Velencei Köztársaság 1797-es összeomlásáig tartott. A tengerészet és kereskedelem jelentős jólétet hozott magával, ami a kultúra és építészet terén komoly emelkedéshez vezetett, erre példa a šibeniki székesegyház. Šibenik a Velencei Köztársaság összeomlása után, kivéve a rövid ideig tartó francia megszállást, Dalmácia többi részével együtt Ausztria hatalma alatt volt 1918-ig, amikor a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság részévé lett.

A šibenikiek a magyar-horvát királyok és Bizánc közötti harcok idején a 12. század második felében elsősorban itáliai hajókat zsákmányolnak az Adrián. I. Lajos halála után az Adrián fellángolt a kalózkodás, a šibeniki tanács pedig parancsot ad ki 3 gálya felfegyverzésére a kalózok ellen. A 14. században helyreállt a zavartalan hajózás és az élénk kereskedelem Senjnyel, Karlobaggal és Rijekával, ahová a šibeniki hajók bort, olajat és sót szállítanak, onnan pedig kalászosokat és fát hoznak. A šibeniki bort Dubrovnikba is szállítják.

Számos šibeniki tengerész kitűnik a törökök elleni harcokban, Levante vizeiben pedig šibeniki tengerészet harcolnak a Szent György gályán. A 15. században a šibenikieket bátor tengerészeknek tartják, és kalóznak (piratae) nevezik őket. A 15. században új hajóépítő telep épül, amelyben nagyobb hajókat is építenek, így például a 17. században a kor már előrehaladott lehetőségeinek eredményeként itt épül egy háromárbcos gálya.

A velenceiek uralma alatt Šibenikben gyengül a tengerészet, mert a velenceiek saját érdekeiket védve korlátozzák a tengeri kereskedelem szabadságait. A šibeniki tengeremellékiek nagyobb figyelmet szentelnek a halászatnak, amely a 18. században erőteljesen fejlődik. A város lassan magához tér az osztrák irányítás alatt, felújítják a kikötői forgalmat, 1871-ben új móló épül hajók kikötésére, 1895-ben pedig Šibenik Splita és Zadar után a harmadik helyen áll a kikötői áruforgalomban. A 19. század második felében és a 20. század elején Šibenikben fejlődik a gőzhajózás, a Pio Negri társaság, amelynek 1905-ben 5 hajója volt, 1907-ben egy néhány másik társasággal egyesült az új Dalmácia társaságba.

Boka Kotorska

Boka Kotorska egy tágas szerteágazó öböl, amely három kisebb öbölből áll: a külső Herceg-Novi vagy toplani, a középső tivati és a belső risani-morinjji-kotori öbölből. Az ismert történelem két évezrede alatt Bokaban éltek, jelenlétüknek jelentős nyomait, és kölcsönhatásoknak számos eredményét itt hagyták az illírek, görögök, rómaiak, valamint a végén a szlávok, akik a 7. századtól napjainkig megtartották magukat.

Boka 168-ban a rómaiak hatalma alá került, és a Dalmácia tartomány részévé vált. Az 5. század végén a rómaiakat egy rövid időre felváltották a gótok, majd a 6. században Bizánc uralma alá került. A 12. században Kotor a raškai nagyispán, Stefan Nemanja foglalta el. Kotor, rendkívül magasszintű belső autonómiával, a középkori szerb állam része maradt 1186-tól 1371-ig, és a Balkáni félszigetről és a Mediterrán vidékről származó áruk részére a legnagyobb kiviteli és behozatali kikötő volt. Kotor 1371-ben I. Lajos magyar-horvát király védelme alá, majd a boszniai I. Tvrtko király alá került, aki felépítette Herceg-Novit a bejáratnál Boka Kotorskába. Tvrtko halála után 1391-ben Kotor önállóan tevékenykedett egészen 1420-ig, amikor megkérte a velencei védelmet, és ezután megszűnik mindennemű autonómiája. A törökök jelenléte 1483-tól zavarta a kereskedelmet, ez a 17. századig tartott. A napoleoni háborúk ideje alatt Boka 4 megszállást élt át. A Velencei Köztársaság bukása után Bokat Ausztria foglalta el, és megtartotta 1787-től 1806-ig. 1806-tól 1807-ig egy rövid ideig Boka orosz uralom alá került, majd a franciák hatalma alatt volt 1807-től 1814-ig. Egy ideig, 1813/1814-ben Bokat Crna Gora és Boka Kotorska tartományok irányították I. Petar Petrović-Njegoš mitropolita alatt.. A bécsi kongresszuson Boka Ausztriához került, amely megtartotta 1918-ig.

A 17. század elejétől Kotoron kívül minden bokai település tengeri kereskedelemmel foglalkozott, nagy flottája volt és jól élt. A tengerészetben bekövetkezett változások a 19. század elején a bokai tengeri kereskedelem tönkremenéséhez vezettek, különösen azért, mert Ausztria Bokat abban az időben csupán határmenti állomásnak tartotta, amelynek fejlődésébe nem kell befektetni. A bokaiak elégedetlensége Ausztria alatt a délszláv államok egyesítésének ötletéig, és 1869-ben és 1882-ben sikertelen lázadásig vezetett. Az első világháború után Boka a Szerb-Horvát-Szlóven Királyság keretei között van.

Ezzel az áttekintéssel leírtuk az időt és teret, valamint a legfontosabb területeket és helységeket, amelyek meghatározzák a történelmi keretet a különböző közösségek kölcsönhatásának tanulmányozására ezekben a kutatásokban.

KÖZÉP-EURÓPA HATÁSA A MEDITERRÁN HAJÓÉPÍTÉSÉRE

Az 1867-es évi osztrák-magyar kiegyezés után, Ausztria-Magyarország, tengeri nagyhatalomkénti – először az Adrián és a Földközi tengeren, majd később valószínűleg a világ tengerein és óceánjain – afirmálásában való törekvésében elkezdte építeni a kereskedelmi és hadi flottáját, berendezni Pulát, mint fő katonai kikötőjét, Šibeniket és Boka Kotorskat, mint kisebb tengeri támaszpontjait.

Amikor a 19. század 70-es éveiben válság állt be a tengeri hajózásban a vitorlákról a gőzmeghajtásra való áttérés miatt, és amikor a gőzhajók átvették a vezető szerepet a hajózásban, a Mediterránon, éppúgy mint az egész világon elkerülhetetlen változásokra került sor. Sok kis hajótulajdonos nem találta fel magát az új viszonyok közt, és így gazdaságilag tönkrement. Ezidőtájt a válság a tengerészetben jól jött az osztrák-magyar érdekeknek. Ausztria-Magyarország a gőzgépek bevezetésével lezajlott forradalom után a hajózás terén megszabadult az addigi konkurenciától, és ugyanakkor az addigi kizárólagos szárazföldi orientáltságától, és végre részben tengeri országgá vált jelentős ipari tudásokkal, tapasztalatokkal és termelési potenciálokkal. Az Osztrák Lloyd gőzhajózási társaság, amelyet még 1836-ban alapítottak Triesztben, hirtelen fejlődött, és a partmenti hajózásban veszélyes vetélytársa lett a más, a 19. század végén Triesztben és más adriai-parti helységeken alapított társaságoknak.

A trieszti hajózás és kereskedelem fejlődésének érdekeit kellett szolgálnia Ausztria vasúti politikájának is, amelyhez később csatlakozott Magyarország is. Az osztrák Déli vasútvonal csak Triesztet kötötte össze az osztrák háttérrel, a többi adriai város közül szélesvágányú vasúttal csak Rijeka volt összekötve a háttérével, amit Magyarország erőltetett saját empóriumaként. Ausztria, a többi tengeri országhoz hasonlóan, különböző formájú pénzügyi kedvezményeket kezdett adni annak érdekében, hogy fejlődjék a tengeri gazdaság és a hajószállító vállalatok pénzügyi helyzete könnyebbé váljék. De az állam által jóváhagyott kedvezményeket nem a kereskedelmi flotta felemelkedése végett adták, hanem azért, hogy erőteljesebb fejlődésével, elsősorban, Ausztria német (és cseh) vidékei ipari termékeiknek és a többi vidékről, elsősorban Magyarországról származó nyersanyagoknak exportját könnyítse.

Kedvezményes szállítási díjakkal a kormány lehetővé tette a termelőknek, hogy felvegyék a versenyt a világgal, különösen a Mediterrán, Közel-Kelet és Távols-Kelet vidékein. Így a cukor szállítási díja alacsonyabb volt, mint a szuezi csatorna használati díja, hogy lehetővé váljék a cukor eladása azokon a vidékeken. A csehországi, morvaországi és magyarországi cukor volt az egyik fő termék, amelyet ezeken a támogatott vonalakon szállítottak. Hasonló volt a helyzet a Szudetta-vidéki üveggel is. A hajóépítés támogatásának feltétele az volt, hogy a hajógyárak a legnagyobb mértékben osztrák és magyar építőanyagokat voltak kötelesek használni. Ezt a kedvezményt kihasználták a vasművek és gépgyárak (Alpinemontan, Witkovitz, Ganz), amelyek a hajógyáraknak olyan árakat számoltak ki, hogy a tengerészetnek szánt támogatások jó része valójában az ország nehéziparának támogatása volt, és ezen vállalatok tulajdonosainak egy jó alkalom volt a meggazdagodásra. A hajógyárak úgy kaptak prémiumot, hogy minden hazai hajógyárban épített hajó, amely kielégítette a törvény szabta feltételeket külön prémiumot kapott. Az ilyen hajók jobban jártak a külföldön építettettektől.

1867. után Magyarország nagy tökéletet fektetett be Rijekaának, mint saját adriai kikötőjének felemelkedésébe, amelynek közvetlen kijárata van Földközi tengerre, és utána a világ tengereire és óceánjaira, és tervszerűen támogatta ezen vidékek hajóépítészetének és tengerészetének fejlődését. Ehhez hozzájárult a Karlovac – Rijeka és Šent Peter (Pivka) – Rijeka vasútvonalak kiépítése is 1873-ban. Rijekán keresztül kerültek kivitelre a Dunamente termékei a Mediterrán vidékekre. A gőzhajóvonalak összekötötték Rijekát Nyugat- és Közép-Európa minden fotosabb földközi-tengeri kikötőjével. A legnagyobb magyar gőzhajózási társaság, az 1883-ban alapított Adria, rendszeres hajózási szolgálatot teljesített a nyugati, tengeren túli vidékekkel. Amikor Rijeka virágozni kezdett a

Flotta tengerek

Horvát tengermellék összes többi régi kikötője apránként veszített fontosságából, mert Rijeka apszorbálta a majdnem teljes forgalmat Közép-Európából a Mediterrán vidékek felé.

Ausztria és Magyarország között ebben az időben erős konkurencia jött létre a Rijekának és Triesztnak nyújtott díjazási támogatásban, és ugyanúgy erős konkurencia fejlődött ki a forgalom vonzásának terén. A horvát tengerészeti köröknek köszönhetően Rijeka megőrizte az előnyét a tengerpart-menti hajózásban, habár a magyarok törekedtek visszaszorítani a lakosság hazai, tengerészetre orientált részének hatását Rijekára az olasz és saját lakosságának javára. A 20. század elején, elsősorban a horvát tengerészeti köröknek köszönhetően, jelentősen kifejlődött a gőzhajózás a Monarchia magyarországi részében. Habár Ausztria és Magyarország között éles konkurencia volt a gőzhajózási társaságok támogatását illetően, ezen társaságok között, különösen a külföldi járatokon, szoros együttműködés élt. Az Ausztria Lloyd és az Adria között egy szerződést kötöttek, amely szerint az Ausztria Lloyd gőzhajói az Adria-Egyiptom nyugati határa vonaltól keletre, az Adria pedig az Adria-ezen vonaltól nyugatra lévő vonalakat tartja fenn. Az Ausztria Lloyd gőzhajói nem tartották fenn a vonalakat Nyugat-Európával, illetve Amerikával, az Adria gőzhajói pedig nem kötöttek ki sem a Közel-Kelet, sem a szuezi csatorna utáni kikötőkben. Az Ausztria Lloyd forgalomban tartotta a Trieszt – Alexandria és a Trieszt – Konstantinápoly külföldi gyorsvonalakat, továbbá az utas- és teherszállító vonalakat Görögország, Szíria, Palesztina, Ciprus és Kis-Ázsia földközi tengeri kikötőivel, továbbá a Fekete tenger kikötőivel Odessáig és Batumiig. Ezen kívül fenn tartotta az Adria – Suez – Áden – Karachi – Bombay – Colombo – Madras – Calcutta – Penang – Singapore – Hong Kong – Shanghai vonalat Japánig és az Adria – Kelet-Afrika vonalat Durbanig. Az Adria fenntartotta a vonalakat a Földközi tenger nyugati kikötőivel, azután Nyugat- és Észak-Európa kikötőivel, valamint az Adria – Brazil vonalat, amelyen keresztül zajlott le a kávé importjának legnagyobb része. Az Ausztria Lloyd gőzhajói azonban kikötöttek Rijekában is, és az Adria gőzhajói Triesztben, így mindkét kikötőnek közvetlen összeköttetései voltak mindazokkal a kikötőkkel, amelyekben kikötöttek a támogatott vonalak gőzhajói. Triesztnak emigrációs vonalai is voltak New Yorkkal és Buenos Aireszel, amelyeket a trieszti Austro-Americana társaság tartott, a Rijeka – New York emigrációs vonalat pedig a Magyarországgal kötött külön szerződés alapján az angliai Cunard Line társaság tartott. A partmenti hajózás, amelyet Ausztria támogatott, többnyire a Trieszt – Dalmácia longitudinális vonalon zajlott Kotorig, valamint helyi vonalakon az osztrák monarchia egyes kikötői között. Magyarország az Ungaro-Croata társaságot támogatta, amely a Horvát tengermelléken zajló helyi forgalmon kívül utas- és teherszállító vonalakat tartott Rijeka és Dalmácia között. Azonban az Adrián szoros együttműködés létezett az egyik oldalon az Ausztria Lloyd és Dalmatia gőzhajózási társaság és a másik oldalon az Ungaro-Croata között, így a Trieszt – Kotor és Rijeka – Kotor vonalnak kombinált hajózási rendjük, és így az egyik napon a Dalmatia társaságnak volt gyors vonala Trieszttel, a másikon az Ungaro-Croatanak Rijekával, mert a gőzhajók voltak az egyetlen kapcsolat, amely összekötötte Dalmáciát Ausztria-Magyarország többi részével.

Az osztrák-magyar kereskedelmi flotta állapota 1914-ben:

Ország	Hajózási kategória	Hajók száma	brt	nrt
Ausztria	hosszújáratú hajózás	160	587 140	
	nagy partmenti hajózás	26	10 025	
	kis partmenti hajózás	1 608	61 751	
		<hr/>	<hr/>	<hr/>
		1 794	658 916	479 993
Magyarország	hosszújáratú hajózás	67	210 260	
	nagy partmenti hajózás	5	3 520	
	kis partmenti hajózás	152	16 396	
		<hr/>	<hr/>	<hr/>
		224	230 176	143 750
Összesen:		<hr/>	<hr/>	<hr/>
		2 018	889 092	623 743

Kis vitorlások, halászhajók és egyéb nélkül Ausztria-Magyarország a világ kereskedelmi flottái közül a kilencedik helyet foglalta el, még hozzá Hollandia mögött, viszont Dánia előtt.

AZ OKTATÁS, TUDOMÁNY ÉS TECHNOLÓGIA FEJLŐDÉSE AZ ADRIÁN

A műszaki oktatás kezdetei és a szakirodalom, de különösen a hadi- és kereskedelmi hajóépítészet szükségleteit kielégítő irodalom keletkezése az akkori Ausztriához kapcsolódnak, amely már valahol a 19. század második felétől belement a vashajók gyártásába. Abban az időben a haditengerészetek hatalmas fontosságot és az állami hatalom fő jellemzőit kapták meg. A rijekai Császári-királyi tengerészeti akadémia megnyitásával megteremtődtek a feltételek a műszaki irányítottágú magas szakképzettségű hazai káderek alapos oktatására. Eleinte a magasfokú iskoláztatás teljes rendszerét az osztrák-magyar tengerészet szükségleteire látták elő. A rijekai Császári-királyi tengerészeti akadémia (Marine Akademie) 1857-ben kezdi meg munkáját miután áthelyezték Triesztből, de az első évben az Olaszországgal és Franciaországgal vívott háború miatt többnyire a Venus fregatton működött. Az akadémia Rijekában folytatja megszakítatlan munkáját 1866-tól egészen 1918-ig, illetve az első világháború végéig. Ezen kívül ki kell hangsúlyozni, hogy 1912. és 1918. között Rijekában működött a Magyar királyi kereskedelmi akadémia is.

A rijekai Tengerészeti akadémia működése a bécsi Udvar stratégiai okainak következménye, Pulának, mint a fő Hadikikötőnek kiszolgáltatottsága a tenger felől érkező támadásoknak, valamint Rijeka jobb földrajzi helyzete és Béccsel való összeköttetései miatt. További, nem teljesen jelentéktelen ok az osztrák Yacht-klub alapítása opatiai székhellyel. Az akkori Ausztriában megszerveztek egy ambiciózus tudományos-műszaki rendszert hadiflotta építésére és káderek kiképzésére. Ezért Pulában tevékenykedik a Császári-királyi tengerészeti-műszaki bizottság (K. K. Marine-technisches Komitee) 8 osztállyal és 50 alkalmazott hajóépítészeti, gépészeti és elektrotechnikai szakos mérnökkel. Az Akadémia oktatási programja 4 éves volt, 8 szemesztert tartott, és ezzel valójában megkezdődött a jelentős és hosszú lejáratú folyamata a – különösen a hajóépítészetre, tengerészetre és gépészetre összpontosított – magasiskolai műszaki oktatásnak. Tengerészeti és katonai tartalmakon kívül, előadások voltak általános műszaki és hajóépítészeti tantárgyakból, mint például műszaki rajz, anyagismereti tudomány, hajószerkesztés, hajóellenállás és -meghajtás, hajó hidrosztatikája és stabilitása, építési technológia, hajógépészet és -felszerelés.

Az Akadémián nagyszámú horvát ember iskoláztatta magát hajóépítészből és karbantartásból, valamint tengerészeti hivatásokra. Az Akadémiának jól felszerelt fizikai és kémiai laboratóriuma volt, így Rijekában 1886-ban készült először fénykép repülő puszkagolyóról. A rijekai Tengerészeti akadémia munkájában fontos szerepet játszottak a pulai Hidrográfiai intézet és Tengerészeti könyvtár. A Tengerészeti akadémia indítványozására 1868-ban Rijekán meteorológiai megfigyelő állomást alapítottak. A Tengerészeti akadémia támogatta a tudomány, oktatás és termelés összefogását olyan oktatási programokat alkalmazva, amelyek összhangban voltak a vezető ipari országokéval. Mindezeknél nem szabad elfelejteni, hogy Ausztria a kontinentális Közép-Európában az elsők között indította meg a gőzhajtású hajók építését.

Az első években a tanulmányi program 31 tantárgyat foglalt magába, de 1871-ben az oktatási program össze lett hangolva a reál főiskola (Oberrealschule) szokásos tananyagával. Az oktatási programban felső matematikai, leíró mértani, műszaki rajzi, kémiai, fizikai, mechanikai, valamint hajóépítési, gőzgépi és hajófelszerelési tartalmak voltak jelen heti 33-tól 37 óras tartamban. A Tengerészeti akadémiára tengerészeti vagy más katonai iskolák végzősei, valamint polgári személyek iratkozhattak be. Azok a hallgatók, akik a tantárgyak többségéből jeles eredményt értek el elnyerték a Schiffbau-Ingenieur-Cadetten altiszti rangokat. Az Udvari Haditanács követelésére még 1838-tól tanulmányozták a civil és katonai rendeltetésű gőzgépek munkáját, szerkezetét és kidolgozását (Dampfmaschinenwesen). Már 1866-tól a Gőzgéptudomány (Dampfmaschinenlehre) általános tantárgyat bővítik a Hajógőzgép-tudomány

Flott tengerek

tantárgyhoz szükséges tartalmakkal, majd 1882-től bevezetik a Hajógéptudomány (Schiffmaschinenlehre) tantárgyat. 1882-től vezetik be a Hajóépítés-tudomány (Schiffbaukunde) tantárgyat a hajóépítészetben használatos anyagok ismereteinek, építésfolyamatnak, számítás- és alaprajzkészítéssel bővített karbantartásnak és dokkolásnak elemeivel. A tanári kart rendkívül magas szak- és tudományos kritériumok alapján válogatták meg Ausztria, Németország, Csehország és Magyarország akkor gazdaságilag legfejlettebb területeiről. A stúdium vezetője prorektori pozíciót foglalt el. Az Akadémia működésének első éveiben a prorektori posztot professzor dr. Kunes Adalbert töltötte be. Az első időszakban a fizikát és mechanikát Stahlberger professzor adta elő, majd Salcher és Gruber professzorok. A matematikát és leíró mértant Albrecht v. Tegetthof, Julius Wolf, Julius Peterin, Ernst Mayer professzorok és mások adták elő, a természeti tudományokat és kémiát pedig Josef Koettstorfer. Egy rövid ideig az illír nyelvet is előadták, J. Bosek tanította. A hajóépítési, gőzgépekről szóló, és hőtani szaktantárgyakat Kluger, Lollok, Friba, Margutti, Wanka mérnökök és mások adták elő. Az Akadémia munkáját értékes kiadói tevékenység is követte, így 1855-ben Rijekán nyomtatták V. Lollok könyvét a hajóépítésről, 1890-ben Pulán J. Fassel könyvét a hajógépekről, 1892-ben pedig M. Burstyn elektrotechnikai tankönyvét.

1866-ban említik először a pulai székhelyű Császári-királyi tengerészeti-műszaki bizottságot (K. K. Marine-technisches Komitee), amelynek alapvető feladata az volt, hogy tudományos-műszaki rendszerként támogassa az erős haditengerészeti flotta megépítését és káderek oktatását a hajóépítészet, gépészet, tüzérség, torpedózás, tengeri aknázás, technológia és elektromosság, hidrográfia és navigáció terén, és mindezt a pulai Császári-királyi tengerészeti könyvtárra (K. k. Marine Bibliothek) támaszkodva.

A Tengerészeti könyvtárat eredetileg Velencében alapították a 19. század elején, majd Trieszten keresztül eljutott Pulába, majd áthelyezése után Csehországon és Ausztrián keresztül újból visszatért Pulába, ahol elismerten működött a tudomány követője és a bölcsesség kincstáraként (ancilla studii). A pulai Császári-királyi tengerészeti könyvtár, a Mediterrán valószínűleg leggazdagabb katonai-tengerészeti könyvtára 40 ezer kötettel a világ minden nyelvén, általános, műszaki és különleges, még a 16. századból megőrzött szakirodalmi könyvállományával a haditengerészet szakkáderei magas szakképzettségű oktatásának szükségleteit szolgálta.

Bakarhoz kötődik a tengerészek iskoláztatásának fejlődésére fontos tevékenység, amely még 1790-ben kezdődött egy privát tengerészeti iskola alapításának kísérletével és írott tengerészeti és navigációs utasításokkal «L'arte di navigare» 1826-ból. Az állami kétéves tengerészeti iskolát 1849-ben alapították, azonban az apszoplutizmus alatt, 1854-ben, beszüntette munkáját, de 1871-ben felújították, majd 1884-ben négyévesre, 1899-ben pedig hétévesre bővítették. A tengerészeti iskola 1917-ben átalakul Tengerészeti akadémiává, mint tanítási nyelvet pedig bevezetik a horvátot.

Az első ötletet a torpedóról, mint a partról kilőtt mozgó aknáról 1859-ben hozta ki Giovanni Blasius Luppis de Rammer rijekai lakos, egy gazdag hajótulajdonos és kereskedő család tagja. Az 1860-as év legelején átgondolta egy olyan tengerészeti partvédelmi védőfegyver kidolgozásának lehetőségét, amelynek alakja megegyezne egy legénység nélküli vízi járműével, meg lenne töltve robbanóanyaggal és a partról irányítanak kötélrendszer segítségével. Giovanni Ciotta, Rijeka későbbi polgármestere 1872 és 1896 között, összekötésbe hozta Luppist Robert Whitehead gépészmérnökkel azzal a céllal, hogy tökéletesítsék az ötletet, és dolgozzák ki a torpedó prototípusát. Az eredetileg elképzelt felszíni vízi jármű helyett a prototípust víz alatti löveg formájában 1866-ban fejezték be. A torpedó irányítása az ún. titkos kamrával vagy mélységi stabilizátorral vált lehetővé, hajtóműként a felhúzott rugó helyett sűrített levegőt használtak egy kéthengeres géppel felszerelt Compound-rendszer alapján, ami kb. 200 méteres

Holt tengerek

hatótávolságot biztosított. Whitehead elsődlegesen beépített önálló, hidrosztatikus lemez és stabilizációs inga segítségével kidolgozott pályairányítási megoldása hamarosan jelentősen javult az Obry-féle gíroszóp beépítésével. Luppis első torpedó-modellja 1 méter hosszúságú volt, a torpedó valódi nagysága 6 méter lett, átmérője 345, illetve 406 milliméter, a sebessége pedig 6 csomó. Később a rijekai torpedó elérte az 50 csomó feletti sebességet is. A 457 milliméter átmérőjű torpedókilövő csövet először Rijekában az osztrák “Gemse” ágyúnaszádra építették be 1867-ben, így ez lett a világ első torpedó-hajója.

Az első éjszakai halászatra használatos acetilén-lámpást 1898-ban Ivo Dellaitti, a vállalkozó szellemű senji halász találta fel, a lámpást pedig az osztrák tengerészeti igazgatóság vizsgálta meg és ajánlotta.

Andrija Mohorovičić akadémikus 1857-ben született Voloskóban, a gimnáziumot Rijekában, matematikai és fizikai tanulmányait Prágában végezte el, meteorológiát és csillagászatot a bakari Tengerészeti iskolában adott elő, világhírré pedig a szeizmológia területén a földrengési hullámok sebességének a mélység növelésével való növekedésének törvényével, valamint a Föld kérgének és palástjának között elhelyezkedő diszkontinuitási sík felfedezésével tett szert.

A világhírű tudós Salcher professzor 1886-ban a rijekai Tengerészeti akadémián A. Riegler rijekai gimnáziumi tanár segítségével a hang nyomáshullámaival együtt lefényképezte a puskagolyó repülését szuperszonikus sebességnél – amit a hangfal további kutatásaiban Ernst Mach használt Prágában – majd 1889-ben felfedezte a hullamok és örvények keletkezését összesűrített levegő elfolyásakor.

Kezdetben a mérnökök Csehországból, Ausztriából és Magyarországról jöttek, ahol már hosszabb ideje működtek műszaki főiskolák. A 20. század elején a horvátországi gépészmérnökök többsége az akkori Ausztria-Magyarország iparilag fejlettebb környezeteiben, Bécsben, Prágában, Budapesten, Grazban és Zürichben végezte el műszaki tanulmányait. A századforduló táján a horvátországi születésű mérnökök jelentős része fontos eredményeket ért el és vezető szakemberek és kiemelkedő egyetemi előadók lettek, mint például Adam Armanda professzor Mošćenicából, Stanko Šilović professzor Praputnjakból, aki egy ideig a kraljevicai hajógyár és a rijekai Lazarus hajógyár igazgatója volt, Leopold Sorta, Miroslav Mikuličić és Ivo Hercigonja professzorok Sušakról, Boris Černe Opatijából, Stipan Ercegović és Rudolf Bosner Rijekából, Josip Šretner és mások. Gjuro Stipetićet, aki a bécsi Műszaki Főiskolán végzett, említik, mint az osztrák haditengerészet hajóépítészeti főmérnökét, később pedig Zágrábban a hajóépítészet rendszeres egyetemi tanára volt. A gépészeti szakma főmérnöke Josip Žimnić volt.

A HAJÓÉPÍTÉSZET ÉS TENGERÉSZET FEJLŐDÉSÉNEK TÖRTÉNELMI KERETEI A QUARNEROI ÖBÖLBEN KÖZPONTJÁVAL RIJEKÁBAN

A Quarnero partjainál és szigetein az élet örökidő óta vízi járművek építésére utasította a lakosokat, ami lehetővé tette az életet és túlélést. Idővel a Földközi tenger partjain lezajlott történelmi kölcsönhatások következtében elveszett ezen vízi járműveknek a primitivitása, itt a vízi járművek jobbak lettek az előrehaladottabb hajóépítések, föníciaiak és görögök, tapasztalatai és példájuk alapján. A kölcsönhatások a Mediterrán vidéken a fejletlenebbek és fejlettebbek között jöttek létre, akik kereskedőkként és kalózként, hódítókként vagy gyarmatalapítókként hajóztak ide.

A Rječina folyó torkolatánál az ívóvízforrások és mély tengeri öböl miatt találkozott egymással a kereskedelem és árucseré szárazföldi és tengeri útja, ahol a kontinentális és mediterrán civilizáció találkozásakor erős kölcsönhatások jutnak kifejezésre. A távoli északról a gazdag mediterrán városokba induló borostyánkő-út egykori létezésének, és a hideg Északnak a meleg Mediterrán vidékkel való kölcsönhatásainak anyagi bizonyítékait hagyta a quarneroi szigeteken.

Az életfolyamatok és a Quarneroi öböl liburniaia partja éghajlatának és tengerének különleges tulajdonságai, valamint a Földközi tenger partjain élő lakosok tengerészeti törekvéseinek erős kölcsönhatásai hatással voltak a hajóépítés módjára. Időszámításunk kezdetén, amikor a római birodalom elfoglalta az Adria keleti partjait és domináns szerepe volt a Mediterrán vidéki tengerészetben, kifejlesztik és a római haditengerészetben használják a LIBURNÁT, a szilárd szerkezetű hajó különös típusát, amely alkalmas a nyugtalan tengeren való közlekedésre és jellegzetes ezekre a vidékekre.

A hajóépítésre alkalmas különböző fafajtákkal gazdag erdők a part közvetlen közelében és a Quarnero hátterében, éppúgy, mint a tengeren való közlekedés szükségessége, megkövetelték az Adria keleti partjainak lakosaitól, hogy szüntelenül tartsák meg a hajóépítészet módjának hagyományát, és ez a hagyomány nem szakadt meg a szlávok érkezésével sem a VI. század végén, sem a rákövetkező századokban. A horvátok és neretvaiak gyorsan magukévá tették a római-bizánci városok lakosaival lezajlott kölcsönhatások által keletkezett hajóépítés rendkívül fejlett tapasztalatait. Már a 10. század elején Konstatinusz Porfirogenétusz bizánci császár és kéziratának munkatársai kénytelenek bevallani, hogy a horvátoknak számban erős és típusokban gazdag tengerészetük van, amellyel kereskednek, de hadakoznak is. A horvát tengerészet hadi képességeit az akkor erős velencei tengerészet is nagyon kellemetlen módon érezte meg.

A bizonytalan idők magukba foglalják azokat a kölcsönhatásokat, amelyek a Nyugat és Kelet akkori vezető politikai hatalmainak, frankoknak és bizánciaknak, velenceieknek és horvátoknak, valamint neretvaiaknak, velenceieknek és magyaroknak, velenceieknek és Habsburgoknak az Adria keleti partjai feletti uralmáért folyó harcokból származtak – ezek jelentős mértékben csökkentették és gyengítették a hajóépítés lehetőségeit az Adriának ezen partjain.

A Rječina körüli életlenyugvás, amely IX. századtól a XIII-ig tartott, a dokumentumok szerint, a tizenharmadik században megszakad: egyes rijekaiak kivándorolnak jobb életfeltételek után kutatva, a század végén (1281-ben) zavargásokra kerül sor a rijekai kikötőben. A relatív élénk fogalom Rijekában a 14. században arra utal, hogy hajóépítés is létezett, habár a ritka dokumentumok ezt nem említik. Ezt határozottan kihangsúlyozza egy 1452-ből származó dokumentum, amely Rijeka tengerpartján hajóépítő telepet emleget, "... in Chantero in litore maris ante dictam terram Fluminis..."

Flot tengerek

A XV. század második felében, a Walsee-ház kihalásával, amely addig kezében tartotta a quarneroi feudumot, Rijeka a Habsburg-házbeli Frigyes császár tulajdonába kerül, ennek alapján megváltak a feltételek az adriai tengerpart és Európa központi részei közötti erősebb kölcsönhatásokra. Ezek a kölcsönhatások kisebb-nagyobb mértékben fennállnak mindaddig, amíg a Habsburg-házból származó uralkodók hatalmon vannak, tehát az Osztrák-Magyar Monarchia bukásáig 1918-ban.

A XVI. század elején, amikor Rijeka összevonja régi statútumait egy egységes gyűjteménybe, már az első könyv 17. fejezetében meghozza a rendelkezéseket a hajógyárról (“squam”) a tenger partján. Ott található a hajók szárazföldre való kivontatására és tengerbebocsátására, “preaparamenta ad trahendum et varrandum navigia”, a hajógyár használatára a hajó nagysága alapján megállapított díjat kell megfizetni kezdve a 300 mérő teherbírástól 1000 mérőig (1 mérő kb. 38 liter). Ezen díjak fizettetését, amelyekhez kapcsolódik a hajógyár berendezései karbantartásának a kötelezettsége is, árverezéssel évi bérletbe adták.

A hajóépítés a Velencével folytatott uszkok-háborúzások idején sem állt meg, habár befolyásolja a törökök nyugati hódításainak és betöréseinek következtében beállt csökkenés a háttérrel zajló kereskedelemben, ez pedig utal a Közel-Kelettel való kölcsönhatások lehetőségére is. Hovatovább, minden arra utal, hogy a gyors uszkok-hajókat éppen Rijekában építették.

A török veszély XVII. század végén bekövetkező megszűnése és az uszkok-háborúkkal kikezdett velencei tengeri erők gyengülése arra ösztönözte a bécsi uralkodó köröket, hogy a nyugat-európai országok gyarmatosítási politikájának példájára törekvéseit a tengeri orientáltság erősítése felé irányítsák, amivel serkentették és felgyorsították a kölcsönhatások folyamatait. Az 1717-es évi szabad hajózás és az 1719-es évi szabad rijekai kikötő kihirdetésével Rijekában fokozatosan erősödik a tengeri forgalom és a mediterrán vidéki hagyományokra alapuló, az európai ipari és műszaki potenciállal támogatott hajóépítés. 1690-ben egy hajóépítő működött, a XVIII. század első évtizedéig használatban volt egy város előtti öreg hajóépítő telep, amelyről a Szt. Miklós baráti rend viselt gondot és felügyelt rá. Ennek a hajóépítő telepnek a bevételeit a szegény tengerészek és családjaik megsegítésére használták.

A rijekai városi falak előtt, a XVIII. század második felében felépített épületek véglegesen kiszorították a régi hajóépítő telepet, így a hajóépítészet az alkalmas partmenti helységeken terjedt. 1797-ben egy bizonyos Vincenc Katalinić hajóépítési engedélyt kért egészen a Školjićra.

Rijeka francia megszállása alatt 1810-ben a katonai hatalom követelte a rijekai Magistratumtól, hogy részükre valahol a Rječina torkolatánál találjon egy helyet, amely megfelelő a hadihajók javítására és építésére. Helyette Kraljevićát kínálták fel neki, ami az ezen területek kölcsönhatásaiba bevezeti a francia összetevőt is.

A franciák távozásával Rijeka majdnem teljes egészében elveszítette hajóhadát, amely többnyire az 1813-as évi tűzvészben tűnt el, a többi pedig a tengeren a kalózok és korzárok támadásaiban. A rijekai és tenger mellékiek, Ausztria ipari segítségére hiába várva, a mediterrán tengerészeti hagyományának szellemében a tenger felé fordultak. A régi hajók javítása és kisebb hajók építése közös erőből olyan lendületet kapott, hogy már 1814-ben a városhoz panaszok kezdtek érkezni, hogy a különböző hajóépítők elfoglalták a teljes tengerpartot a színháztól, Adamić lerombolt színházának helyén épített palotától a mai piaccal szemben, egészen a rječinai hídig. Nemsokára ez a terület már nem volt elegendő, így 1815-ben Antun Paškval Katalinić engedélyt kért arra, hogy a Rječina bal partján, a Franjevačka Brajdán kibővítsé a hajóépítő telepet. 1824-ben Ivan Matija Kozulić engedélyt kér egy hajóépítő telep kiépítésére Pećinákban. Úgy tűnik, hogy ezt a hajóépítő telepet Andrija Zanon vette át. 1829. és 1846. között ő itt 36 kitűnő

Flott tengerek

minőségű hosszújratú vitorlást épített meg, amelyek közül egyeseket az ismert trieszti tőkés Spiridion Gopčević Argentínának adott el. A nagyszerű kidolgozásuk és sebességük, továbbá a fegyverzetük miatt Argentina ezeket új név alatt bevonta hadiflottájába – a “Car Lazar” “General Belgrano” lett, stb. Az 1844-ben eladott “Restaurador Rosas” briganti az argentin haditengerészet parancsnoki hajója is lett.

1826-ban a Rječina bal partján akarnak hajókat építeni Josip, Blaž és Gašpar Matković testvérek is, három évvel később pedig Ivan Foretić. Hajóépítő telepek nyílnak a város másik oldalán is. 1838-ban Josip Jerković hajóépítő telepet épít a “Mandrač”-nál, az öreg Lazaretnél.

Vranicány György 1846-ban engedélyt kap arra, hogy a “Fenyőnél”-“Al Pino” terepét hajóépítő telepre használja fel.

Az 1814. utáni rijekai hajóépítésről nincsenek teljességben megőrzött adatok. Teljesebb adatokat 1829. utántól találunk. A rákövetkező húsz évben a rijekai hajóépítő telepeken 148 különböző típusú hosszújratú vitorlás épült 49000 tona teherbírással. Ezeknek a hajóknak az értéke a felszerelés nélkül 2,2 millió forint volt, a felszereléssel együtt 3,8 millió. Ebben nem soroltuk a Kraljevicában és Bakarban épített hajókat.

Kraljevica

Kraljevicában már a 18. században épülnek kisebb kereskedelmi és hadihajók. A hajóépítészet intenzívebbé válik, amikor a hajógyárat 1835-ben az angol Pritchard-testvérek veszik át. Ők 1856-ig 23 vitorlást és a Maria Anna gőzhadiahajót építették meg. A hajóépítés újabb emelkedésnek indul 1869. után, amikor a Turković család felújítja a hajógyárat. Vatroslav Arčanin hajóépítész 1855. és 1895. között 17 hosszújratú vitorlást, összesen 7513 tonnát épített. Ezután a hajógyár a kielői Howaldts Werkw, majd a lošinjai Martinolić, azután a rijekai Lazarus kezébe kerül, 1906-ban pedig a rijekai Danubius hajógyár kirendeltsége lesz. A hajógyár mai formájában 1908-ban kezdett működni a Danubius hajógyár igazgatása alatt, és abban az időben a Lika típusú rombolók hajóttesteit gyártotta.

Bakar

Az első ismert bakari hajóépítő telep 1705-ben a bakari öböl keleti partján volt. A 19. században már négy telep van. A legnagyobb – Mate Matrljan tulajdonában lévő – hajógyár létezésének 33 éve alatt, 1850-től 1883-ig, 60 hosszújratú hajót épített. A bakari tengeri flotta 80 hosszújratú vitorlást és nagyszámú partmenti járatú hajót számlált. 1852. és 1883. között a bakari hajógyárakban 7 révhajó, 6 bárka, 13 brikk, 2 skúner, 1 loger, 2 trabakolo és 1 bracéra épült. 1856-ban a bakari hajótulajdonosok 22 kereskedelmi hajót birtokolnak, a városban és környékén pedig 109 tengerészkapitány él. Egyes bakari hajótulajdonosok megalapítják a Horvát tengerészeti társaságot 300000 forint tőkével és három, szintén Bakarban épített hosszújratú hajóval. A gőzhajózási társaság 1878-ban alakult, viszont 1891-ben likvidálták, amikor megalakult a Magyar-horvát gőzhajózási társaság. Bakarban már 1881-ben megalakult a Kölcsönös tengerészeti biztosító társaság.

Lošinj

Már a 16. és 17. század fordulóján említés esik Veli Lošinj-i tengerészekről, mint kisebb partjárati hajók tulajdonosairól. Veli Lošinjban 1746-ban 5 nagyobb, 19 kisebb hajó volt és 92 halászbárka. A 18. század végén Veli Lošinjnak 24 hosszújratú tengerészkapitánya volt, de egy hajótulajdonosa sem. Veli és Mali Lošinjnak 1754-ben közösen 105 hajója volt, ebből 7 nagyobb és 98 kisebb, többnyire trabakolo. Számos lošinjai parancsnokként vagy tengerészként dolgozott a

Flott tengerek

velencei és más hajókon. A lošinjai Petar Jakov Levi kapitány a Ferdinand V Re D' Ungheria brigantin 1834-ben megkerülte a Horn fokot és megérkezett a dél-amerikai Valparaiso kikötőbe. A Fekete tenger felé vezető vízi úton sok lošinjai dolgozott az orosz búzának a nyugat-európai kikötőkbe, valamint az angol szénnek a Földközi tenger térségébe való szállításán.

A lošinjai hajótulajdonosok és kapitányok nagyobb része angol és francia szolgálatban volt katonaságot, élelmiszert és hadianyagot szállítva az Oroszország és Törökország között kitört Krimi háború ideje alatt 1854-től 1856-ig, amelybe Anglia és Franciaország is beleavatkozott. Ezután a lošinjai hajózás kiterjedt nem csak a Földközi és Fekete tengerre, hanem az Északi tengerre, továbbá Észak- és Dél-Amerika kikötőire is. A lošinjai hajózás legmagasabb fokon 1869-ben volt, amikor 127 saját hajója volt 73860 tonna teherbírással, és még 23 hajónak kb. 6000 tonna teherbírással volt a társatulajdonosa. A vitorlás-gőzhajó versenyben az Adria keleti partjain az 1880-as évet tartják sorsdöntőnek, amikor a gőzhajók lassan kezdik kiszorítani a vitorlásokat, ami a lošinjai tengerészeti tevékenység lassú, de megállíthatatlan csökkentéséhez vezet. A lošinjai kereskedelmi flotta kötelékében az első két gőzhajó 1889-ben jelenik meg. A gőzhajók száma folyamatosan növekedett, így számuk 1895-ben 5, 1905-ben pedig 15 volt.

A lošinjai hajóépítést 1596-ban említik először. A lošinjaiak egészen a 18. század végéig Velencéből szereztek be hajóikat egészen Velence bukásáig 1797-ben, amikor kísérletek vannak a szigeten történő építésre már 1799-ben, de erről nincs sok adat. Kisebb megtorpanás után a hajóépítés 1824-ben újból feléled egy kb. 300 tonna teherbírású briganti hajó megépítésével. Azon a hajóépítő telepen, akkoriban az egyedülin a szigeten, 1824. és 1845. között 36 hajót építettek. 1845. után Mali Lošinjban hat hajóépítő telepet alapítanak. 1846-tól 1855-ig 49 hajó épült 18330 tonna összteherbírással. 1871-től 1880-ig 99 vitorlášhajó épült 67150 tonna teherbírással. A legnagyobb Lošinjon megépített hajó a 2500 tonna teherbírású Imperatrice Elisabetta náva volt, amelyet 1875-ben bocsátottak tengerre. Ettől az időtől a lošinjai hajóépítés hanyatlani kezd a gőzhajók egyre nagyobb elöretörése miatt. Lošinjon 1895-ben épült meg az utolsó vitorlás.

A 19. század utolsó évtizedében Lošinjon 29 gőzhajó épült, és ezzel megmentették a hajóépítési tevékenységet, amely folytatta működését az első világháború végéig. Minden gőzhajó a Lošinjon kívüli hajótulajdonosok részére épült, a legtöbbet pedig a rijekai Magyar-horvát gőzhajózási társaság (Ungaro-Croata) rendelt, amely járatösszeköttetéseket tartott fenn a szárazföld nagyobb helységei és a szigetek között. A gőzhajó-orientált ipari hajóépítés jelentős mértékben megváltoztatta a gyártás módját a fahajóépítéshez viszonyítva, ami munka nélkül hagyott nagyon sok jeles hajóépítést, akik munkát keresve elhagyták a szigetet. Az első világháború alatt a lošinjai hajózás 1914-től a 20 gőzhajó közül hatot elveszített, a trieszti irodákkal rendelkező lošinjai hajótulajdonosok a háború végére az 52 hajóból csak 30-ra csökkentek. Ilyen nehéz körülmények között szakadt meg az osztrák és magyar behatás a lošinjai tengerészetre és hajóépítésre.

KÖZÉP-EURÓPAI HATÁSOK A HAJÓÉPÍTÉSZETRE ÉS TENGERÉSZETRE RIJEKÁBAN

A vitorlások Rijekában történő építésének erősödése folytatódik 1848-ban is Rijeka horvát kormányzása alatt és az osztrák abszolútizmus idején 1850-től 1861-ig. Ebben az időszakban 301 vitorlás épült 110.000 tonna teherbírással 9,5 millió forint értékben a beépített felszereléssel együtt. Ezen hajók minősége kiváló maradt. Ivan Visin kapitány egy ilyen Rijekában megépített vitorlással ("Splendido") 1851. és 1859. között körülhajózta az egész földgömböt.

1859. és 1862. között lassult a vitorlások építése a háborús események miatt. 1862-ben Rijeka területén 12 hajóépítő telep működött 150 munkással; ez a szám 1871-ben 723-ra növekedett, de később számuk csökkenni kezdett, így 1882-re a szám száz alá csökkent. Az utolsó fatörzsű vitorlást 1883-ban építették. A fatörzsű vitorlások építésének megszünése azt hozta, hogy a mediterrán hajóépítési tapasztalat nem tudta támogatni az áttérést a vas-, majd acélgőzhajókra az európai kontinensről érkező erős műszaki és ipari támogatás nélkül.

A XIX. század közepétől a rijekai kikötőbe egyre sűrűbben érkeztek vas-, majd acél-gőzhajók. Az ilyen hajók hosszú utazások után szakellenérzést és esetleges javítást igényeltek, az ilyen követelmények pedig műszaki tudás és ipari praxis átvitelét követelték a fejlett európai államokból. A rijekai kis kovács- és fémműhelyek nem voltak megfelelően felszerelve az ilyen munkákra. Ezen hiányosság eltörlésére a rijekai üzletemberek egyesítették a szükséges eszközöket és megalapították a "Fémöntöde részvénytársaságot", "Fonderia Metalli", "minden vastárgy gyártására és a hajózáshoz szükséges mechanikai munkák elvégzésére". A kezdetben szerény Öntöde erősebb lendületet kapott, amikor 1857-ben rábírták Robert Whiteheadet, hogy a trieszti "Llyod"-tól jöjjön át a rijekai Öntödébe. Whitehead már előzőleg kitént munkájával Marseille-ben és Velencében. Az ő törekvéseinek köszönve az "Öntöde" beszerezte a legmodernebb fémfeldolgozó gépeket Angliából, és tevékenységét kibővítette a vashajók javításával és építésével megváltoztatva nevét a "Rijekai műszaki gyár"-ra, "Stabillimento tecnico fiumano". Ezen aktivitásoknak köszönhetően gyorsan bekövetkezi az ipari forradalom eredményeinek átvitelére az Adria partjaira.

Tizennégy éves létezése alatt ebben a gyárban néhány gőzhajót építettek meg, mint például a "Marco Polo", "Maria Teresia", azután a "Rudolf Habsburg" gőzhajót az egyiptomi alkirály részére. Az osztrák haditengerészet részére két torpedónaszád, a "Velebich" és a "Hum" épült, valamint a "Schwarzenberg" és a "Max Ferdinand" fregattok. Azonban a rendszertelen megrendelések nem tették lehetővé a gyárnak az állandó munkát. 1865-ben a gyár átvette a Dunai hajózási társaság megrendelését két folyami gőzhajóra. Az elő nem látott költségek és a két hajó részeinek a Dunáig való szállítási nehézségek a rijekai gyár pesti fiókjának megnyitására szóló döntésig vezettek, amely 1866-ban kezdte meg munkáját. Ilyen módon lehetőség nyílt az abban az időben iparilag erős Pest és a műszaki tudásra szomszédos Adria partja közötti közvetlen kölcsönhatásra a fémkohászatnak és motoros meghajtásoknak a tengerészetbe való bevezetése miatt.

Abban az időben Ausztria súlyos katonai vereséget szenvedett Poroszországtól, és kénytelen volt a belső viszonyok lenyugtatása végett engedményeket tenni Magyarországnak. Az 1867-es évi osztrák-magyar kiegyezéssel a belső állami hatalom két részre oszlott, így a császárság az "Osztrák-Magyar" nevet kapta. A magyar félben volt Horvátország is. Rijeka helyzete vitatott maradt még a magyar-horvát kiegyezésben is, de becsapással az egyezménybe bekerült egy javítás, amely szerint Rijeka a végső megoldásig, amely az Osztrák-Magyar Monarchia bukásáig sem következett be, magyar irányítás alatt maradt. Ez a történelmi epizód a legszorosabb kölcsönhatásokig vezetett az akkor kitűnően iparosodott és modernizált Magyarország –

Flot tengerek

amelynek nagy ambíciói voltak, hogy a tengerészet terén is afirmálódjék – és a Mediterrán teljes tengerészeti hagyománya között, amely még az őskortól sok évszázadon át akkumulálódott az Adria partjain.

Magyarország megerősödött politikai pozíciója, amelynek Ausztriával csak közös had- és külügye volt, serkentette a magyar nemeseket és tőkéseket a rendkívül nagy vállalkozásokra a nagy vállalkozó szellemű gazdasági tervek teljesítésére, amivel átveszik a domináns gazdasági hatást a hajóépítés és tengerészet fejlődésére is. 1868-ban Pesten megalakul az “Első magyar-pesti-rijekai hajógyár Rt.”, amelyhez csatlakozott a rijekai gyár fiókja is minden eszközével. De ezt a pesti-rijekai hajógyárat már 1873-ban tönkretette a nagy gazdasági válság.

A “Rijekai műszaki gyár” sem járt jobban. A drága hazai vasgyártás nem engedélyezte Rijekának olyan vashajók gyártását, amelyek konkurálhattak volna az angol hajóépítészettel. 1873-ban likvidálták ezt a gyárat is. Vagyonát átvette R. Whitehead, és ugyanazon a helyene Brgudin megalapította torpedógyárát (“Whitehead & Co., fabbrica torpedini, Bergudi).

A Szezei csatorna 1869-es évi megnyitásával új lehetőségek nyíltak meg a tengeri hajózásban. A rijekai és trieszti kikötő rendkívül kedvező helyre kerültek az Európából Ázsiába irányuló forgalom részére. Húsz év alatt, 1870. és 1890. között, a telt hajók forgalma a rijekai kikötőben több mint az ötszörösére nőtt, a vitorlások részesedése 10 százalék alá esett.

Miután Rijekát (Pivka irányában) összekötötték a déli osztrák vasutakkal, és ugyanabban az 1873-as évben Karlovácon keresztül a magyar vasutakkal is, hátramaradt még csak hozzálátni a rijekai kikötő minél gyorsabb befejezéséhez, amely győzni fogja a hozzá betérő egyre nagyobb forgalmat. Az ilyen közlekedési összeköttetés a legjobb alapja a gazdasági és ipari kölcsönhatásoknak, amelyek ezek után a váratlan és a mai napig teljességében fel nem ismert mértékekig fejlődtek.

Azonban a rijekai gazdasági élet és különösen a gőzhajó-forgalom növekedésének jelei az Ausztriával és Magyarországgal történt közlekedési összeköttetés kialakításának idejében még mindig nem serkentett senkit arra, hogy egy új, modernebb hajóépítési vállalatot alapítson. Csak a kilencvenes évek elején kezdtek gondolkodni egy úszó dokk és kisebb hajógyár építéséről a gőzhajók legszükségesebb javításai és a vashajókon végzendő egyéb munkálatok elvégzése végett.

Végül 1892-ben Rijekában két részvénytársaság alapult: Dokkolási társaság és a Howaldt és ts. hajóépítési társaság. A következő évben (1893. január 8-án) ezen társaságok képviselői Budapesten szerződés kötöttek a magyar kereskedelmi miniszterrel a dokk és hajógyár építéséről. A szerződésnek tíz évig kellett volna érvényben lennie. A magyar kormány magára vállalta a brgude-parti hajógyárnak szükséges terep előkészítését a Torpedógyártól nyugatra, a Társaság pedig kis bérleti díj fejében használta volna azt. Ugyancsak elkötelezte magát, hogy a dokk részére évi 40.000 forint értékben pénzügyi támogatást nyújt. Ilyen módon a már bejáródott gazdasági és ipari kölcsönhatások hivatalos törvényes keretet is kaptak.

A dokk építése és a hajógyári terep berendezése elkezdődött amint Ferenc József császár megerősítette a megkötött szerződést. A part betemetése Brgudiban és a sólya építése párhuzamosan folyt 1893. május 8-ig. A dokk részeken épült meg a kielii Howaldt Hajógyárban, majd a részeket Rijekába, a Brgudira szállították. A hazai munkások néhány hónapig német szakemberek irányítása alatt kötötték össze a részeket. Tekintettel arra, hogy a dokkot 1894. április 22-ig kellett befejezni és működésbe állítani a munkálatok éjjel-nappal folytak. A munkások az éjszakai munkáért járó bér emelését munkabeszüntetéssel harcolták ki, amely néhány napig tartott. Ez volt a rijekai hajógyárosok első sztrájkja. Így a kölcsönhatásoknak,

Holt tengerek

egyébként ipari munkássággal kapcsolatos, szociális dimenziója is átkerült az Adria partjaira. A gyorsított ütemű munkálatok ellenére a dokkot nem lehetett időhatáron belül vízre bocsátani. A túl nagy takarékoság miatt a sólya részeit puhafából gyártották, így azok a dokk nagy súlya alatt utánaeresztettek, amint az elkezdett mozogni a partról, ahol összeállították. A sólyán fennakadt dokkot egy rijekai fakereskedő szabadította fel felváltva a farészeket kemény tölgyfával. Ezért a dokk tengerbebocsátására 1894. május 5-én került sor.

A befejezett dokkot a "Clotilde" hajó vontatta el a rijekai kikötőbe, és már május 6-án megkezdte működését. A dokk sikeresen megkezdett munkája folytatódott használatának teljes ideje alatt. Évente 70-80 hajó dokkolt, ami bizonyította annak szükségességét Rijekában. A dokkolási társaság részvényesei a Rijekai hitelbank, Magyar-horvát gőzhajózási társaság, a Howaldt és egyes pénzügyileg erősebb rijekaiak (Pošćić, Kozulić) voltak, ezzel kifejezésre jutott a gazdasági elittek kölcsönhatása is. A dokk 60 méter hosszú és 17 méter széles volt, és 2.200 tonnás hajókat tudott felemelni. Hat évvel később befejezték a 40 méter hosszúságú kisebb dokkot is, így a két dokk összekötésével a hajók megemelésének lehetősége is növekedett 100 méteres hosszúságig és 3.500 tonna teherbírásig.

A dokk építésével egyidőben épült a Hajógyár is. 1894. tavaszáig befejeződött a Brgudi előtti terep betemetése és rendezése, elvégezték a szükséges építészeti munkálatokat, kiépítették a 2000 tonna kapacitású hajók építéséhez szükséges sólyát, valamint a szükséges műhelyeket és csarnokokat. Azonban az új hajógyárat nem szerelték fel a szükséges új gépekkel és berendezésekkel. Ugyanis a Howaldt cég Rijekába szállította a kielii hajógyárából a régi gépeket. A kölcsönhatások ilyen modellje már akkor utalt a régi technológiák átadására a fejlettebb területekről a fejletlenebbek felé.

Így 1894. végén a Hajógyárat befejezték, de már kezdetben az elavult műszaki felszereltsége miatt nem felelt meg az akkor korszerű hajóépítés szükségleteinek, ami később gazdasági melléfogásként mutatkozott. Minden építészeti könnyítés és munkakedvezmény a magyar hatalom azon kívánságát fejezte ki, hogy kifejlessze a tengeri hajóépítését. Ennek a hajóépítésnek a feladata lett volna lehetővé tenni a saját, magyar tengerészet fejlődését és elindítani a gazdasági aktivitást sok kísérő tevékenységben is. Ezért a Magyar országgyűlés elé terjesztették azt a külön törvényjavaslatot, amellyel támogatást nyerne a tengeri hajók építése. A javaslatot elfogadták, és törvényerejűvé tették 1895-ben. Ezen törvény előírásai szerint az állam pénzügyi támogatást nyújt a gőzhajók és vitorlások építésére. Fahajók építésére ez a segély 10,25 koronát, vas- és acéltörzsű hajók építésére pedig 30,6 koronát tonnánként.

Külön támogatást nyert a hazai gépek és hajóberendezések használata és beépítése, így minden két mázsa ilyen hazai anyag használatára az előlátott támogatás 10,15, illetve 6,10 korona volt. Minden említett támogatás és kedvezmény nem csak kereskedelmi és utasszállító hajók építésére lehetett felhasználni, hanem a haditengerészet részére épített hajókra is. Ezek a jogszabályok közvetlenül hatottak a kölcsönhatások típusára és mennyiségére, és elkerülhetetlenül megváltoztatták nem csak a vezető magyar és osztrák erők politikai viszonyát, hanem egyik oldalon a magyar közvélemény véleményét saját erejéről, másrészt pedig hozzájárultak a gyorsított ütemű iparosodáshoz a Quarneron és, első időben, a munkásosztály, majd a létbelileg az iparhoz, főleg hajóépítéshez és tengerészethez kötődő műszaki értelmiség keletkezéséhez.

A rijekai tengeri tartomány elsőként rendelt meg az új hajógyárban egy vegyes használatú gőzvontatót. Ennek a hajónak a terveit a kielii hajógyár mérnökei dolgozták ki, ahonnan szállították részére a gépeket és a fő szerkezeti elemeket. A vontató az "Előre" nevet kapta, 34 méter hosszú és 6,25 méter széles volt. Több felhasználási rendeltetése volt: mentés, hajóroncsok elszállítása és tűzoltás, viszont emelődaruja, szivattyúi és búvárfelszerelése volt. 10,5 mérföldes

Holt tengerek

óránkénti sebessége volt. A következő két hajót a Magyar-horvát gőzhajózási társaság rendelte meg, és 1895. végén fejezték be őket. A hajók, az utasszállító "Volosko" és az utas- és teherszállító "Crikvenica", szép kinézésűek voltak. A kísérleti utazáson instabilitás jelentkezett nagyobb hullámokon, ezért gondosan kellett őket balasztolni. Howaldt hajógyára ezután egy megrendelést kapott egy fekete-tengeri kikötőtől egy úszódokkra, amelynek méretei megegyeztek a rijekai dokkéval.

Ezen munkálatok után Howaldt rijekai hajógyára hiába próbálkozott újabb megrendeléseket kapni a tengeri hajózási cégektől, főleg a rijekai székhelyűektől. Ennek oka az ilyen hajók különös drágasága volt. Az állami kedvezmények ellenére a magyarországi nagyon drága acél és vas a Rijekában épített hajók nagyon magas árának volt okozója. Ezért a Hajógyár képtelen volt konkurálni a hajó-világpiacon még az osztrák hajóépítőknek sem, különösen a triesztieknek. Ezért a brgudii hajógyár munkája a dokkolással kapcsolatos hajók átnézésére és javítására korlátozódott. 1895-ben megkezdődött, három évvel később pedig be is fejeződött a Hajógyár előtti parton lévő dokk medencéjének építése. Ez lehetővé tette az úszódokk áthelyezését, amely eddig a rijekai kikötőben a hullámtörő meghosszabbításában volt és útban volt a megnövekedett kikötői forgalomnak. Amikor a kisebb, 1900-ban kiépített dokkot hozzáadták a nagyobbhoz hosszabb hajók dokkolása végett, a már előzőleg kiépített hullámtörő nem volt elegendő a védelemhez, így meg kellett azt hosszabbítani 200 méteres hosszúságig, amit 1902-ig fejeztek be. A magyar kormány 1,7 millió korona értékű összeget biztosított, mint támogatást a megnövekedett hajóépítési tevékenységnek és a tengerészetben való jelentős szerep iránti tartós ambícióinak kifejezését.

Arra törekedve, hogy felélénkítse Rijekában a hajóépítési tevékenységet 1896. végén a rijekai tengeri hatóság ajánlatára és a magyar kereskedelmi miniszter engedélyezésével a rijekai kikötői területen belül még egy hajógyár nyílt meg. A hajógyár tulajdonosa Josip Lazarus mérnök volt. Ez a hajógyár hajógépeket vizsgált ki, horgonyokat, láncokat és kisebb gépeket gyártott, továbbá kisebb vízi járműveket épített a haditengerészet részére.

1902. január elsején lejárt félben volt a tízéves határidő a Howald és társai Hajógyár Rt. és a magyar kormány között megkötött szerződésre. Habár a Hajógyár munkája többnyire a dokkolással kapcsolatos munkákra korlátozódott, mégis Howaldt Hajógyára törekedett kiharcolni a szerződés érvényességének meghosszabbítását. A felajánlott engedmények és ígéretetek nem győzték meg a magyar miniszteriumot, hogy utána erresszen.

Időközben a magyar tőke ereje annyira megnövekedett, hogy a már régen elképzelt tervek a haditengerészet részére szóló jól bevételező megrendelések megszerzésére realisabbak lettek. A magyar tőkés csoportok és a magyar kormány, amely képviselte érdekeiket, nem akarták ezen kedvező helyzet kihasználását átengedni egy német cégnek, a Howaldtnak. Ezért a Howaldt Hajógyár Rt-nek 1903. végéig el kellett hagynia Rijekát. A gépeket visszaszállították Kielbe, az épületeket lerombolták, a nagyobb dokkot eladták Triesztnak, a kisebbet pedig még két évig Rijekában hagyták. Howaldt hajógyárának időszakát a szélesebb európai körök, beleértve Angliát, Németországot és Franciaországot, összetett pénzügyi, gazdasági és műszaki együttműködése Közép-Európa országaival – elsősorban Ausztriával és Magyarországgal – fémjelzi, hazai mediterrán behatásokkal, amelyek jellegzetes az Adria partjára. Ezután új feltételek keletkeznek, amelyekben nagyobb mértékben érződnek a közép-európai államok kölcsönhatásai a Mediterrán vidék adriai részének életére.

A RIJEKAI HAJÓGYÁR 1905-TŐL 1918-IG

Howaldt távozásával Rijekából a Brgudin maradtak az üres hajóépítő terepek és a dokkmedence. Azonban, ez a lehetőség kézre játszott a magyar politika szándékainak, hogy Rijekában magyar tőkével alapított hajógyár kezdje meg működését. Ilyen, többségében vagy kizárólagosan magyar tőkéjű hajógyárról Rijekában már 1903-ban folytak tárgyalások a magyar kereskedelmi miniszter és a haditengerészet képviselői között az osztrák és magyar köldöttségnek vitája során a magyar ipar részesedéséről a hadiflotta kiépítésében. Még ezen tárgyalások előtt a magyar kereskedelmi miniszter megkísérelte Josip Lazarus, galíciai származású mérnök cégének segítségével összegyűjteni a budapesti „Danubius Rt.” Hajó- és gépgyár és a magyar Általános hitelbank erejét. Együttesen nagyobb biztonságot nyújtottak volna a magyar tengeri ambíciók megvalósítására.

A “Danubius Rt.” hajóépítő- és gépgyárat 1890-ben alapították a Dunán Újpesten. A cég nagyon felerősödött 1896-ban, amikor még két hajógyár, a “Schoenichen” és “J. Hartmann” gyára csatlakoztak hozzá. A kereskedelmi miniszter tárgyalásai Lazarusszal, a Danubiusszal és az Általános hitelbankkal sikertelenek voltak. A miniszter folytatta a tárgyalásokat a Danubiusszal és az Általános hitelbankkal, és remélte, hogy befejezheti őket még 1904. júliusáig. Azonban, az általuk benyújtott ajánlat elfogadhatatlannak tűnt neki. Időközben megjelent még egy konkurens a rijekai hajógyár építésére a New Castle-i “Armstrong” cég. A cég képviselői leutaztak Rijekába, megnézték a terepet Brgudin és a berendezéseket, ahol előzőleg Howaldt dolgozott, majd Budapesten tárgyaltak a kereskedelmi miniszterrel. Bécsben a hadügyminisztériumban fogadta őket gróf Rudolf Montecucoli-Polignano, az osztrák-magyar tengerészet főparancsnoka. Ezen tárgyalások eredménye ismeretlen, de nem vezetett valamilyen pozitív akcióig.

Időközben Josip Lazarus 1904. szeptemberében a bécsi hadügyminisztériumtól értesítést kért, hogy szükség esetén megbízzák-e a költségvetéssel előlátott torpedónaszádok építésével. Ugyanis a “Yarrow et comp.” cég Londonban megígérte Lazarusnak, hogy szükség esetén rendelkezésére bocsájtják nem csak a torpedónaszádok tervrajzait, hanem a mérnököket, előmunkásokat és munkásokat is. Tekintettel arra, hogy a magyar kereskedelmi miniszter még mindig nem tudott dönteni arról kit bíznak meg a rijekai Hajógyár építésével, Bécs sem tudott Lazarusnak határozott választ adni.

Azonban a Danubius sem nyugodott. Az a tény serkentette, hogy az osztrák-magyar flotta fejlődésére szánt összegből 1904-ben 137,6 millió koronát különítettek el a magyar ipar részére, aminek jelentős része profitként a magyar iparmágnásokhoz kellett volna kerülnie. Engedélyt kapni a rijekai kikötő építésére és biztosítani a hadihajók betervezett építésének részét óriási kereset lehetőségét nyitotta maga előtt. A Danubius Rt. szerkezetében hatalmas tőkés csoportok és bankok voltak jelen. A bankok ellenőrizték a 4,5 millió korona értékű részvénycsomag nagyobb részét. Ezek a Magyar diszkontbank (25%), a Magyar általános hitelbank (20%) és a Bécsi bank Rt. (11%) voltak. A Danubius igazgatóságának tagjai (Tolnay L., Ullmann A., Weiss M. és Baumgartner H. vezérigazgató) ellenőrizték a részvények 10 százalékát. Ők voltak akkor a legjelentősebb tőkések Magyarországon.

A magyarok és a magyar ipar védelmének jelszavára támaszkodva nagy a valószínűsége annak, hogy a Danubius körének sikerült könnyen elhárítani Armstrong ajánlatának veszélyét, amennyiben arról az oldalról ilyen veszély egyáltalán létezett. Hasonló módon, ügyes újságírói akcióval távolították el a másik konkurens is, a szintén külföldi Josip Lazarust.

Holt tengerek

Vörös László, az addig dönteni nem tudó magyar kereskedelmi miniszter végül is 1905. augusztus 23-án a magyar államkincstár nevében Budapesten aláírta a szerződést a "Danubius-Schonichen-Hartmann Egyesült hajó- és gépgyárral" (a továbbiakban: Danubius). Ezt már szeptember 5-én jóváhagyta Steknán Ferenc József király is.

Augusztus 23-ának éjszakáján, ugyanazon a napon, amikor Budapesten aláírták a szerződést teljesen leégett Lazarus rijekai hajógyára, amely a város előtti kikötőben a hullámtörőn helyezkedett el. Egy hónappal később a rendőrségnek jelentkezett egy bizonyos Milan Popović, mint gyújtogató-elkövető. A vizsgálat eredménye ismeretlen. A kár hatalmas volt, meghaladta az egymillió koronát. Ezzel a tűzzel azonnal meg lett szüntetve Rijekában a Danubius esetleges konkurenciája, Lazarus munka nélkül maradt munkásai rövid időn belül a Danubiusnál voltak kénytelenek munkát keresni. Lazarus a megkapott biztosításból később mégis felújította a gyárát a rijekai kikötő valamivel keletibb részében, de tevékenysége többé nem jelenthetett veszélyt a Danubius részére.

A 19 cikkelyben összeállított szerződés minden egyes kikötésével együtt rendkívül kedvező volt a Danubius részére. A hajógyár építésére a Danubius az egykori Howaldt-hajógyár 10.000 m² összterületű, állami kézben lévő területét és berendezéseket (medence és más) kapta bérbe azzal, hogy elérte a további terület rendelkezésre bocsátása kötelezettségnek elfogadását. A szerződés érvényessége ötven évre szól száz aranykorona évi bérleti díjért, amit 20 koronás érmékben lehetett fizetni. A Kormány továbbá ingyenesen rendelkezésre bocsátotta az állami hajóépítő berendezést az épületekkel és felszereléssel együtt, amely Kraljevicán helyezkedett el. A vasúti kapcsolatot a Brgudiban lévő Hajógyárral ugyancsak állami költségre kellett kiépíteni. A Kormány kötelezte magát, hogy a Danubiusnak megadja az összes lehető kedvezményt a lehető leghosszabb, törvény által előlátott határidővel. Ezen kívül a kormány a szerződés szerint köteles volt megtenni mindazokat a intézkedéseket, hogy a Hajógyár hajóépítési megrendeléseket kapjon az állami támogatást élvező civil hajózási vállalatoktól és a haditengerésztől.

Másik oldalról a Danubius kötelezettséget vállalt, hogy a hajóépítésre alkalmas és a Brgudin berendezett terepen az átvételtől számított egy éven belül kiépít egy korszerű hajógyarat, valamint azt, hogy a hajógyarat tovább fejleszti, viszont 100.000 koronát kellett letétbe helyeznie. A Hajógyár befejezése határidejének be nem tartása esetére késedelmi kamat volt előlátva. A Danubius továbbá kötelezettséget vállalt, hogy a munkaerő felvétele alkalmával figyelembe veszi azt, hogy a műszaki személyzet és alkalmazottak munkáltatásakor előnyös helyzetbe helyezi a magyar elemet, valamint azt, hogy a munkába vett munkások magyar állampolgárok legyenek. Ugyancsak kötelezettséget vállalt arról, hogy a termeléshez szükséges alapanyagokat, gépeket, szerszámokat, tervrajzokat, stb. magyar cégeknél fogja beszerezni. Ha a vállalat két év folyamán nem működne a szerződést fel lehetett bontani, a Danubiusnak pedig abban az esetben egy év alatt ki kellett volna üríteni a megkapott területet.

A hajóépítési terep 1905. szeptemberének végén történt átvételével megkezdődtek az előmunkálatok. A Danubius a rijekai hajógyár építése terveinek kidolgozását Josip Kaplanek és L. Ferdinand mérnökeire bízta, akik karierrjükét a haditengerésznél kezdték. L. Ferdinand 1905-ben jött át a Danubiusba a haditengerésztől, J. Kaplanek pedig már tízegynéhány éve dolgozott a pesti Danubiusnál, miután a pulai Tengerészeti műszaki bizottságnál és a trieszti "Stabilimento tecnico"-nál dolgozott. Szakmai tudása, nyelvtudása és a vidék ismerete miatt Kaplanekot a jövő Hajógyár felhatalmazott főmérnökévé, később pedig igazgatójává nevezték ki.

Miután a Kormány jóváhagyta a terveket pályázati eljárást folytattak le, így a Hajógyár építésére a szerződést a Trautmann-Neuschloss céggel kötötték meg. V. Celligoi, az építés vezetője december 17-én a rijekai Városi Építészeti hivatalnak benyújtotta a részletes építési terveket, ami

Holt tengerek

után megkezdődött az építés. A munkálatok jól haladtak, így 1906. májusában minden új építmény nagyobb részben be volt fejezve. Az építési munkálatokkal egyidőben szállították le a gépeket és berendezéseket, mert azokat a beszerzési határidő miatt már előzőleg megrendelték. A felszerelés értéke 372.000 korona volt, és az elektromos világítás és villanyátvitel gépeire, transzformátorra, egy esztergapadra, csőfűróra, pléhsímítógépre és hidraulikus présre vonatkozott. A Danubius igazgatósága a bizonytalan műszaki és üzleti kilátások miatt nagyon óvatos volt, így azt a döntést hozta, hogy az új Hajógyárat az első fázisban csak egy kazáncsarnokkal látja el, az új hajók részére szükséges gépeket pedig az újpesti hajógyárban kellett volna gyártani, ahol már léteztek az ehhez szükséges felszerelt üzemek.

A munkálatok előrehaladására való tekintettel úgy tűnt, hogy minden a megbeszélte határidőre be lesz fejezve. Azonban, hirtelen a dokkmedence partmenti falánál a terep beszakadására és süllyedésére került sor. A javítás elég sok időt és pénzt igényelt. A kormánytól határidőmódosítást kértek az új Hajógyár befejezésére, viszont a kereskedelmi miniszter közreműködésével tarifakedvezményt kaptak a vasúti szállításra 20 korona értékben anyagot szállító vasúti kocsinként. A kazáncsarnok és az igazgatósági épületek fő falait a biztonsági intézkedések miatt betonoszlopokkal támasztották ki. A munkálatok folyamatára nem volt kihatással a Hajógyár munkásainak első sztrájkja sem, akik a Kőolajfinomító új tartályán dolgoztak és fizetésemelést értek el.

A hajóépítő berendezés építése 1906. november 23-án fejeződött be. Egy erőműve volt a gépek üzemeltetésére és a hajóépítési terület világítására szükséges villanyáram termelésére. Az erőműtől keletre helyezkedett el a csarnok az ácsok részére, fölötte pedig az emeleten a tervrajzok készítésére szükséges helyiségek voltak. Nyugatra volt a csarnok a kovácsok részére, amely egy kisebb, a fűró-, cinező és ónozómuhelylyel volt összekötve. Az úton Volosko felé, amely a Hajógyár mellett haladt el, a munkacsarnoktól délnyugatra volt a 80 méter széle és 70 méter hosszú sólya, az igazgatóság épülete és a kazánkovácsok csarnoka pedig azoktól keletre a dokkmedence mellett. A kazánkovácsok csarnokában felszereltek egy elektromos darut 25 tonnás terhekre, gépekre és a nyg munkadarabok megmunkálásához szükséges egyéb berendezésekre. A kiépített ipari sín pár összekötötte a Hajógyárat az állami vasutakkal, az anyagszállítást a Hajógyáron belül pedig álló- és mozgódaruk, valamint sínek sűrű hálózata könnyítette. A rákövetkező, 1907-es évben új fűró- és szögprofilozási gépeket, pneumatikus szegecselőket és egyéb gépeket vettek 750.000 korona értékben. Így megnőtt a Hajógyár felszereltsége és kibővítették a csarnokokat is. 1908. végén a gépek és berendezések értéke 1,4 millió korona, az épületek értéke pedig 800.000 korona volt

A Hajógyár építésével egyidőben arra törekedtek, hogy a haditengerésztől rendeléseket kapjanak hajók építésére. Habár a megkötött szerződés szerint a magyar kereskedelmi minisztériumnak a hadihajók építésére szóló megrendelések megkapását is támogatnia kellett volna, a Danubius vezetősége mégis szükségesnek érezte, hogy egy személyes képviselője is legyen közvetlenül a haditengerészetnél. Szerencsés körülményeknek köszönhetően Kagerbauer tengerészeti mérnököt alkalmazták, aki gazdag jutalomért elfogadta a Danubius képviseletét Bécsben és jelentősen hozzájárult a cég sikereihez a szerződéskötéseknél.

A Danubius ilyen segítséggel kereste a magyar ipar érdekeinek realizálását a neki járó részre való tekintettel, de a hadihajók közvetlen építésében való részesedéssel. Az osztrák körök már előzőleg elismerték a magyar iparnak a kvóta-jogot, de félelmüknek adtak hangot a magyar műszaki és termelési lehetőségekkel kapcsolatosan a hajóépítészetben. Az előző években (1902-1907.) a trieszti hajógyár – eleget téve kötelezettségének a magyar iparnak való kvótás részesedés átadásáról – kötelezően a magyar ipartól rendelte meg a hadihajók építésére szükséges felszerelést: teljes elektromos világítás, elektromos átvitel részei, gőz- és kézi

Flotta tengerek

irányítás, csónakemelő és -eresztő berendezések és hasonló. A rijekai Hajógyár megépítésével az osztrák flottaigazgatóság – logikusan – a magyar ipar kvóta-részesedést kitöltöttnek kellett volna hogy tartsa az egyes hajók építésével kapcsolatos megrendeléseknek az Hajógyárba való átadását, és többé nem kötelezhette volna a trieszti hajógyárat semmivel a magyar ipar egyéb ágazati felé. Világos ezért, hogy a Danubiuson kívül álló tőkecsoportok ellenkeztek egy olyan szerződés realizálásának, amely érdekeik kárára ment.

A Danubius vezetősége ezt másképp mutata be. A Danubius véleménye szerint a rijekai Hajógyár alapítása jobb lehetőségeket is nyújtott a vas- és acélbeszerző cégeknek a nagyobb leszállítások és a magyarországi magas árak miatti jóval nagyobb profit miatt. Végül is 1906. november 29-én további tíz torpedónaszád és hat romboló építéséről szóló szerződés került aláírásra, 14,5 millió korona értékben. A szerződést Budapesten Montecuccoli tengernagy írta alá, aki ez alkalommal kihangsúlyozta a jövődöbéli új rendelkezéseket a flotta részére, és emiatt felhívta a magyar oldalt a közös monarchián belüli lojálisabb álláspontra.

A Danubius vezetősége elismerésben részesítette azon tagjait, akik megkötötték a szerződést és emelték a rijekai hajógyárat. Habár a szerződött árak azonosak voltak azokkal, amelyeket a trieszti Hajógyár ért el 1904-ben – viszont időközben felemelkedtek az anyagok árai és a munkások fizetései – a Danubius vezetőségének elégedettsége nagy volt.

A Hajógyár valójában már 1907-ben, teljes befejezése előtt, megkezdte működését. Az igazgatóság ugyanis a munkáknak kazánokra és vaskészítményekre vonatkozó részét átadta a műhelyeknek, mert a többiek előtt már működőképesek voltak. Amint valamelyik műhely mukára készen állt azonnal beigazodott a munka saját részébe, így 1907. végére a Hajógyár teljes kapacitással működött. A megkötött szerződés szerint 20 hónap alatt 6 “huszár” típusú rombolót és 10 “kaimann” osztályú torpedónaszádot kellett kidolgozni. Az elején 700 munkás dolgozott, viszont már az év végén több mint ezren voltak. Ilyen módon az új Hajógyár, rövid idővel működésének megkezdése után a munkások száma és termelése alapján a rijekai ipari vállalatok élére került.

Az első vízrebocsátásokat pompa nélkül végezték el az esetleges sikertelenség kellemetlenségeinek elkerülése végett. A Danubius vezetősége ugyanis megjegyezte a balesetet és a káros következményeket, amelyeket a Howaldt dokkja vízrebocsátásának körüli nehézségek okoztak. A vezetőségnek aggodalmat okoztak a Budapesten gyártott, Rijekába szállított és hajóba beszerelt gépek és berendezések. A hírt csak akkor tették közzé, amikor a két hajót hivatalosan is átvették, és kis ünnepélyt szerveztek legszűkebb körökben. Az első torpedónaszádot, a “Turul”-t 1908. július 10-én bocsátották vízre a sólyárol, míg az első rombolót, a “Triton”-t ugyanazon év július 24-én. A siker teljes volt, mert a leszállított hajók teljes egészében megfeleltek a megadott követelményeknek, sőt a géprendszer pontossága és sebességük tekintetében túlhaladták a hasonló hajókat, amelyeket a tapasztaltabb trieszti Hajógyár épített.

A Danubius elnökségének ülésén 1908-ban jelentés hagzott el erről, valamint az elismerésről, amelyet a haditengerészet adott. Ez, természetesen, reményt adott újabb rendelkezések érkezésére. A vezetőség abban az időben kapta azt a hírt is, hogy a kisebb hadihajók rendelkezéseinek elosztásakor a rijekai Hajógyár 50 százalékos részesedést kap, nem pedig csak a kvótát. Az 1908-as évi jelentésben megjegyezték, hogy a Danubius szállításai még a legmerészebb elvárásokat is túlhaladták. A termelési sikert nagy haszon is követte. A 14,5 millió koronás rendelés sikeres teljesítése 3,5 millió korona bruttó, illetve 440.753 korona tiszta haszon valóra váltását tette lehetővé. Ez teljes egészében magyarázza miért fektetett be a Danubius vezetősége annyi erőfeszítést a rijekai Hajógyár építésének engedélyeztetésére és különösen a hadihajók építése

Flott tengerek

megrendeléseinek elnyerésébe. 1907 és 1908. folyamán a munkásság a Hajógyárban több ízben, de kisebb csoportokban, a műhelyekben beszüntette a munkáját fizetésemelés végett. De erről nincsenek pontosabb adatok.

Az említett 16 hadihajóra való megrendelés után nemsokára más hajók és daruk leszállításának szerződésai is következtek. A Hajógyárban fejeztek be 6 partvédelmi csónakot, 110 tonnás egyenkénti teherbírással, 5 kisebb 47 tonnás élelmiszer- és vízszállító hajót, 3 benzinszállító motorcsónakot, valamint egy 1500 tonnás mentésre és javítások elvégzésére használatos gőzhajót. Mindezek a hajók ugyancsak a haditengerészet részére készültek. A tengerészeti körzet részére két kisebb gőzhajót és egy fertőtlenítő szanitéchajót fejeztek be. A pulai lőszerraktár részére épült egy kétdarus ponton és egy 30 tonnás alappal - kazánagyazattal rendelkező pontonhajó. Működésének ezen első éveiben a rijekai Hajógyár többnyire Ausztria-Magyarország haditengerészetének részére dolgozott.

Az 1905. augusztus 23-ai szerződés értelmében a magyar kincstár ingyenesen átadta a Danubiusnak a régi állami hajógyárat Kraljevicában. A Danubius, mivel el volt foglalva a rijekai Hajógyár építésével és felszerelésével, csak 1908-ban döntötte el, hogy a kraljevicai Községi előljárásnak benyújtja a műhelyépítési és hajógyártási ipari engedély iránti kérvényt. Az ezen jóváhagyással kapcsolatos eljárás majdnem két éven át húzódott, mert "vitéz" Philipp Olschbauer ellenezte. Ő ugyanis Kraljevicában szállodát és állítólagos fürdőzőt épített, azt állította, hogy az egy szantórium, és ezért gátolta az ipari engedély kiadását a munkára, amely zavarná a vendégeit – a betegeket. Az eljárás két ízben végigment minden szinten a kraljevicai Községi elejáróasztól, a sušaki Járási kerületen, ogulini Megyei kerületen át egészen a zágrábi Kormányig és vissza, hogy végül is 1909-ben a Danubiusnak kiadják az ipari engedélyt. Azonban, mivel az időközben munkákkal megszorított Danubius Kraljevicában nem csak kiépítette a szükséges műhelyeket, hanem elkezdte az engedély nélküli munkát is, ezért ugyanazon végzéssel 300 koronás bírsággal meg is büntették engedély nélküli munka folytatása miatt. Tekintettel arra, hogy Rijeka időközben bármilyen dokk nélkül maradt a kraljevicai hajóépítő telepen 1909. és 1910. között egy 75 méter hosszúságú dokk épült, amely 3750 tonnás hajók fogadására volt képes. Az állam rendelte meg, és egy angol cég tervrajzai alapján építették.

Az első 16 hajó, amelyeket a rijekai Hajógyár épített a haditengerészet részére, ugyanazon az áron épült, mint amelyet a trieszti Hajógyár ért el 1904-ben, habár a Danubius nagyobb árakkal számolt. Említeni kell, hogy az alkalommal a trieszti Hajógyár hajlandó volt elfogadni ugyanazt a megrendelést az előző árán, és így rákényszerítette a Danubiust, hogy egyezzen bele a kisebb keresetbe. Ez később többet nem történt meg, hanem az árajánlatokban azonos költségvetések szerepeltek, ami azt sejteti, hogy a hajógyárak titokban kiegyeztek.

Tekintettel arra, hogy a költségvetések majdnem azonosak voltak a Danubius igazgatósága félt az ilyen titkos kiegyezésektől, ezért 1909. folyamán tárgyalt a német AEG céggel a curtis-turbinái szabadalmának rendelkezésre bocsátásáról. És valóban, az év őszén a Danubius és az AEG cég szerződést írtak alá., amellyel a német cég bizonyos díj fejében rendelkezésre bocsátja ezen turbinák gyártási terveit és szabadalmát. Ilyen módon lehetővé vált az ár körüli titkos kiegyezéseket formális titokban tartása, másrészt pedig a haszon széles sávba való mozgása.

És amíg a rijekai Hajógyár sikeresen kiépítette az első hajókat a haditengerészet részére és be volt kapcsolva a következő megrendelésekbe a hadiflotta részére, addig teljesen kimaradt a hajók építése a kereskedelmi tengerészeti vállalatok részére. Nem valósult meg a magyar uralkodó köröknek azon elsődleges elképzelése sem egy saját hajógyár építéséről sem, amely a tulajdon kereskedelmi flotta részére épít hajókat és megindítja ezzel kapcsolatosan a kísérő ipar fejlődését, és ily módon megállítja a külföldön vásárolt hajókra költött eszközök távozását.

A tengeri hajózási vállalatok forgalma nőtt éppúgy, mint ahogyan nőtt a gőzhajók száma, de a kereskedelmi hajókat többnyire Nagy Britanniából rendelték meg. Ennek több oka volt: a hajógyárak kis kapacitása és alacsony műszaki szintje, valamint a hazai piaci vas és acél magas ára miatt nem voltak képesek konkurálni a magas fejlettségi szintű és alacsony árakon termelő britt hajóépítészettel. A hajógyárakat, a haditengerészet részére épített hajókkal járó magas keresetre való tekintettel, nem is érdekelték túlságosan a kereskedelmi megrendelések. A támogatások, amelyeket a kormány a megszavazott törvények alapján adott nem voltak elegendők ahhoz, hogy a kereskedelmi hajók építése iránti megrendeléseket a hazai hajógyárak felé irányítsák. Ezért a kereskedelmi flotta még a rijekai Danubius Hajógyár működésének megkezdése után is Angliából rendelte meg a hajókat. Csupán 1907-ben a nyolc gőzhajóért külföldön kilenc millió koronát fizettek.

Habár a Danubius vezetősége az 1905. augusztus 23-ai szerződéssel kötelezettséget vállalt a rijekai Hajógyár továbbfejlesztésére is – ez pedig kimondottan érdekében állt a kormányzó köröknek és a haditengerészetnek a Balkánon és Európában lévő bizonytalan helyzet benyomása alatt, és ezért az akkori hadiflotta minél gyorsabb fejlődését kívánták – a Danubiusban mégis rendkívül óvatosak voltak ezzel kapcsolatban. Amikor erről beszélgetések, majd utána tárgyalások kezdődtek meg, az igazgatóság 1909. júliusában, éppúgy mint azelőtt követelte a kormány segítségének és a jövőre kibővített hajógyárba érkező rendeléseknek biztosítását.

A Brgudin – ahol a Danubius hajógyára kifejlődött - lévő szűkös hely miatt kezdetben senki sem gondolt a bővítésre azon a helyen. Először szó eshetett egy nagy hajógyár kifejlesztéséről Kraljeviában, ahol egy régi, hadi hajógyár volt, amelyet még VI. Károly és Mária Terezia indítványozására kezdtek el, a Danubius pedig ott már elkezdett valamilyen munkálatokat. Azonban a kivizsgált lehetőségek és összeállított első tervek óriási nehézségeket mutattak, különösen Kraljevicának vasúttal való összeköttetésének kikerülhetetlen szükségessége miatt, ill. azért, mert a vasutat több mint 300 méter magasságból le kellett eresztetni a tengerig. De, amikor a magyar kereskedelmi minisztérium képviselői 3,75 millió koronát ígértek a Hajógyár bővítésére egy másik lehetőséget is megvitattak. Lehetségesnek mutatkozott, ugyanis, a Danubius hajógyára mögötti magaslatokon 75.000 m² terület felvásárlása. Ez a terület a Whitehead torpedógyár tulajdonában volt. Ezen terep használhatóvá tételéhez széleskörű és drága nivellációs munkálatok voltak szükségesek, de a Danubius mégis ez a megoldás mellett döntött Brgudin.

Igaz, a brgudii tereptervezés költségei jóval magasabbak voltak azoktól, amelyek a Danubius része lettek volna Kraljevicában. Azonban a bővítést gyorsabban lehetett kivitelezni, és azzal elő lehetett készíteni a Hajógyárat az egy csatahajó, két könnyű cirkáló, nyolc nehéz romboló és tizenhat torpedónaszád építésével kapcsolatos bejelentett rendelés realizálására. Végül is 1910. május 26-án aláírták a rijekai Hajógyár bővítéséről és felszereléséről szóló szerződést. A szerződés szerint a Danubius köteles volt berendezni és felszerelni a Hajógyárat úgy, hogy még a legnagyobb hadihajók építésére is alkalmas legyen, míg az államkincstár megvásárolja a földterületet, amely a domboldalon fekszik északkeletre a mostani Hajógyártól, és évi 20.000 koronás bérleti díj fejében a Danubius rendelkezésére bocsátja egészen 1955-ig. A tervezési munkálatokért járó állami pénzügyi segély szerződésileg nem haladhatta meg a 3,75 millió koronát, míg a Danubius által elvégzett munkálatok és új beszerzések összesen nyolc millió koronát tettek ki.

1910. végén a haditengerészet szakemberei jóváhagyták a Hajógyár bővítésének terveit. A Danubius vezetőségének programja szerint a domboldaltól eltávolítását és a terep kibővítését, ill. a partnak a kapott anyaggal történő feltöltését 1911. első felében kellett volna megkezdeni. Az

Holt tengerek

első, sínekkal és darukkal ellátott sólyát 1911. december 31-ig, a másikat pedig 1912. március 31-ig kellett befejezni. A gépek munkahelyiségeit és hálózatát folyamatosan kellett volna felépíteni és 1911. végéig befejezni. Ezen munkálatok elvégzése alatt, nem várva befejezésüket, szándékozták megkezdeni a cirkálók építését ahhoz, hogy a szerződésben előírt határidőre befejezhessék őket.

Abban az időben Magyarországon az Általános hitelbank lett a legbefolyásosabb. Érdekszférájához tartozott a rendkívül erős Ganz Rt. – vasöntöde és gépgyártás. A bank önmaga is a Danubius részvényese volt, megfigyelte annak sikeres munkáját és lehetséges perspektív fejlődését, ezért megkívánta összekötni a Ganz Rt.-t a Danubiusszal. Ezzel eltűnne a konkurencia a két vállalat között, megnövekedne a termelés és ilyen módon ki lehetne használni a haditengerészet részére történő építkezések nyújtotta lehetőségeket. Más oldalról a Diszkont Bank túl gyenge volt ahhoz, hogy biztosítsa a legnagyobb hadihajók építésére szükséges eszközöket és hogy egyedül kövesse a Danubiust. Kénytelen volt utánaereszteni a Hitelbank nyomásának a Danubius és Ganz Rt. fúziójára, de mégis biztosította a megfelelő részarányokat és a megfelelő képviseltségét az új vállalatnál. Mindkét vállalat általános közgyűlése 1911-ben (március 16-án) külön-külön megtartott ülésén elfogadta a fúzióról szóló szerződést. Az egyesülés után a budapesti üzemekben nagyobb átszervezésekre került sor, míg a rijekai Hajógyárban a tervek és a vezető káderek ugyanazok maradtak. Jelentős említeni, hogy a hadihajó-gépek részlege jobban felszerelt üzembe került át. Ezzel biztosították a termelési kapacitást nagy gőzturbinák és hadihajók meghajtására használatos hajógépek gyártására, amelyeket a rijekai Hajógyár fog építeni.

Abban az időben a rijekai és kraljevicai Hajógyár átépítése gyorsított ütemben haladt. A munkálatokat, mint azelőtt is, a Neuschloss cég végezte el. A tereptervezés, ill. a Volosko felé vezető úttól északra, 11,8 méter tengerszint feletti magasságon fekvő dombblejtő eltávolítása, valamint az eltávolított anyag átvitele a part feltöltése végett nagy vállalkozás volt. A terepi nehézségek miatt nem volt lehetséges a nagyobb számú munkások vagy gépek munkáltatása, így a Hajógyár igazgatósága, a tizenkét hónapos építkezési határidőre való tekintettel, engedélyt kért Rijeka kormányzójától a vasárnapi munkára 1911. végéig, illetve a Hajógyár bővítésének határidejéig.

A rijekai Hajógyár igazgatóságának a terepegyenlítéssel kapcsolatos objektív nehézségekkel indokolta kérését, és, természetesen, a háborús fegyverkezés érdekeire hivatkozott, mert a bővítést azért is egyeztetették össze. A kormányzó jóváhagyta a vasárnapi pihenő megszüntetését az év végéig. Az erősített munka és az alacsony bér gyarkan előidézte a munkások elégedetlenségét, így állandóan sztrájkokat szerveztek. 1913. végéig mégis befejeződtek a tervezett bővítések a Hajógyáron. A kisebb munkálatok a rákövetkező években is folytatódtak egészen 1918-ig.

A kibővített terepen nagyon korszerű ipar fejlődött ki. 176.000 m² területet foglalt magába, és Whitehead torpedógyárától a magyar határig terjedt. A kapott, mélyen a domboldalba bevágott, a Volosko felé vezető úttól északra fekvő terepet az úttól délre fekvővel, amelyet a part feltöltésével kaptak két vashíd kötött össze. Két sólyát építettek ki, így az előző kettővel együtt a Hajógyárnak négy sólyája volt. A két kisebbben egyszerre lehetett építeni két kisebb, 3500 tonnás hajót, a két nagyobbban pedig egy-egy nagy, 230 méter hosszúságú, 30.000 tonna legnagyobb vízkiszorítású hajót lehetett építeni. Ezzel nagy munkakapacitás érték el, illetve váltottak valóra. Egyszerre nyolc kisebb, 80 méter hosszúságú, 800 tonna kiszorítású hajót lehetett építeni. A nagyobb sólyákat úgy építették meg, hogy a part felé eső részük a szárazföldön elérte a 11 méteres magasságot, a tenger felé eső részük pedig a sólya víz alatti része volt. Mindekkettőnek beton alapja volt. A sólyákat csak a géptengelyeknek és hajópropellereknek a hajótörzsbe történő

Holt tengerek

beépítéséig, és a víz alatti részek festéséig használták, majd azonnal leeresztették a törzset a sólyárol, hogy azt újabb építési munkákra használhassák fel. A hajótörzseket a felszerelésre használatos medencébe vontatták, ahol a hajógépet, a kazánt, a tűzérési felszereléshez (torpedócsövekhez, ágyúkhöz, ágyúkupolákhoz) szükséges különböző belső halózatokot építették be. A medence 140 méter hosszú és 40 méter széles volt, a 62 méteres munkasugarú "Góliát" nagy daru az elhelyezett síneken a medence teljes hossza mentén mozoghatott. A medencén át elhelyezett villanymeghajtású híddaru 100 tonnás teherbíró képességű volt, és lehetővé tette a súlyos csövek, hasonló beemelését a hajóba. A lefektetett síneken, amelyek a medencétől a Hajógyár belsejébe vezettek lehetséges volt a súlyos, a helyszínre speciális teherszállító vagonokon szállított ágyúcsövek emelése és átvitele. Sínek helyezkedtek el a sólya teljes hosszán is és egy mozgóplatformon végződtek, ami könnyítette az anyagszállítást; sínek helyezkedtek el egy hídon át is, így az emelt szintén lévő műhelyekig vezettek, ahonnan a hajótörzs befejezett részeit a sólyákra lehetett szállítani. A 3.300 méter hosszúságú sínek sűrű hálózata összekötötte a munkapontokat, a vagonok vontatására és rendezésére a Hajógyáron belül pedig benzin- és gőzmeghajtású lokomobilok és két villanymozdony szolgált.

A tulajdon villanytelep "ganz-danubius" típusú diesel-motorokkal volt felszerelve és az egész hajógyárat ellátta villanyárammal a világításra és a gépek működtetésére. A részben a parton, részben pedig az emelt szinten, az úttól északra lévő műhelyekben és csarnokokban, a hajók vas- és acélalkatrészeit megdolgozó műhelyekben sok különböző gép volt, ami lehetővé tette az évi 50000 tonna mennyiségű vas- és acélalkatrész megmunkálását. Ezen kívül létezett még egy asztalosműhely és -csarnok is a fából és azbesztből készített belső berendezésre, kazánműhely, finommechanikai műhely, valamint villanszerelő-műhely. A tengeralattjárók építése miatt jelentősen bővült az akkumulátor-műhely. A gátakon voltak a festő- és lakkozóműhelyek. Ezen kívül a Hajógyárban állandó tűzoltóságot és alkalmi orvosi rendelőket szerveztek.

A Hajógyár felszereltsége és a munkatechnológia elérte az akkori magas szintet. Mégis, a rijekai Hajógyár nem volt képes motorokat gyártani. Ezért a motorokat, akár csak az átépítés előtt a budapesti üzemekből szállították beépítésre készen vagy részekben, félig befejezetten. A távoli budapesti üzemek és a rijekai Hajógyár közötti kooperáció a hadihajók építésének összetettsége és a szükséges pontosság ellenére is nagyon jól haladt

Az első torpedónaszádok és rombolók építéséhez szükséges tervrajzokat a britt Yarrow cégtől vásárolták, Rijekán pedig ezeket a terveket csak adaptálták. Egyébként ezt tette a trieszti Hajógyár is. Azonban már az egyesítés előtt is Rijekán megalapították a Danubius Fejlődési és tervezési irodáját, ahol kidolgozták a megrendelt hajók részletes terveit. Az általános műszaki szint és a típusprojektumok megvásárlása helyett a saját építési tervek kidolgozásához nagyon sok érdeme Popper haditengerészeti tábormórnak van. Ő egy rendkívüli hajóépítészeti mérnök volt, akinek törekvéseként valóra vált a 20.000 tonnás csatahajók, az osztrák-magyar haditengerészet legkorszerűbb egységei terveinek kidolgozása. Már 1910. után megkezdődött a saját terv alapján történő hadihajóépítés, amihez saját szerepével hozzájárult a rijekai Hajógyár is. A "Novara" cirkáló, a "Tátra" típusú rombolók, a turbinameghajtásos torpedónaszádok és a később épített tengeralattjárók a saját hajóépítési hivatal tervrajzai alapján készültek el.

A haditengerészet a rendelkezéseiben csupán a terv általános normáit állította fel, a kivitelezési tervrajzokat a Hajógyár mérnökei készítették Kaplanek igazgató felügyelete alatt. A tervek anyaggá tételére az ún. sablon-módszert alkalmazták, amelyet a század elején kisebb folyami hajók építésekor kezdtek alkalmazni a Danubius anyavállalatánál Pesten. A rijekai Hajógyár mérnökei, akik többségben az újpesti hajógyárból érkeztek átvittek ezt a módszert Rijekába és tengeri hajók építésekor alkalmazták. A módszer abból állt, hogy a kivitelezési tervek rajztermének padlóján, amely az emeleten az asztalosműhely felett helyezkedett el, miliméteres pontossággal,

Flott tengerek

1:1 arányban megrajzolták a hajó minden egyes szerkezeti elemét. Minden ilyen megrajzolt elemet ezután modellezték fából, majd ezt a modellt másolták abban az anyagban amiből a hajó készült. A pontosan kivitelezett sablonok a minimumra csökkentették a hibaszázalékot és biztosították a hajóépítés pontosságát. A sablon-módszer és a korszerű megmunkálógépek egyúttal jelentős megtakarításokat is biztosítottak.

Már a rijekai Hajógyár bővítésének elején belátták, hogy szükséges felgyorsítani és egyszerre elkezdni az egyes hajók építését, az erre felállított lehetőségek szerint. Ugyanis, már 1909-ben Ausztria-Magyarország illetékes tényezői felgyorsították a haditengerészet kiépítését és 312 millió koronát hagytak erre jóvá. A rijekai hajógyár 1911-ben végső megrendelést kapott két gyors cirkáló, 1 „viribus unitis” típusú csatahajó, 6 romboló és 6 torpedónaszád építésére. Ehhez a hatalmas feladathoz csatlakozott még a Magyar-horvát gőzhajózás rendelése egy utas- és teherszállító hajó kiépítésére. A cirkálók építése 1911-ben kezdődött, a hadihajóé a rékövetkező évben. Ezzel egyidőben épültek a rombolók és torpedónaszádok törzsei Kraljevicában. A munkák élénksége a Hajógyárban, különösen 1913. végéig, amikor a Hajógyár bővítésének fő munkálatait fejezték, valóban nagy volt. A Hajógyárban akkor már 2300 munkás dolgozott.

A „Szent István” csatahajó építése volt a rijekai hajóépítők legnagyobb addigi feladata. A Hajógyár bővítésén való egyidejűleg végzett munkálatok miatt, de valószínűleg az ilyen jellegű építés tapasztalatainak hiánya miatt is, a munkálatok a törzsön elhúzódtak. A hajógerincet 1912. január 29-én fektették le, a vízrebocsátást 1914. január 17-én végezték el, a hajót viszont 1916. elején fejezték be. A „Szent István” 152 méter hosszú és 27,3 méter széles volt, 8,3 méteres merüléssel, és 22.500 tonna vízkiszorítással. A legénység száma 1080 volt. A teljesen felfegyverzett hajó 60,6 millió koronába került, ebből a törzs értéke 5 millió, a gépeké 6 millió, a villanyberendezéseké 2 millió korona volt. Az ágyúkat és a és a páncélzat lemezeit az osztrák iparnál szerezték be. A „Szent István” vízrebocsátásán jelen voltak a monarchia legmagasabb rangú képviselői és a hadiflotta 30 egysége.

Az első világháború az első két évben nem hozott valamilyen változást a Hajógyár életében. Zavartalanul lehetett dolgozni, mert a hajóépítő munkások többségét felmentették a katonai szolgálat alól. Azonban, amikor 1915. május 24-én Olaszország háborút üzent ezzel nyugatalanságot okozott a város és a Hajógyár életében.

Az olasz csapatok már a katonai műveletek elején elfoglalták a nagyság szerinti második osztrák hajógyárat Tržičben. Ezért a hatalom elrendelte Rijeka azonnali evakuálását. A 8 romboló és a hadihajó anyagait és fegyverkezési tárgyait Pulára szállították, a Kraljevicában épített 8 torpedónaszád fegyverkezési tárgyait, terveit és aktáit pedig részben Pulára, részben pedig Budapestre szállították. Minden vontatásra alkalmas hajót – így a „Szent Istvánt” és 8 rombolót – Pulára vitték, a „Hunyad” utasszállító hajó, amelyet nem lehetett vízre bocsátani és a kraljevicai 8 torpedónaszádot pedig a sólyákon kellett hagyni.

Azonban, nemsokára bebizonyosodott, hogy a pánik oktalan volt. Az olasz csapatok előretörését megállították, az olasz flotta pedig passzív maradt, és megelégedett saját partjainak védelmével. Amint elmúlt a veszély a hajókat és az elszállított anyagokat és gépeket visszaszállították, és az építkezés folytatódott.

A monarchia flottája képtelen volt megvédeni a tagolt partot a brittek, franciák és olaszok támadásaitól. A leglényegesebb a fontosabb kikötők, Pula, Trieszt és Kotor védelmezése volt. Az Adria rendkívül tagolt keleti partja általában alkalmatlan volt a nagy hadiegységekkel való operációk és manőverek elvégzésére. Ez szembetűnőnek mutatkozott 1918. június 11-én, amikor

Flott tengerek

a gyors olasz torpedónaszádok Premuda szigeténél megtámadtak egy osztrák hajórajt és elsüllyesztették a “Szent Istvánt”.

A háború előtt tervezett flotta, amelynek fő erejét a hadihajóknak kellett volna képezniük, az anyag hiány miatt kivitelezhetetlennek, az adott körülmények között kivitelezendő katonai feladatok elvégzésére alkalmatlannak bizonyult. Sokkal hasznosabbnak bizonyult a kicsi és gyors hajók építése. Ezért a rijekai Hajógyárat 1916. és 1918. között elhalmozták a tengeralattjárók, rombolók, aknatelepítők, vontatóhajók, stb. építésére szóló megrendelésekkel. A rijekai hajógyár ilyen jellegű megterheléséhez hozzájárult az is, hogy a trieszti hajógyár a hadműveleti zóna közelében és ezért állandó veszélyben volt, a tržiči pedig az olaszok kezében maradt.

Az említett időszakban, 1916-tól 1918-ig, 14 darab 250-től 1000 tonnás vízkiszorítású különböző tengeralattjáró, 8 darab 800-tól 860 tonnás romboló, 7 torpedónaszád, 16 aknatelepítő 63-tól 130 tonnás vízkiszorítással, 6 vontatóhajó 47 tonna vízkiszorítással és még 5 különböző hajó (könnyű vitorlás, maon és hasonló) épült – tehát 56 különböző egység.

Sok megrendelés realizálását nehezítette nem csak minden olyan hiány, ami a háborúval jár, hanem az is, hogy a Hajógyár több ízben az olasz légierő támadásainak volt célpontja. Összességében véve, egy nyilvántartás szerint, a rijekai Hajógyárban 1906. és 1918. között összesen 16 hajózási egység készült el, ebből csupán egy befejezetlen utasszállító hajó, két vontatóhajó a rijekai tengerészeti körzet részére és két vontatóhajó Romániának. A haditengerészet szükségleteire 20 romboló, 32 torpedónaszád, 15 tengeralattjáró, 2 cirkáló, egy csatahajó, 16 aknatelepítő, 2 daru, egy dokk, egy mentőhajó, 9 maon és 12 vontatóhajó.

A munkások száma a Hajógyárban megszakítás nélkül növekedett, mert növekedett a szükséglet is az egyre nagyobb rendelések miatt. Számuk az 1907-es évi 700-ról 1910-ben 1060-ra, 1912-ben 2100-ra, 1913-ban 2397-ra.

A HAJÓÉPÍTÉSZET ÉS TENGERÉSZET FEJLŐDÉSÉNEK TÖRTÉNELMI KERETEI ISZTRIÁBAN KÖZPONTJÁVAL PULÁBAN

Isztria partjain ősidők óta, nagyszámú hajóépítési hagyomány kölcsönhatásának közreműködésével hajók épültek, többek között a rendelkezésre álló munkaerő, valamint hajóépítési alapanyagok és anyagok miatt, mint amilyenek a tölgy, fenyő, mandulafenyő és örökzöld tölgy. A napszámosokból ilyen hajóépítészeti kölcsönhatások következtében hajóépítészeti mesterek, ácsok, hajóácsok, hajósok, kötelesek, vitorlakészítők, gyantások lettek, ami jelentősen megváltoztatta a szociális szerkezetet és az életmódot. A kölcsönhatások erőinek gazdag történelmi hagyományáról ma is tanúskodnak az anyagi kultúra maradványai minden lépésen, a múzeumokban, kőfeliratok, amforatemetők. Őskori emberek maradványai találhatóak a Šandalj barlangban, itt van az utolsó illír város, Nesaktium, itt vannak a római kori települések, fényűző kastélyok (Ville rusticae), szórakoztatási építmények (a világ egyik legrégebb megőrzött amfiteátruma), diadalívek (Sergiusok diadalíve), egyházi építmények (Augusztus temploma) maradványai, várfalak, várbejárati ajtók, színházak, stb.

A rómaiak után ezeken a vidékeken áthaladtak a gótok, bizánciak, langobárdok, majd letelepszene a szlávok, akik kemény harcokat fognak vezetni a velenceiekkel. Azután áthaladtak a franciák, osztrákok, magyarok, olaszok és németek. Az áthaladó hagyományok mindegyike kölcsönhatásba került a megtalált állapotokkal, majd adott hozzá, változtatott vagy törölte a régi megszokásokat és szokásokat. Azonban minden ilyen időszaknak és mindekinek, aki a tevékenységéről valamilyen nyomot hagyott, közös vonása volt a tengerészetre és hajóépítészetre való utaltság, de ugyanakkor nem volt közös az ezen vidékek prosperitásáról való állandó gondoskodás. Azonban, még a fejlődés céljainak és az itt talált életfeltételek fejlődése iránti akarat elmaradásának feltételei között is az érkező hatást kifejtővel való kölcsönhatások feltétlenül változtatták a terület képeit és az életmódokat.

A XIX. század közepén Pulában, a múlt kataklizmáiba belesúlyedt, maláriával elnyomott és a jövőbe vetett hit világos reménye nélküli városban a fejlődésnek új lendületet az új hajóépítési telep építésének kezdete adta. A hajóépítés integráló jellegű tevékenységként nagyszámú gazdasági aktivitást indított meg, összekötötte a különböző pénzügyi érdekeket és ilyen módon változtatta az életet. Az elhanyagolt és elfeledett város új fejlődési ciklust kezdett meg a hajógyárnak köszönhetően, amely az új, – az előzőleg délről érkezett kölcsönhatásoktól eltérően – északról érkezett kölcsönhatások, a kapaszkodóféiben lévő középeurópai országok új ipari és műszaki ambícióinak alapjain keletkezett. Erről beszél egy néhány adat is. A városnak, amelynek még az i.sz. II. században 35 000 lakosa volt, a múlt század közepén kb. 1000 lakosa volt, az I. világháború előtt pedig 65.000, ami a kölcsönhatások erőiről és hatásainak hosszútávúságáról tanúskodik.

Az isztriai hajóépítés és tengerészet fejlődése akkor kezdődött, amikor H. B. Dahlerup tengernagy az Adrián az új hajógyár és Ausztria fő hadikikötője részére alkalmas helyet keresve a pulait javasolta mint legalkalmasabbat. Az az ötlete támadt, hogy egy dombot “le kell vágni” és fel kell tölteni a partot, az olajfákkal benőtt Uljanik szigetecskét, amiről a nevét kapta, pedig le kell egyenesíteni és azon kell hajókat építeni. Az új hajógyár alapjait 1856. december 9-én fektették le. Előzőleg és utólag sok munkát kellett befektetni ahhoz, hogy az Olajfák szigetéről hajók induljanak el. És azóta, több mint egy évszázadon keresztül itt születtek meg a hajók és indultak drámai kalandjaikra. A tengerészettel és hajóépítészettel megkezdődtek a hajógyár, Pula és Dél-Isztria erőteljes kölcsönhatásai a közép-európai és tovább azon európai ipari államok körével, amelyeknek nagy akaratuk és vágyuk volt jelen lenni a Mediterrán térség meleg tengerein és távolabb is.

Holt tengerek

Ez a régi és új súlyos és hosszan tartó összetűzése volt, kölcsönhatás, amely lassan de biztosan megváltoztatta Pula és háttere képét. Az európai hatalmi központokban nem sokat törődtek az olyan kölcsönhatások és folyamatok szociális és gazdasági következményeivel, amelyekkel a többnyire falusi lakosságot Isztriában ipari munkásokká kellett átalakítani. Ezek a – hosszútávon kiszámíthatatlan, és a közép-európai országok hatalmának a mediterrán vidékre való kiterjedésének szükségéből és hajóépítés vágyából keletkezett – kölcsönhatások eredményei örök időre nyomot hagytak a helyi életmódra.

Számos különböző típusú és alkalmazású kereskedelmi és hadihajó épült: fregattok, korvettek, cirkálók, csatahajók, vonalhajók, ágyúnaszádok, aknatelepítők, torpedónaszádok, vontatók, tengeralattjárók, úszódokkok; úgymond minden olyan hajótipus, amit a világ akkor ismert. Ezen kölcsönhatásokkal szétszakíthatatlan kapcsolat keletkezett, a hagyomány megfoghatatlan adalékai, amelyek még mindig érezhetők.

Pula önálló és Velence – a Tengerek fényes királynője – alatti hanyatlásainak viharos történelme alatt az isztriai félsziget déli részén fekvő város és kikötője azonos sorson osztoztak. Az arisztokratikus-kereskedelmi Velencei Köztársaságnak nem volt érdekében, hogy Pula erős gazdasági-tengerészeti központtá fejlődjék; neki egyedül egy szilárd és biztonságos tengeri pontra, egy pihenő- és ellátóállomásra volt szüksége a dalmáciai és albán kikötőig, a gazdag közel-keleti és “ponenoi” kereskedelmi empóriumokig vezető hosszú és veszélyes úton. Ezek egyúttal a további gazdasági és politikai behatolás potjai is voltak.

Habár a politikai viszonyok és a XVI. és XVII. században az adriai medencében a hatalmi fölényre igényt tartó nagyhatalmak erőviszonyai ráhajtották Velencét, hogy Pulát tengeri-stratégiai támaszpontjává alakítsa át az Észak-Adrián, így ez okból ki is épített egy nagy erődöt az öböl fölötti dombon és egy kisebb Szt. András szigetén a kikötőben, ezek a tervek nem valósultak meg teljességükben. Pula megmaradt átjáró, tranzitkikötőnek, amelyben a hajók a hajóút folytatására alkalmas szelet várva álltak meg, vagy pedig hirtelen hajókártól kényszerítve benne végeztek el improvizált javításokat.

A Serenissima bukása utáni fél évszázad folyamán Pula az isztriai félsziget déli részének periféris potja maradt. Az első osztrák, majd francia, valamint újból osztrák igazgatás a lebukott, maláriás város részére csupán formális hatalomváltásokat fog jelenteni.

Ennek ellenére a pulai kikötő természeti jellegzetességei erős benyomást hagytak az egyes helytartókra, rektorokra, különböző hivatali személyekre és veletlenül arra járókra. Vallomásaikban ők “szép kikötőről”, “tágas kikötőről”, “nagyon biztos kikötőről” beszélnek, amely “minden hajótipust” képes fogadni (ogni sorte di vascelli), néha pedig eufórikus elragadtatásban kihangsúlyozzák, hogy a pulai kikötő “a legjobb a világon” (porto migliore del Mondo)!

A pulai kikötő tulajdonságain megakadt Napoleon hivatalnokainak a szeme, éppúgy, mint később az osztrák tengerészeti szakembereknek és hadászoknak. A Habsburg Monarchia, amelynek Adria iránti követelődései még a XVI. és XVII. századba nyúlnak vissza, most szinte biztosan kezében tartotta a teljes tengeri és szárazföldi területet és fokozatosan készült a további behatolásra. A velencei hadikikötő már nem volt neki elegendő, így 1834. márciusának elején döntést hoztak arról, hogy el kell végezni a műszaki előkészítő munkálatokat és ki kell dolgozni a pénzügyi költségvetéseket a pulai “segédarzenál” építésének megkezdésére. Egy szakembercsoport, amelynek élén a velencei Giovanni Casoni hajók és tengerészeti építmények építésének szakembere állt, kidolgozta a tervrajzokat, amelyek szerint Pulában fel kellett volna emelni a “segédarzenál” épületét, egy bástyát a vitorlások árbócainak emelésére, puskaraktárat és kisebb bárkák raktárhelyiségét, kaszárnyát kb. 800 embert számláló három

Holt tengerek

tengerészeti osztag részére és egy épületkomplexumot a szakemberek és munkások (összesen 180 személy) lakásaival. A pulai “segédarzenált” ellátnák ágyújavító, vitorla-karbantartó, árbócemelő, valamint a megrongálódott fenekű hajók javítására szükséges szerkezetekkel és szerszámokkal; ezen kívül kiépülne egy katonai lőszer- és élelmiszerraktár. A pulai kikötőben két fregatt horgonyozna, ezek közül az egyiknek 60 darab 36-os kaliberű ágyúja lenne. A kikötő biztosítására előláltak néhány erődítmény építését.

Ezen elképzelés valóra váltásának az akkori kalkulációk szerint pontosan 878.000,59 forintba kellett volna kerülnie. Néhányszor körüljárták a pulai kikötőt és a közvetlenül felé vezető irányokat, a munkálatok pedig 1846-ban kezdődtek meg, amikor Rupaban (Val del Buso) kiépült az első három katonai raktár.

A nagy forradalmi hullám 1848-ban elérte Velencét is és megindította benne a nemzeti és politikai hangulatot. Az ideiglenes forradalmi kormány elfoglalta a kikötőt, arzenált, sőt még a haditengerészet egy részét is, ami rendkívül megijesztette a bécsi udvart és felgyorsította a döntéshozatalt, hogy új, biztonságosabb és megbízhatóbb megoldást kell találni. Miután Velencében leverték a forradalmi mozgalmat az udvar és a katonai körök áthelyezték a haditengerészetet Pulára, főparancsnokának pedig Hans Birch Dahlerup dán tengernagyot nevezték ki. Már a következő évben a fiatal Ferenc József császár parancsára Dahlerup Nugent tábornaggal együtt bejárta Rijekát, Crikvenicát, Kraljevicát, Bakart, Zadart és Šibeniket, hogy kiválassza a legmegfelelőbb helyet a jövődöbéli hajógyárral ellátott hadikikötő és arzenál részére. Végül is mégis Pulát választotta ki, ami nemcsak az öblében már korábban megkezdett munkálatoknak, hanem a város és kikötője valódi stratégiai helyzetének logikus következménye volt. Megkezdődtek a nagyszabású talajjavító, az öböl északkelti részében elhelyezkedő kis öblöcske feltöltésével kapcsolatos és ásási munkálatok, továbbá a földek, utak, tócsák és privát, községi és egyházi földek cseréje ahhoz, hogy a kikötői és arzenáli berendezések kiépítésére szükséges legmegfelelőbb alapokat hozzák létre. 1850-ben a tengerészet megvásárolta az Uljanik szigetcskét is (amelyet addig Premantura parasztjai béreltek) nem messze Pulától, és azon megkezdtek egy hajófelszerelési raktár építését. Azonban, Pula nagyon lassan változtatta meg komor kinézését, amely egykor a XVII. századbéli velencei rektorok benyomása szerint a „melankólia, betegség és halál szerencsétlen lakóhelyére” hasonlított. Még 1840-ben a várost magas, de omladozó falak, kóró és szemét vette körül; csupán 214 háza volt (amelyek közül egyesek félig le voltak rombolva és lakatlanok voltak) és 1076 lakosa. Ennek ellenére Pula város és püspökségi székhely volt, közigazgatási hivatalnoka (podestatuma), tengerészeti parancsnoksága és szanitáris szolgálata volt. Az említett 1834-beli projektum megvalósítása impulzusokat adott az élet megindulására, így 1846. januárjának végén egy szemtanú megírhatta Kandler L’Istria című lapjában, hogy a hadihajók kikötése új életkedvet adott a városnak és kikötőnek. A beérkezett hajók között volt a „Bellona” fregatt is a hadihajó-hadosztály parancsnokával, az „Oreste” briggg, a „Sfinga” skúner és mások.

KÖZÉP-EURÓPAI HATÁS A PULAI HAJÓÉPÍTÉSRE ÉS TENGERÉSZETRE

A munkálatok az új pulai tengerészeti központ építésén már előre haladtak és kb. húsz éves történelmük volt, amikor 1856. december 9-én Erzsébet császárnő, aki Triesztből utazott ide a császárral és nagy kísérettel, nagy fényűzés – gála-zászlók, tűzérési díszűz, bengáli tűz, világi és egyházi ceremóniák – mellett elhelyezte a jövendő hajógyár alapkövét. Ezzel véglegesen is elismerték Pulának a Habsburg Birodalom fő katonai kikötőjének státuszát, és visszaverték az ellenezék nyomását, hogy az Trieszt legyen. Ettől kezdve a régi maláriás város – tele multjának fényes műemlékével, de nyomorral, ínséggel és a tönkremenés sötét képével is – el fog indulni a gyümölcsöző kölcsönhatások útján addig még nem látott felemelkedésére és egy modern közép-európai urbán központba való átalakulása felé.

Ez egy történelmi folyamat volt, a nem teljesen kompatibilis közegek visszatarthatatlan kölcsönhatása számos megpróbáltatással minden résztvevő számára, néha ideiglenes megtorpanásokkal és a múlt örökségének lassú legyőzésével telítve, folyamat, amely sokszor egyoldalúan haladt nem engedélyezve a városnak, hogy harmonikusan fejlessze urbán egységeit és a kísérő infrastruktúrákat. Pula elsősorban hadikikötőként növekedett, tengerészeti katonai-
ipari bázisként, a nagy korszerű városközpontok jellegzetes jellemzői nélkül, amelyeknél világosan szétválaszthatók a városi elemek a falusiaktól. Egy osztrák tengerésztisz, pulai (1861. körüli) katonaiskolai emlékeit jegyzetelve kitűnően leírta az akkori Pula és fejlődési ellentéteinek “portréját”.

“Tengerészeti bázisunk, Pula, falu vala. A napon perzselődött a római romok között, amelyek fölémelkedik a mór és óriási amfiteátrum, melynek mélyedéseiben a hollók építették fészkeiket, és ahol a szeder bokrai a körlépcső köré hajoltak. Mindenfelé volt kavics, ott pedig, ahol később az arzenál fog kinőni a természetes kikötő lusta vizén tükröződött az olajfákkal borított szigetecske. A bejáratot a kikötőbe egy láncsal ellátott faakadály gátolta mintegy emlékként az 1859-es évi francia háborúra, egyedül egy átjárót hagytak a hajóknak a patri üteg védelme alatti behajózására. A hajók oldalukkal egymás felé a part irányába horgonyoztak le, és ugyancsak el voltak reteszelve fatörzsekkel, amelyeket “tehenistállóknak” neveztek. Minden séta idején fenyegetett a “lázak” veszélye, amelyeket a szél egészen idáig hozott a tengeren át a mocsaras Brioni szigetéről.”

“Semmilyen kapcsolatunk sem volt az otthonainkkal kivéve a Lloyd gőzhajóját, amely hetente kétszer jött erre Triesztből. Itt semmi sem volt a kék ég, a tenger, kövek és kellemetlen környék kivételével, amelynek közvetlen utain a parasztok szamarakon mentek otthonról az áruval, amelyet eladásra vittek... Rijeka és Trieszt voltak az egyetlen kivételek az egész parton, amely egyébként a törökországira hasonlított volna.”

A kölcsönhatások nagy részét abban az időben a katonai-stratégiai tervek és a gazdasági bővülés iránt törekvés feltételezték, és a tengerészeti arzenál és hajógyár kiépítésébe való nagy tőkebefektetéshez, Pulában egy erős katonai-tengerészeti közép-európai bázis létrehozásához vezettek. Ezeken az alapokon növekedett a város is. A részlegesen feltöltött és meliorált part mentén húzódott az arzenál, amelyen felszerelés- és fegyverműhelyek épültek, míg Uljanik szigetén nőtt a hajógyár. A külső falakat lebontották, belső oldalról pedig egy magas fal épült, amely be fogja csukni az arzenált.

Habár Pulát, sok isztriai helységhez hasonlóan 1855-ben eléri a nagy kolerajárvány, lakossága már akkor erőteljes emelkedésben volt. Csak egy évvel az alapkö elhelyezése után már 8551 lakosa volt (ezek közül 2000 katonai kötelékben).

Holt tengerek

Tíz évvel később a város lakossága megkétszereződött: 1867-ben Pulán 17303 lakos élt (13000 civil és 4303 személy katonai szolgálatban), ami mindentől jobban beszél a kölcsönhatások intenzitásáról, amelyek azokban az időkben kezdtek létrejönni.

Az ősi Pula városában az ambiciózus közép-európai uralkodók expanzionista törekvéseinek jeleként kinőtt a K. u. k. Kriegs Marine See Arsenal (Császári és királyi katonai tengerészeti arzenál).

A lakosság számának növekedése és Pula urbán terjedése rákényszerítették a városi igazgatást és kikötői admiralitást arra, hogy feljavítsák a városban való tartózkodás ambientális feltételeit, bonifikálják a nagy mocsárterületeket és felépítsék a kísérő épületeket. Kiepült a vízvezeték is. A városképet különösen a lakó-, köz- és igazgazási épületek építése változtatta meg. A hatvanas és hetvenes években átlagosan hatvan új nagy épület épült évente Pulában, míg a hetvenes és nyolcvanas években az építkezési ütem egy kissé csökkent, így a város évi kb. negyven épülettel növekedett. Az 1842-es évi számhoz viszonyítva a lakóépületek száma majdnem hússzor megnövekedett. 1896-ban új kórházi komplexumot nyitottak meg nyolc nagy és korszerűen berendezett épülettel.

Gyorsított ütemben költözködik Pulába – a Monarchia majdnem minden vidékéről – a szakosított és szűken szakosított munkaerő, katonai, műszaki és építészeti szakemberek. Az első műhelyek építésének dán származású fővezetőjén kívül, az arzenál és hajógyár terveit egy lengyel származású mérnök dolgozta ki, utána az arzenál főmérnöke német lett. A műszaki és szakmunkákat négy dániai mérnök vezette, majd egy svéd és néhány bécsi német. Pula hadikikötővé való átalakulásának első fázisában nem volt vonzzó tartózkodási hely a szakképzett hajóépítészeti munkások számára, ezért őket minden hónapban váltásban hozta dolgozni az osztrák hatalom. A munkaerő csak akkor kezdett állandó tartózkodásra költözni, amikor javultak az egészségügyi és higiéniai feltételek. A szakképzetlen, kézimunkások faluról származtak. Kezdetben ők nem éltek a városban és nem szakították meg a kapcsolatokat a közösséggel, amelyikből jöttek, így Pulához való kapcsolódásuk évtizedeken át “egynapos migráció” jellegű volt. A fluktuáló munkaerőn és ideiglenesen tartózkodó szakembereken kívül Pulában a hatvanas évek második felétől hirtelen emelkedett az állandó tartózkodású családok és egyének száma.

Abban az időszakban a hajógyár és az arzenál Pula gazdasági és lakossági emelkedésének egyre erősebb tényezői lettek; ők az alapjai az apró településnek az akkor még hatalmas Császárság fontos központjává való átalakulásának. Nem egészen két évvel a hajógyár alapkövének elhelyezése után, a szigeten lévő sólyáról 1858. október 5-én a tengerre bocsátották az első hajót is: a “Kaiser” favitorlást 5194 tonna vízkiszorítással, amelyet a szélen kívül egy 800 LE (590 kW) erejű gőzgép hajtott meg. Ez a meghajtási szempontból tekintett “félvér” két sorban fel volt fegyverezve 92 ágyúval, és tizenegy csomós sebességgel tudott közlekedni. Hadihajóként a “Kaiser” 904 emberből álló nagyszámú legénységgel rendelkezett.

A következő évtizedet a műszaki és technológiai fejlődés fémjelezte. A vitorla visszavonult a gőzgép elől, a fát vassal cserélték fel. 1861-ben bocsátották vízre a “Sansego” ágyúszázdot, rákövetkező év áprilisában pedig a “Schwarzenberg” fregattot is (2650 tonna vízkiszorítással). A hajógyárat állandóan korszerűsítették, ami növelte a termelési lehetőségeket, gyorsította a munkafolyamatot és könnyítette a munkafeltételeket. Így például, a sólyák feletti tetőszerkezetet 1863-ban fejezték be, 1866-ban pedig felállították az úszódokkot is, amely lehetővé tette hat nehéz fregatt egyszerre történő építését vagy javítását; 1862-ben kezdődött, öt évvel később pedig be is fejeződött a száraz dokkok építése.

Flott tengerek

A hajógyár sólyáiról tengerre bocsátott első hajók faszerkezetűek voltak, majd felcserélték őket az ún. kompozit – fából és vasból összeszerelt – hajók, hogy végül is a termelés átorientálódott a vas- és acélhajókra.

Ezt a folyamatot felgyorsította a nagy és fontos visi tengeri ütközet (1866. júliusában), amely megmutatta, hogy Pula hadikikötőkénti kiválasztása stratégiaileg igazolt döntést volt, és hogy a fahajók és vitorlák ideje mindörökké elmúlt. Habár a “Kaiser” vonalhajónak, a pulai arzenál első hajójának, a visi ütközetben súlyos sérülésk mellett sikerült megnyernie az “Affondatore”, “Re di Portogallo” és “Maria Pia” olasz vashajókkal vívott párbajokat, az osztrák “Faflootta” győzelmet aratott a korszerű olaszon, de ez az osztrák parancsnokot ügyes taktikájának, a horvát tengerészek merészségének, és egy kicsit a véletlennek, nem pedig a műszaki-technológiai előnyöknek volt az eredménye. Ez az előny az olasz oldalon volt, így Ausztriának követnie kellett a változások és újítási előrehaladás útját a hadi és kereskedelmi tengerészetben ahhoz, hogy megerősítse dominációját Adria keleti partjain. Bekövetkezett a műszaki berendezések és hajózási egységek emelkedett építése.

A Tengerészeti arzenál szárazföldi részén létezésének három évtizede folyamán, lakatos-, asztalos, bádigos- és festőműhelyt épült, valamint árbóc- és vitorlakészítő műhely, 10 és 20 tonnás daruval ellátott szerelőműhely, kazánszerelő műhely, két 20 tonnás daruval és 6 gőzkalapáccsal felszerelt kovácsműhely, rúdvashengrelő és négy kupolakemencével és két 20 tonnás daruval felszerelt vas és színesfém öntöde, rézkovácsműhely, modellező műhely, torpedóműhely, finommechanikai műhely, kémiai laboratórium, kisebb műhelyek és raktárak egész sorozata, valamint egy 60 tonnás daru. A felépített műhelyek abban az időszakban mély nyomot hagytak és hatást gyakoroltak a technológiáira, szervezésre, az “Uljanik” háború utáni “product mixére” és infrastruktúrájára. Ezek a műhelyek azon szakképzett káderek iskolája és melegágya lettek, akik később lehetővé tették a termelés gazdagítását és fejlődését.

A szigeti részen (amelyet 1880-tól híddal összekötötték a parttal) helyezkedett el két nagy száraz dokk az akkori flotta legnagyobb hajói részére, egy úszó fadokk, két nagy letakart sólya két nagyobb, 40 tonnás, és 3 kisebb 20 tonnás daruval, műhelyek a hajóvértezet kidolgozására (két nagyobb daruval), a hajókovácsok műhelye, gőzfűrésztelep a fára és cinezőüzem.

Érdekesek azok az adatok, amelyek ugyancsak a termelési viszonyok korszerűsítéséről tanúskodnak – a Tengerészeti arzenál falain belül 8 kilométer vasúti pályát és 4 km vezeték helyeztek le; az arzenál épületeinek gázvilágítása, a szigeti résznek pedig elektromos világítása volt; a műhelyek és dokkok meghajtására 52 különböző nagyságú gőzkazánt használtak.

Öt évvel később – 1862. és 1867. között, amíg a dokkok épültek – megkezdődött az új vízrebocsátások sorozata: 1867. decemberében a tengerre bocsátották a “Helgoland” korvetet (1827 tonna vízkiszorítással), 1870. novemberében a “Pola” szállítóhajót 910 tonna vízkiszorítással (TVK); 1873. júliusában a “Nautilus” ágyúaszádót (570 TVK), ugyanazon év novemberében az “Albatros” ágyúaszádót is (ugyancsak 570 TVK); 1875. júliusában bocsátották vízre a “Triton” (194 TVK) lapátos ágyúaszádót, 1877. szeptemberében a “Prinz Eugen” (3600 TVK) ágyúállásos hajót, a rákövetkező év júniusában a “Saida” (2500 TVK) korvetet, 1879. novemberében a “Zára” (850 TVK) cirkálót.

1880-ban és 1881-ben négy egyenként 27,7 TVK-s torpedóaszád épült, a rákövetkező év februárjában vízre bocsátották a “Sebenico” (896 TVK) cirkálót. 1883. és 1888. között 21 egyenként 56 TVK-s torpedóaszád épült. 1886-ban bocsátották vízre a “Kondor”, “Bussar”, “Geier” és “Uhu” egyenként 78 TVK-s torpedóaszádót, a következő évben még négy torpedóaszádót – az “Ibis”, “Kranich”, “Reicher” és “Wurger” egyenként 78, illetve az utolsó

Holt tengerek

80 TVK-val. 1887. júliusában I. Ferenc József császár jelenlétében bocsátótták vízre a 6870 tonna vízkiszorítású “Kronoprinz Erzherzog Rudolf” csatahajót.

Az 1887. és 1891. közötti időszakban ugyancsak több különböző típusú hajózási egység épült. A Tengerészeti arzenál sólyáiról öt 63 és egy 75 TVK-s torpedónaszádot, a 97 TVK-s “Büffel” vontatóhajót, a 4000 TVK-s “Kaiserin Elisabeth” cirkálót és a 173 TVK-s “Dromedar” aknahordozót bocsátótták vízre. A rákövetkező évben épült egy elsőrangú torpedónaszád – a 78 TVK-s “Kibitz”. 1893. júniusának végén egy különösen atraktív vízrebocsátásra került sor: rekonstruálták az 1888-ban épült “Donau” (2340 TVK) korvetet, amely éppen Pulából indult el a híres és fáradalmas világ körüli útjára.

Az Első világháború kezdetéig tengerre bocsátótták a különböző hadahajók egész sorozatát: a “Monarch” 5600 TVK-s partvédelmi hadihajót (1895. januárjában a császár jelenlétében), a 2300 TVK-s “Zenta” vértezett cirkálót (1897. augusztusában), a 2456 TVK-s “Aspern” cirkálót (1899. májusa), a 2300 TVK-s “Szigetvár” cirkálót (1900. októbere), a 7300 TVK-s “St. Georg” vértezett cirkálót (1903. decembere), a 3500 TVK-s “Admiral Spaun” turbinás cirkálót, és két 230, illetve 270 TVK-s tengeralattjárót (1909.), valamint az 1100 TVK-s “Camäleon” aknahordozót (1913.). A háború folyamán (1914-1918.) mér néhány tengeralattjáró épült.

Az említett időszakban a Tengerészeti arzenálban öt úszódokk épült (ezek közül a legnagyobb az 1911-ben befejezett, 180 méter hosszúságú és 30 méter szélességű, 22000 tonna teherbírású), több típusú vontatóhajó, gőzmeghajtású bárka és hajózási objektum, valamint nagyszámú átalakítást, javítást, hadihajó-dokkolást stb. végeztek el.

Az alapkő letételétől 1856-ban az Első világháború végéig a haditengerészet részére 56 különböző hajó épült 58782 tonna összesített vízkiszorítással.

Mindezek előkészítő munkálatok voltak az osztrák-magyar haditengerészet expanzionista lendületességében az ambiciózus terveinek megvalósítására, elsősorban a 24500 tonna vízkiszorítású “superdrednought” megépítésére. Az első világháború világosan megmutatta, hogy ezek a tervek irreálisak voltak, és hogy a politikai, társadalmi és gazdasági ellentmondások olyan erősek, hogy a kettős Monarchia valójában egy üveglábon álló kolosszus. A tervezett hajók közül egy sem épült ki; 1914. és 1918. között a Tengerészeti arzenál sólyáiról a tengerbe csupán néhány tengeralattjáró úszott be.

Az arzenálban és hajógyárban lévő szerteágazó és rendkívül intenzív termelés feltételt jelentett annak, hogy a XIX. század második felétől az Első világháború kezdetéig erős és viharos kölcsönhatásokra, valamint a gazdasági, társadalmi, politikai és etnikai szférában nagy és hirtelen változásokra kerüljön sor. Ezekbe a kölcsönhatásokba teljes Dél-Isztria, különösen a Pulához legközelebb eső falvak lettek berántva.

Míg a vezetői káderek a közép-európai (akkor még a Monarchia keretein belüli) országokból származtak, és a hivatali és mindennapi beszédben a német nyelvet használták, a szakképzett munkások többségben olaszok voltak és a saját nyelvükön beszéltek, a betanított kézi és szakképzetlen munkaerő a városba és arzenálba a környező falvakból tódult. Ezek horvát parasztok voltak, akik először mindennaponként bejöttek Pulába munkára, és esténként visszatértek falvaikba, majd állandóra is beköltöztek a városba. Ők horvátul beszéltek, de nagyon gyorsan megtanultak olaszul, mert az ilyen folyamatokat követő akulturációs és asszimilációs tényezők rendkívül erősek voltak. A horvát – arzenáli és hajógyári munkások – részére az olasz nyelv – amelyen a városban beszéltek – elfogadása feltétele volt az új termelési és kulturális közösségbe való integrálódáshoz. Az olasz nyelv elfogadása – különösen a Pulában való állandó

Holt tengerek

letelepedés után – gyorsabb asszimilációt jelentett, így az olasz lakosság száma állandóan növekedett függetlenül attól, hogy az ilyen nemzeti érzés a nyelvhasználaton és – a következő generációk részéről – a kultúra elfogadán alapult, nem pedig a származáson.

A várossal való érintkezéseken és kapcsolódásokon keresztül kölcsönhatások hatással voltak a falu patriarhális “mentális” változásaira – az életmódtól kezdve, a gazdálkodáson, viselkedésen és kölcsönös viszonyokon keresztül egészen a nyelvig és népviseletig. A parasztok a piac részére termelnek, a keresetet elviszik falura, a pénz szétolvasztja az évszázados “mentális” strukturákat és hat a házközösségek széthullására és a mononukleáris családok kialakulására. A férfiak – az arsenál, hajógyár és a Pula környékén nagyszámú újonnan megnyitott kőbánya, amelyekből az építőanyagot szerezték, munkaerejének döntő többsége – nagyobb mértékben voltak kitéve a hagyományos életmód változásainak, mint a nők. De a régi közegből való távozással és a városban vagy városzéli falvakban való letelepedéssel ezek a változások nem csak erősebbek voltak, hanem egyforma kihatással voltak a férfiakra és nőkre annál inkább minél több női munkaerő kapcsolódott be a termelési folyamatokba.

Pula városának növekedésén keresztül a kölcsönhatásokat a nagy változások követték az ideológiában, politikában és a nemzetek közötti viszonyokban. Az olasz polgárság erősödése nem csak Trieszben és Rijekában, hanem Pulában is az Olaszország egyesülése iránti sikeres harccal és az irredentista mozgalom eszméinek terjedésével párhuzamosan haladt, így soraiban nagy számban jelentkeznek Isztria olaszosítási tézisének és azon olaszosítás szükségességének támogatói, hogy ezt a tartományt is az új Olaszország részévé kell tenni. A döntő részben horvát tengerészekből összetett osztrák haditengerészet győzelme a visi ütközetben 1866-ban megtörte ezeket az illúziókat Olaszország oldalán, így az értelmiségi polgári réteg, megtartva a régi jelszavakat, Bécs politikájához próbált alkalmazkodni, és kihasználni a rendi választási rendszert, az oktatási törvényt és hasonlókat az elért politikai előjogok megtartásáért. Azonban a bécsi kormány következetesen alkalmazta az “oszd meg, és uralkodj” pragmatikus politikai elvet biztosítva az olasz polgári réteg domináns helyzetét, és ugyanakkor kisebb engedményeket téve a horvát oldalnak.

Az osztrák hivatalos statisztikák, amelyek a beszédnyelv (Umgangssprache) alapján állítják össze a lakosság összeírását, nem teszik lehetővé Pula nemzeti összetételének pontosabb megállapítását a XIX. század utolsó két évtizede folyamán. A bécsi kormány törekvései, hogy Pulában erősítse fel kolóniáját a német lakosság hirtelen és nem természetes növekedéséhez vezetett (az teszi ki a város lakosságának csaknem 11 százalékát), de annak eltűnése 1918-ban világosan mutatta, hogy a német bevándorlók nem vetettek gyökereket a pulai közegben. Ennek ellenére ez a lakosság a többi akkori lakossal történt kölcsönhatásokon keresztül hagyatékként meghagyta a szervezéshez és munkaminőséghez való érzéket, mint egy tartós tulajdonságot, amely fontos az ipari termelésben és a városokban való élethez. Habár az összeírásokat egy, a községi igazgatásban túlságosan érdekelt és ezért elégtelenül objektív olasz többség hajtotta végre, kétségtelen az, hogy az olasz nyelv Pulában rendkívül el volt terjedve, és hogy reális az a becslés, hogy a városi lakosság több mint 40 százaléka használta. Annak az adatnak ellenére, hogy 1910-ben a városi lakosoknak csupán 12 százaléka beszélt horvátul, a horvátok száma biztosan nagyobb volt. Az isztriai horvátok nemzeti mozgalmának erősödése tükröződött még a pulai, kimondottan kozmopolita és munkásközegében is. Az akulturizáció folyamata a denacionalizációig többnyire a század végéig vezetett csak. A horvát bevándorlók többé nem veszítették el nyelvüket és nemzetiségüket, a horvát nemzetiségű polgárság teljes megalakulása, amelynek hozzátartozói gazdasági pozíciókat fognak elfoglalni a városban a horvát nemzeti mozgalomnak bizonyos anyagi alapot is fog adni. Pula külvárosai voltak a legsűrűbben lakottak öntudatos horvát lakosokkal. Egyes befolyásos horvát családok a város szűk központjában is laktak.

Habár a községi képviselőtestületben a horvát oldal képtelen jelentősebb sikerek elérésére az olasz képviselői többséggel szemben, a pártharc és a horvát képviselők ellenzéke egyre élesebb formában jelennek meg. Ilyen feltételek mellett kezdődött meg a horvát isztriai nemzeti mozgalom központjának áthozása Pulába. A meglévő kulturális és szervezési központokon (Szláv olvasóterem, 1869-ben alapült, Isztriai kölcsönző, az első pénzügyi intézmény, 1891.) kívül új vállalkozások valósulnak meg: Szt. Cirill és Metód társulat (1893.), a Lega Nazionale irredentista iskolai társaság ellepontja; a Hrvatski sokol (1897.), a Naša sloga Triesztból átköltözik Pulára (1899.). A nemzeti mozgalom bővüléséhez hozzájárul a pulai kulturális-művészeti élet fejlődése 1870-től, amikor nagyszámú horvát színházi társulat vendégszerepel, a zágrábi, újvidéki, ljubljanaei színházak, orosz énekkarok és más előadók.

A hadikikötő építése és az ipari fejlődés európai műszaki-technológiai szintjének elérése iránti törekvés kétségtelenül hozzájárult az egyre nagyobb befektetésekhez a pulai gazdaság, különösen az arzenál és hajógyár fejlődésébe. Pula csatlakozásával az osztrák vasúti hálózatra, amely Bécsből vezetett az Adria felé (Trieszt, Rijeka), a Divača-Pula csatlakozás megépítésével, megnyílt a pulai gazdaság részére szállított nyersanyagok gyorsabb szállítására és Isztria jobb összeköttetésére Dalmáciával (léteztek egy „szigeti vasút” kiépítésének tervei is). Pula fokozatosan átveszi Trieszttől és Rijekától a dalmáciai tranzit-kikötő szerepét, amelyen keresztül az egyes mezőgazdasági termékeket (bor, olaj) Ljubljána, Bécsbe, Budapestre és Prágába szállítják. Ezen kívül létezett még kilenc heti gőzhajó-utasszállító vonal Pulából Dalmácia felé és vissza. A pulai kikötőn keresztül vezetett a leggyorsabb út Dalmáciából Közép-Európa felé.

Az osztrák (osztrák-magyar) tervekben ugyan Pula hadikikötőként szerepelt, a pulai öbölben lévő kikötő kereskedelmi részének fejlődése fontos szerepet játszott a város gazdasági erősödésében és ternegri forgalmában. Míg a kereskedelmi kikötő forgalma 1885-ben 242000 netto regiszter tonnát (NRT) tett ki, 1914-ben elérte 600000 NRT-t (ez Trieszt akkori forgalmának egyötöde).

A bécsi kormány minden akkori törekvése és pénzügyi befektetése az osztrák adriai orijentáció és behatolás új pontjának gyorsabb és hatékonyabb megvalósítására irányult, és része volt a nagynémet Keletre történő betörés (Drang nach Ostern) tervnek. A város lakossága állandóan növekedett. Az meghétszereződött, majd az évszázad végére elérte a 40000 embert. A város lakosságának száma abban az időszakban elérte a rendkívül magas kb. 10 százalékos évi növekedési arányt. Az Első világháborúig Pulának 58562 lakosa (42548 civil és 16014 katonai személy) volt.

Pula gazdasági fejlődése megteremtette a feltételeket egy új osztály – a munkásság megjelenésére. Ezek elsősorban az “arzenálisták” voltak – Pula és környéke munkásosztályának váza. Az afirmációjáig, politikai erővé és tudatos osztálypárttá való szervezéséig hosszú és nehéz volt az út, tele objektív és “szubjektív” történelmi akadállyal. Mégis, az első pulai kölcsönös segélyező munkásegylet – a Lavoro e Fratellanza (Munka és testvériség) 1869-es évi megalakulása az ébredés és gyülekezés világos jele volt. Nyolc évvel később alakul meg a kisiparosok egyesülete, 1881-ben pedig az új, jellegzetes elnevezésű – Fratellanza polense (Pulai testvériség) munkásegylet, ugyancsak meghatározott politikai célok nélkül. A munkásegyleteken kívül még nagyszámú más támogatási egyesület is alakult.

A munkásrétegek kizsákmányolása iránti ellenállásnak szervezéssel történő serkentései más közösségekből is jöttek. 1895-ben Pulán megalakult a trieszti Munkások és munkásnők szövetségének csoportja; ez egy lépés volt előre az osztálytudat erősödésében. Azonban, a munkásmozgalom csak a Szociáldemokrata párt vezetése alatt kezdi majd meg határozottabb fejlődését (1898-tól).

A XIX. század végén Pula egy emelkedő város, hadiipari urbán központ egyre dinamikusabb politikai élettel, egyre viharosabb társadalmi, politikai, nemzeti és osztályzavargásokkal.

A háború alatt a hajógyárat nem érte kár. A munkások, habár mozgósították őket, munkahelyeiken maradtak, míg családjaikat Steierországba, Magyarországra, Ausztriába, Csehországba és Morvaországba evakuálták.

A politikai, társadalmi és nemzeti zavargások egy forradalmi hullámot idéztek elő, amely kiterjedt az arzenálra és haditengerészetre. Az egyre erősebb és öntudatosabb munkásosztály 1918. elején megszervezett Pulán egy sikeres általános sztrájkot. Ugyanabban az évben május elsején a "Hrvatski list" pulai napilap vezércikkében hangsúly ad a gondolatnak Isztriáról, mint a jövőendő Jugoszlávia összetevőjéről, de Jugoszláviáról, mint "az Internationale vörös lobogója" alatti országról is.

Az Osztrák-magyar Monarchia széthullása Pulában erőteljesebb politikai zavargásokhoz vezetett, a hadiflotta hajóin és a munkásság körében 1918. október 28-án, Zágráb példájára megalakult a Szlovén-Horvát-Szerb Nemzeti Tanács Helyi bizottsága, amelynek képviselői átvették a flottát kivéve a tengeralattjárókat, amelyeket a németek távozásukkor elvittek. Ez csupán egy rövid, eufórikus és, sajnos, rosszul megszervezett politikai villanás. Pula sorsa tulajdonképpen már az 1915-ös évi titkos Londoni szerződéssel eldőlt. November 1-ének reggelén két olasz tisztt diverzáns vállalkozását az SZHSZ Nemzeti Tanács tengernagyi hajójának, a "Viribus unitisnek" elsüllyesztése és tengerészek százainak, valamint Janko Vuković Podkapelski, a jugoszláv flotta első parancsnokának halála koronázta. Öt nappal később az olasz hajók behajóztak Pulába. Megkezdődött Olaszország uralkodásának időszaka, amelyet nemsokára a denacionalizáció, politikai jogtalanság drámai fölerősödése és a fasiszták támadásai a (szláv) horvát lakosságra és minden horvát vagy olasz nemzetiségű előrehaladó szellemű emberre fémjelezte.

Az új vezetőség eleinte használta az arzenál berendezéseit és a munkaviszonyban lévő munkásságot a háborúban megrongálódott hajók javítására, békeidőbeli felhasználásra való átalakításra, szövetséges hajók és más különböző vízijárművek dokkolására. Azonban, nemsokára sor került a munkások nagyszámú elbocsátására, ami a városban, amelynek családjai többnyire az arzenálban végzett munkából éltek meg, nem csak gazdasági válságot, hanem éles ellentéteket okozott. A rendőrségi jelentések azokból az időkből kétezer munkanélkülről számolnak be, akik elégedetlenségüket a "bolsevista" és "vörös" Munkásotthonban – Camera del lavoro (1921-ben már 12000 beírt tagja volt) való gyülekezéssel fejezik ki, és "bolsevista propagandát" vezetnek. Habár az olasz hatalom fő ellenségeiként "slavo-communista"-kat emeltek ki, nagy számban akadnak közöttük olaszok is.

A nagy katonai arzenál, amely hozzájárult a valamikor osztrák flotta erősödéséhez és presztizséhez az Adrián Olaszország részére felesleges teher lett. A hatalom, ezen kívül, ki volt téve a privát tőke képviselői támadásainak, akik nyíltan vádolják, hogy képtelen gazdaságosan vezetni az arzenált és féken tartani az elégedetlen és veszélyeztetett munkások nyilatkozatait. Ezen nyomás eredménye a régi Tengerészeti arzenál kettéosztása volt (1921-ben): az Uljanik szigeti hajógyárra, amely attól kezdve részvénytársaságként tevékenykedett (Cantiere Navale Scoglio Olivi) és a tengerpart mentén a szárazföldön lévő arzenálra, amelyet megtartott a tengerészet. A részvények tőkéje változott: a kezdetben még elég magas 5000000 líra volt, majd később lecsökkent 3700000 –re, majd megkétszereződött (7500000) és végül megállapodott a 4500000 lírán. Az új tulajdonosok csökkentették a munka mennyiségét és megváltoztatták annak strukturáját. Az utolsó újonnan épített objektumok a "Spiro Xydias" kis motoros utasszállító hajó, és egy gőzmeghajtásos ("Carmen") és egy motoros (a 2800 tonna teherbírású "Palestina") teherhajók voltak. A termelés csökkentésével párhuzamosan csökkent a munkások száma is: minden munkást tíz vagy annál több év munkaszolgálat után azonnal nyugdíjaztak, később pedig következnek az újabb elbocsátások is, különösen azon munkások között, akiket nemzeti vagy előrehaladó orijentáltsággal vádoltak. A hajógyárban munkaviszonyban állók száma 150 személyre csökkent.

KÖZÉP-EURÓPAI HADITENGERÉSZETI ERŐK A MEDITERRÁN TÉRSÉGBEN

Ausztria-Magyarországnak kezdetben csupán néhány kis vitorlása (briggje és golettje) volt kb. 300 tengerésszel és 30 tiszttel. A hajók Triesztben és a Horvát tengeremelléken állomásoztak. Ebből a trieszti tengerészetből egy valamivel erősebb flotta csak a Velencei Köztársaság bukása után fejlődött ki. Ekkor a trieszti tengerészetet összekapcsolták a velencei tengerészet maradványaival, átvettek minden velencei berendezést, és a velencei tengerészek, altisztek és tisztek azon részét is felfogadták, akik nem hagyták el Velencét. Az új tengerészet központját áthelyezték Triesztből Velencébe, ahol egy hosszú hagyománnyal és tapasztalt munkásokkal rendelkező arzenál volt. A flottának csupán néhány fregattja, briggje, golettje és kisebb vitorlása volt, mert Franciaország Velence Ausztriának való átadása előtt kisajátította majdnem az egész velencei tengerészeti anyagot.

Az első rendelet az osztrák tengerészet szervezéséről 1802-ben látott napvilágot, a bécsi hadügyminisztériumot ideiglenesen Had- és tengerészeti minisztériumnak nevezték el élén a miniszterrel, Károly főherceggel. Azonban, ez az osztrák-velencei tengerészet csupán 7 évig tartotta magát, mert 1805-ben Ausztria elveszítette Velencét és Dalmáciát. Velencét a hajók és legénységek többségével Napoleon Olasz Királysága sajátította ki, a velencei-francia tengerészet önmagát hivatalosan olasznak nevezte, a hajók pedig külön olasz zászló alatt hajóztak. Ehhez csatlakoztak a hajók Triesztből, Kraljevicából és még egyes dalmáciai kikötőkből, amelyek francia zászlót lobogtattak, de ennek a tengerészetnek sem volt ideje kifejlődni. Ausztria újból megszervezett Triesztben egy jelentéktelen tengerészetet, de az 1809-ig Franciaországhoz tartozott. A francia tengerészetben sokkal több hazai legénység volt. A visi ütközetben 1811-ben a francia hajórajban részt vett egy fregatt Boka Kotorskából származó parancsnokkal és legénységgel.

Ausztria 1814-ben újból megszállta Velencét, Isztriát, a Horvát tengeremelléket és Dalmáciát, és újból örökölte mindazt, ami ezen a területen megmaradt: az arzenált Velencében, egyes szigeti és szárazföldi tengerészeti állomásokat, valamint a legénységek többségét. Ettől kezdve az osztrák tengerészet zavartalanul fejlődött 104 éven keresztül, kezdetben lassabban, később pedig egyre gyorsabban, a politikai helyzetnek megfelelően.

Habár az osztrák tengerészet jelentős mennyiségű anyagot és nagyszámú személyzetet örökölt, részben a pénzhány, részben pedig a bécsi köröknek a tenger és tengerészet fontosságának meg nem értése miatt nem használta ki ezt elegendő mértékben. Velencében néhány épülő, vagy befejezés és felszerelés előtti állapotú vonalhajót találtak, de még ezeket sem fejezték be, és fel sem szerelték őket, így a vontatókon vagy a kikötőben elkorhadtak. A flotta csak 3 fregattal, 8 brigggel és golettel, valamint kb. 30 egészen kis vitorlással rendelkezett. A tengerészet csak 1824-ben kapta meg saját önálló szervezését és igazgatását. A tisztikar többnyire velenceiekből, isztriaiakból és dalmátokból állt, a tengerészek pedig többnyire Isztriából, Horvát tengeremellékből, Dalmáciából, Dubrovnikból és Boka Kotorskából voltak. Mindezen legénységek nem élvezték Bécs bizalmát, ahol még a flotta feladatát sem értették. Azt tartották, hogy a kis Adrián elegendő egy kis hajókból álló kis flotta. 1840-ig a tengerészet tengette magát egyetlen feladattal, hogy védelmezze a hajózást az Adrián és néha a Közel-Keleten. Az egyes hajók a Közel-Kelet vizein utaztak, egyesek pedig nagyobb hajóútra indultak el politikai misszió céljával. Egy kisebb hajóraj cirkált indóknként az Adrián bázisaként Vis szigetével.

Az első gőzhajókat a hadivitorlásokkal való együttműködésre mégis relatív korán építették, habár kis számban. Az első hadi gőzhajó az Adrián, a Maria-Anna 500 tonnával és oldalkerekekkel 1834-ben épült Kraljevicán, de az első nagyobb hadi gőzhajó (fregatt) csak 1848-ban épült az Egyesült Királyságban. A tengerészet állapota valamivel javult egy fregattokból és korvettekből álló hajóraj részvtvétele után az angol-török-osztrák beavatkozásban Szíriában Mehmed Ali egyiptomi uralkodó ellen.

Flotta tengerek

Az 1848-49-es felkelés Velencében, amelyben részt vett a tengerészet jelentős része komoly változásokat okozott az osztrák tengerészetben. A tengerészet második része Pulából blokád alá vette Velencét. A felkelés következménye volt, hogy az osztrák tengerészetben megszűnt a döntő velencei hatás, Bécsben pedig megértették a flotta fontosságát, és a tengerészetnek nagyobb pénzügyi eszközöket hagytak jóvá. A szárazföldi intézményeket áttelepítették Velencéből Triesztbe, a legnagyobb részüket pedig Pulába, ahol 1856-ban megalapítottak egy nagy tengerészeti arzenált, amely nemsokára Európa legaktívabb hajógyárai közé került. Az Arzenálban az Első világháború kezdetéig 2 hadihajó, 1 vértezett cirkáló, 5 cirkáló, 4 torpedónaszád és 2 tengeralattjáró épült. A várost védő erődítmények számát az 1896-os évi 6-ról 1910-ben 28-ra emelték. Ezekben 1915-ben 562 ágyú, 86 gépfegyver, 1410 tiszt és 51840 katona volt. Mivel már akkor sejtették, hogy Velencét el fogják veszíteni egyre inkább építették ki Pulát Trieszt kárára, amely kevésbé volt alkalmas hadkikötőnek. Ezen kívül Pula egy nagyon jó helyen volt az Adria tengernek majdnem közepén. Boka Kotorskáról nem is gondolkoztak, mert közel volt a montenegrói határ, Tivatot pedig a Lovćenről lehetett célozni.

Miután az 1859-es évi háború alatt az Adriába bejött egy gőzfregattokból és vonalhajókból álló francia hajóraj, amely a Mali Lošinji-i támaszpontjáról blokád alá vette Velencét és a többi kikötőt, megtámadta Zadart és urrá vált az egész Adrián, a bécsi körök végre megérezték az osztrák tengerészet tehetetlenségét. Ehhez hozzájárult még az is, hogy a kis létszámú gyenge hajók többsége Velencében volt és blokád alatt maradt. Az osztrák flotta ezért semmilyen tevékenységre sem volt képes. Azonban az Adrián megjelent az egyesült Olasz Királyság új tengerészete. Az új helyzet rákényszerítette Ausztriát, hogy gyorsan kiépítse az új haditengerészetet. Néhány év alatt, 1860. után kiépült az új páncélozott gőzhajó-flotta, egyes régebbi vitorlásokba pedig beépítettek gőzgépeket. Általában véve az egész tengerészet korszerűsödött és elég gyorsan bekerült a világ nagyobb flottái közé. Már a Dánia elleni háborúban 1864-ben bebizonyosodott az osztrák hajók nagyobb ereje egy hajórajnak az Északi tengerbe való behatolásával és a Helgoland melletti ütközetben. Az Olaszország elleni háborúban a tengerészet a visi ütközetben 1866-ban kimutatta erejét, világbecsületre tett szert és megfelelő feltételeket teremtett a további fejlődéshez.

Az osztrák-magyar flotta fejlődésében a legnagyobb érdeme a flotta parancsnokának, Tegetthoff tengernagynak van, akit 1868-ban állítottak a haditengerészet élére. Autoritásával átszervezték a tengerészetet, amely akkoriban a tengerészet parancsnokának kezében volt. Megkezdődött egy korszerű flotta építése egy 15 éves időszakra szóló flottaprogram szerint. Azonban az acélhajótörzsek, a gőzmeghajtás, a páncélzat és erős tűzéréség annyira megdrágították a korszerűsítést, hogy a flotta fejlődése újból stagnált. Amikor 1880-98. között elavultak az ágyúállásos hajók, 5 páncéloshajó, 1 páncélozott cirkáló, 4 cirkáló, 7 kis romboló és 64 különböző nagyságú torpedónaszád épült. Nemsokára, 1880-ban, lefegyverezték a dubrovniki, majd a šibeniki erődítményeket is. Azonban a haditengerészet saját eszközeiből 1882-82-ban korszerűsítette a Šibenik előtti Szt. Miklós erődítményt, és felfegyverezte néhány nehéz, de régebbi ágyúval. Pulában az erődítményeket 1880-ban bővítették ki, Boka Kotorska frontját pedig 1883-ban erősítették meg.

Az új elképzelések tengeri háborúról, különösen 1898. és 1913. között hatottak a flotta gyorsított ütemű kiépítésére. 1913. után az osztrák-magyar haditengerészet tengeri nagyhatalomnak számított és a 7. helyre tört ki a brit, német, amerikai, francia, japán és olasz flotta mögé. Először három 8000-10000 tonnás páncélozott hajó, 2 páncélozott cirkáló, 12 romboló és 36 torpedónaszád épült, 1907. után pedig 3 egyenként 14000 tonnás előcsatahajó következett. Az első három 20000 tonnás csatahajót (drednotot) 1910-ben kezdték építeni a formális törvényes szempontból előírt jóváhagyás nélkül, a tengerészet parancsnokának és az iparnak közvetlen alkuja alapján. Az ilyen eljárás a csúcson lévő tengerészeti hivatal furcsa szervezete miatt volt lehetséges.

Flotta tengerek

A tengerészetnek a tengerészet főparancsnoka parancsolt, aki egyúttal a bécsi hadügyminisztérium tengerészeti főosztályának vezetője is volt. Miután a tengerészet főparancsnoka 1913-ba székhelyét Pulába helyezte át, Bécsben a segédje maradt, mint a tengerészeti főosztály főnöke. A tengerészet főparancsnoka felhatalmazást kapott, hogy a hadügyminiszter nevében, mint annak segédje és helyettese, önállóan hozza meg minden döntését a tengerészeti tárcával kapcsolatosan. Ezt a megoldást találták a különleges alkotmányos helyzetre való tekintettel, mert a tengerészeti hivatal szervezését 1867. után végezték el, amikor a kettős monarchia két részének viszonyait már rendezték, és amikor már lehetetlen volt egy közös tengerészeti minisztérium felállítása. A tengerészet főparancsnoka miniszteri rangban volt, védte a tengerészeti költségvetést a parlamentben és joga volt a közvetlen egyezkedésre a többi tárca miniszterével és a császári katonai hivatallal; önállóan javasolhatta a döntéseket az uralkodónak. A hadügyminiszternek csak formális alkotmányos felelőssége volt a tengerészet munkájával kapcsolatosan az egyes küldöttségek előtt.

A csúcs szervezésének ilyen jellege miatt a flotta-programot alkotmányosan csak utólag hagyták jóvá. A program 4 csatahajó (drednot), 4 gyors cirkáló, 6 romboló, 27 torpedónaszád és több kisebb hajó építését látta elő. Az új "Program 1914", amely további 4 egyenként 24000 tonnás, 350 mm-es ágyúkkal felszerelt csatahajó, 4 egyenként 4800 tonnás, 150 mm-es ágyúkkal felszerelt cirkáló, 6 nagy romboló és nagyobb tengeralattjárók sorozatának építését látta elő, el sem kezdődött a tengeralattjárók kivételével, amelyeket 1914-ben Kielben építettek, de Németország az Első világháború kihirdetése után saját tengerészetébe sorolta őket.

Az osztrák-magyar tengerészet nagy fontosságot tulajdonított a torpedó-egységeknek és torpedóknak. A torpedót a rijekai Luppis-Vukić találta fel, és Rijekában épült a világ első torpedógyára. A kikötő védelme nagyban támaszkodott a tengeri aknákra, amelyek igencsak primitívek, de olcsók voltak. Ezért nagy mennyiségben gyártották őket. Hátrányuk az volt, hogy vihar közben sűrűn leszakadtak a horgonyról, és bolyongtak az Adria felszínén. A bolyongó aknáktól származó veszély, az Első világháború elején az akkor még neutrális Olaszország tiltakozását váltotta ki.

A flotta kiépítésével párhuzamosan bővült a tengerészet szervezése is, de a többi tengerészet többségétől eltérően csak egy központi hadikikötőre korlátozódott Pulában, míg a többi kikötő csupán a nagyobb berendezés nélküli támaszpont jellegét tartotta meg. A tengerészet, különösen 1912-ben követelte Šibenik jobb erősítését. 1914-ben erre a célra 5 millió koronát láttak elő, de a háborúig semmit sem csináltak meg. A vezérkar a védelmi terveiben felmérte az ellenséges csapatok partraszállását a Neretva torkolatánál, a Rijeka dubrovačkában, a Župai öbölben (Srebreno és Cavtat között) azzal számolva, hogy ilyen módon veszélyeztethető a front Montenegro felé. Ezért Bécsben kívánságukat fejezték ki a Neretva völgyének, a Neum-Klek öbölnek megerősítése iránt, és hogy a védelemre a torpedónaszádokat kellene felhasználni. A tengerészet felajánlotta, hogy át lehetne vágni a stoni földszorost, és így megkönnyíthető a torpedónaszádok áthaladása Klek és Dubrovnik között, hogy fel kellene erősíteni Srđet és Brgatot, és parti ütegeket kellene elhelyezni a Pelegrin fok (Kuparinál) és a Zazubac fok (Cavtatnál) között, de 1914-ig itt majdnem semmit sem csináltak meg.

Azonban a flotta fokozatosan erősödött. A háború kezdetéig befejeztek 3 egyenként 20300 tonnás csatahajót, amelyek mégis gyengébbek voltak más országok korszerű csatahajóitól. Ezek különösen érzékenyek voltak a merülés vonal alatti találatokra. A negyedik hajót, a Szent Istvánt csak 1915. nyarán fejezték be Rijekán. Három Radetzky osztályú 14500 tonnás előcsatahajót a háború előtt 3-4 évvel fejeztek be, a 10000 tonnás Erzherzog Karl osztályú 3 páncélhajó 1914-ben már 7-8 éve szolgálatban volt. A három még öregebb Habsburg osztályú páncélhajó teljesen elavult volt; ezeket, a Babenberg kivételével közvetlenül a háború előtt részben korszerűsítették. Az összes többi nagyobb hajó még régebbi volt. Mindegyik osztrák-magyar hajó torpedócsövekkel és torpedókkal volt felfegyverezve (az újabbak 3-4 vízalatti csővel, a régebbiek pedig 2-3 víz felettivel), és mindegyiknek 14-20 kiskaliberű (47 vagy 66 mm) ágyúja volt.

A háború elején 1914-ben csupán 2 korszerű cirkáló (Saida és Admiral Spaun) állt rendelkezésre. A két másikat (Helgoland és Novara) nem sokkal a háború kezdetete előtt fejezték be. A cirkálók rendkívül gyorsak voltak, a 60 mm-es páncélburok és 20 mm-es páncélozott fedélzet jó ellenállóképességet adtak nekik. Azonban az ágyúk 100 mm-es kaliberrel túl kicsik voltak, hiszen az olasz cirkálók, sőt még egyes rombolók is 120 és 150 mm-es kaliberű ágyúkkal voltak felszerelve. A többi cirkáló sebessége nem volt elegendő, és teljesen elavultak voltak.

1914. decemberében a franciák terveznek egy tengeralattjáró-támadást az osztrák-magyar hadihajókra a pulai horgonyzóban. A francia Jules Michelet páncélozott cirkáló elvontatta a Curie tengeralattjárót Palagruža szigetéig, ahonnan a tengeralattjáró önállóan folytatta útját a pulai kikötőig, ahol 20 méteres mélységben úszva megakadt a tengeralattjáró-elleni hálókba, és elfogták.

A rombolók, valójában nagyobb torpedónaszádok, három típusra oszlottak. A Tatra típusú 800 tonnás hat rombolót közvetlenül a háború előtt fejezték be. Mindjárt az elején mutatkoztak hiányosságok a gépeken, de gyorsan kijavították őket. A 32,5 csomós sebesség jó volt, de hiányt jelentett a két kaliberű (két 100 mm-es és hat 66 mm-es ágyú) tüzérség. A háború alatt Kraljevicában még négy ilyen romboló épült.

A 12 kisebb (400 t, 28 csomó) romboló közül az első (Huszár) az Egyesült Királyságban épült, a többi Trieszben és Rijekán. A tizenharmadikat (Warasdiner), amelyet Trieszben fejezték be Kina részére, nem küldték el a Távol-Keletre, hanem ehhez a csoporthoz sorolták be. A 7 még kisebb romboló közül az 500 tonnás Magnet volt a legjobb. Ezek valójában ágyúnaszádok vagy lassú torpedónaszádok voltak, 18-26 éves kora a háború megkezdése előtt.

A torpedónaszádok különböztek egymástól és öt csoportra voltak oszthatók. A legkorszerűbbek a Trieszben, Rijekán és Monfalcone-ban épített 250 tonnás, 28 csomó sebességűek voltak. 1914-ig fejezték be az első hatot (74 T – 79T), a következő 21-t pedig még fejezték. A rijekai torpedónaszádok (82F-97F) új turbinákra várakoztak, mert az Egyesült Királyságtól megrendeltekre többé nem lehetett számítani. Az utolsó háromat Monfalcone-ból (98M-100M) még később fejezték be. A 24 torpedónaszádból álló második csoportból (200 tonnás Kaiman típus) az elsőt az Egyesült Királyságban épült, 13 Trieszben, 10 pedig Rijekán. Ezek túl gyengén voltak felfegyverezve torpedókkal. A 12 (10 tonnás) fűtőolajmeghajtású parti torpedónaszádból álló harmadik csoport 1914-ben csak 4 éves volt. Ezek a 26-28 csomós sebességet érték el. A 6 (107-130 tonnás) torpedónaszádból álló negyedik csoport 1914-ben 16 éves volt. Az ötödik csoport 19 elavult (78 tonnás Schichau típusú), 1885. és 1900. között épült torpedónaszádo foglalta magába, és csak helyi szükségletre használták őket.

1915. tavaszán vasúton Pulába érkeztek az első német tengeralattjárók. A parti tengeralattjárók részben az osztrák-magyar flotta részévé váltak, míg a nagy tengeralattjárókból 1915-ben megalakították a pulai bázisú Földközi tengeri tengeralattjáró-flottát. A tengeralattjárók különböző típusúak voltak. Az első kettőt (U1 és U2), amelyek a pulai arsenálban épültek, alig lehetett használni mellékes feladatokra. A két Germania német típusú (U3 és U4) Kielben épült. A két Holland típusút (U5 és U6) a rijekai torpedógyár építette (ezeken a háború alatt motorokat cseréltek). Egy Holland típusú tengeralattjárót, amelyet a rijekai torpedógyár épített és eladta, az osztrák-magyar tengerészet vette át a mozgósítás alatt, és U12-es jelzéssel besorolta a flottájába. Az öt legkorszerűbb, 1914-ben Kielben épített tengeralattjárót a németek többé nem akarták átadni Ausztria-Magyarországnak, de 1915. után helyettesítésként elküldtek néhány új kis típusú tengeralattjárót, amelyeket Pulába szétszerelt állapotban szállítottak. Tehát, az osztrák-magyar tengerészet 1914-ben csupán 7 tengeralattjáróval rendelkezett.

Flott tengerek

A tengerészeti légierőt, mint egy új fegyvert a tengeren, Ausztria-Magyarországon elég korán szervezték meg. Először is 1911. után Sv. Katarina szigetcskén berendeztek egy hidroplán-állomást. Ez 1914-től egy valódi hidroplán-bázissá fejlődött. Ezután egy kisebb iskola-állomás épült Kozada szigetcskén a Fažana-csatornában. 1913-ig a tengerészet a bécsi Lohner gyárból és a pulai arzenálból érkező saját gyártású gépein kívül kipróbálta a Donnet-Leveque, Curtis, Sanchez-Besa hidroplánokat. A háború előtt mindegyik hadi hidroplán a Lohner gyárból volt 100-120 LE-s motorokkal. Azonban 1915-ben ugyanebből a gyárból érkezett a nagyobb hidroplánok sorozata (L 40 – L 49) 150 LE-s motorokkal. Az osztrák-magyar hidroplánok a többi tengerészet hasonló gépeihez képest korszerűbbek voltak, és azonnal a háború elején hasznosan lehetett őket felhasználni felderítésre.

A folyami hadiflotta 6 monitorral rendelkezett, amelyek közül csupán kettő (Bodrog és Temes) volt 1914-ben 20 évnél fiatalabb. Az Enns monitort 1914-ben még fejezték be, viszont még egy monitor építését rendkívüli hitelből jóváhagytak 1914-ben. A flotában még néhány őrhajó, vontatóhajó és uszály volt.

Az osztrák-magyar csatahajók nagyobb részét a trieszti Stabilimento tecnico Triestino és a monfalconei (tržiči) Cantiere navale di Monfalcone építette. Triesztben gyártották le az Admiral Spau típusú cirkálók 20000 LE-s és Tegetthoff osztályú csatahajók 25000 LE-s gőzturbináit is. A rijekai Ganz & Comp. Danubius Hajó, gép és vagongyár kicsi volt és képtelen a rombolóktól és torpedónaszádoktól nagyobb hajókat építeni. Attól a vágytól vezérelve, hogy ez a magyar vállalat is részt vegyen az építésekben az 1910-ben jóváhagyott 312 millió koronás hitelből Rijekában, a nagy nehézségek ellenére és hatalmas befektetett tőke mellett, a hajógyár nagyon gyorsan kibővült, így nemsokára képes volt kiépíteni 6 Tátra típusú rombolót, 2 cirkálót (Helgoland és Novara), és végül a legkorszerűbb csatahajót is, a Szent Istvánt. A rijekai üzem tehermentesítése végett a torpedóegységek építését áthelyezték Kraljevicára, a rijekai és kraljevicai hajógyár hajói részére a gépeket és felszerelést a budapesti Danubius gyártotta. Segítségként használták a Mali Lošinj-i hajógyárat.

A kisebb hajókat a Stabilimento Lazarus is építette a rijekai kikötőben, a tengeralattjárókat pedig a Whitehead & Co. torpedógyár Rijekában és a Germania Werfte Kiel-Gaardenban. Általában sokat és egyre többet figyeltek az építés sorrendjére és a jóváhagyott hitelek elosztására az osztrák és magyar ipar között.

A folyami monitorokat és őrhajókat a Stabilimento tecnico Triestino linzi leányvállalata, a Danubius Budapesten és egyéb osztrák és magyar cégek építették.

A szárazföldön elhelyezkedő tengerészeti intézmények közül a legfontosabb a pulai tengerészeti arzenál volt, amely egyúttal hajógyár és a tengerészet műszaki ellátási központi intézmény is volt, tűzérési és torpedóműhelyekkel, 4 vontatóval, 4 nagy és néhány kisebb úszódokkal, 2000 állandó munkással és 3000 napszámossal. Mint arzenáli segédintézmény működött a Vallelunga lőszerműhely. Pulán voltak még a következők: Tengerészeti-műszaki bizottság, Építészeti intézet, Hidrográfiai hivatal, Tengerészeti kórház, Ellátási intézet (ruha- és cipőgyárral), Tengerészeti nyilvántartási hivatal és mások.

Triesztben volt a Műszaki hivatal a trieszti és tržiči hajógyár és gyárak felügyeletére, valamint a tengerészek egy kisebb osztaga. Budapesten volt a folyami hadiflotta támaszpontja. Egy különítmény tengerész volt Pekingben a követség védelmére, egy osztag tengerész egy régi cirkálóval (Kaiserin Elisabeth) Tientsinben volt Kinában egy kis osztrák-magyar koncessziós terület védelmére. Három aknásítási parancsnokság volt Pulán, Šibenikben és Kumborban.

Az iskolarendszer jó és szerteágazó volt. A rijekai Tengerészeti akadémiának kb. 180 hallgatója volt. Az utolsó években, időről időre Pulában, egy iskolahajón megtartották a Tengerészeti jelöltek iskoláját.

Flott tengerek

Pulában volt a hadapródok továbbképzési iskolája a leszerelt Custozza páncélhajón, és az intendáns-jelöltek iskolája a Bellona kikötői hajón. Pulában a szárazföldön volt a gépészeti iskola is kb. 650 hallgatóval 3 évfolyamon és tüzérségi iskola felső- és alsófokú tanfolyamokkal tiszték és altiszték részére, viszont rendelkezésre bocsátottak iskolahajókat és az Adria hulkot. Az aknász- és torpedós iskolát hajóparancsnokságként szervezték meg a Gamma és Alpha hulkokon rendelkezésre bocsátott iskolahajókkal, torpedónaszádokkal és aknahordozó hajókkal. Šibenikben volt a Tengerészeti altisztai iskola két kikötői hajóval, a Schwarzenberggel és Donauval, a későbbi időszakban pedig egy szárazföldi épülettel is a Kulina fokon a Mandalinán. Nagyobb számú más tanfolyamot szerveztek a kikötői hajókon és hulkokon, mint amilyenek az altisztai, nautikus-diákok, fegyelmi-adminisztratív ágazati altisztai, egészségügyi, ellátási és szakácságazati továbbképző, valamint bűvár, jelző-kormányos és egyéb tanfolyamok voltak. Az egész szervezés francia és angol elveken alapult, különösen a francia, részben még 1814-től.

1913-ban a tengerészetnek 18000 tengerésze, altisztje és tisztje volt. 1914-ben a létszám 20000-re, a mozgósítás után pedig 33750 emberre növekedett. Amikor a tengerészetbe a minél előbbi növekedés végett belföldi katonaköteles személyeket kezdtek felvenni, az osztrákok, magyarok, csehek, szlovákok, románok és mások száma hirtelen növekedett a tengeremléki legénységhez viszonyítva. A háború vége felé a jugoszlávok számaránya nem érte el még az egyharmadot sem. A háború kezdetével megszervezték az első tengerészeti zászlóaljzat pula védelmének erősítésére, 1915. tavaszáig pedig létrehoztak még két zászlóaljzat.

A kereskedelmi tengerészetnek 1914. közepén összesen 445, 100 tonnánál nagyobb gőzhajója volt, összesen 1055750 brt-vel. A mozgósítás pillanatában a hajók többsége az országon kívül tartózkodott. Az 1907-es évi VI. hágai konvenciónak az indultumról szóló rendelkezéseit alkalmazva, amelyet többnyire az osztrák-magyar hajókra alkalmazták éppúgy, ahogy az osztrák-magyar hatóságok alkalmazták azokat különös tekintettel az ongol hajókra, a kereskedelmi hajók része visszatért a hazai kikötőkbe. Így véglegesen a háború megkezdése után a hosszújratú hajók összteherbírásának 2/3-a hazai vizeken volt. Azonban, az osztrák-magyar tengerészet nagyon keveset használta kereskedelmi hajóit hadicélokra. Nagyon sok hajó volt óvóhelyen a Prukljani tóban, a Novigradi tengerben, Bakarban és más kikötőkben. Csak sokkal később szerelték fel és fegyverezték fel a partmenti járatú kisebb kereskedelmi hajókat tengeralattjárók elleni harcra és a tengeri forgalom bizosítására.

1918. október 31-én 11 órakor Horthy Miklós tengernagy a Viribus Unitis tengernagyi csatahajón a pulai kikötőben átadta az osztrák-magyar flottát Janko Vuković tengernagynak, az SzHSz Nemzeti Tanácsa, mint az Ausztria-Magyarország területén élő jugoszláv népek legfelső politikai képvisellete képviselőjének. A széthullás hangulatában olasz diverzánsok október 31-ének éjszakáján elsúlyesztették a Viribus Unitist 250 tengerésszel és Janko Vuković tengernaggal. Az olaszok 1918. november 8-án megszállták Pulát, a rapallói szerződéssel 1920-ból Pula városa Olaszországhé lett.

A tengerészek lázadása Boka Kotorskában

Ausztria-Magyarország hadikikötőiben az első tengerésztüntetéseket már 1917-ben jegyezték fel. Pulában háborúellenes tiltakozásokra került sor, és volt dezertálás is. Az arzenál 11000 munkásának nagy sztrájkja, amelyen tüzszünetet, magasabb béreket és jobb élelmezést követeltek 1918-ban tört ki. Kumborból Brindisibe szökött a K-307-es hidroplán legénysége. Šibenikből Olaszországba átszökött a T-11-es torpedónaszád. František Kautzky (cseh) és Ljubomir Kraus (horvát) tengerészek megkísérelték a szökést Pulából a T-80-as torpedónaszáddal, de elárulták őket, így halálra ítélték és kivégezték őket. Az Erzherzog Prinz Eugen és Aspern csatahajók legénysége, a munkások zavargásait támogatva megtagadták az engedelmet a parancsnokságnak. Engedelmetlenség miatt a Hidrobázis 35 tagját sokévi börtönbüntetésre ítélték. A zavargások erősödtek a hadműveletek értelmetlen

Flott tengerek

meghosszabbítása, az egyre rosszabb életkörülmények, a szláv nemzetiség súlyos helyzete, valamint az októberi forradalom visszhangja miatt.

1918. kezdetén Boka Kotorskában a következő osztrák-magyar hajók voltak: Monarch páncélhajó, Sankt Georg és Kaiser Karl VI. páncélos cirkálók, Helgoland, Kaiser Franz Joseph I., Novara és Saida cirkálók, Balaton, Orjen, Tátra, Csepel, Warasdiner, Dinara, Scharfschutze és Huszár rombolók. Ezen kívül még 18 torpedónaszád, 3 német és néhány osztrák-magyar tengeralattjáró volt ott, továbbá a következő segédhajók: Gea műhely-hajó, Kronprinz Erzherzog Rudolf régi páncélhajó az öböl bejáratának védelmére, Kaiser Max kaszárnya-hajó Tivatban, Cyclop műhely-hajó, és a Buffel vontató ugyancsak Tivatban. Kumborban volt néhány felderítő repülőgép. A tivati tengerészeti arzenálban kb. 300 munkás dolgozott. Đenovićiban volt a tengeralattjáró-bázis. 1918. elején Boka Kotorskában kb. 6000 főnyi szárazföldi katonaság állomásozott. A flottának Aleksander Hansa ellentengernagy parancsolt a Sankt Georg páncélos cirkálóról, ő viszont a pulai haditengerészeti parancsnokság közvetlen alattvalója volt.

A tengerészek lázadása Boka Kotorskában 1918. február 1-én délben kezdődött a Sankt Georg és Gea hajókon. A tengerészek átvették a parancsnokságot, a császári tiszteket pedig, élükön Aleksander Hansa ellentengernaggyal, internálták a hajókabinokba. A lázadás élén František Raš (hajón kívül), Anton Grabar, Dane Tadić, Leo Lelas, Krsto Knežević, Mijo Vidak, Mate Ostojić, Rudolf Kreibach, Ivan Vnuk és Franc Gallet voltak, mindannyian a Sankt Georg parancsnoki hajóról. Egy tűzérési sortűzzel megakadályozták a Csepel romboló kihajózását, a rendet pedig felfegyverzett őrtáratok tartották fenn, amelyek a szárazföldön és csónakokkal az ott ragadt hajók körül köröztek. Azonban, a lázadás vezetése mulasztásainak egész sorozata miatt, többnyire azért, mert a kommunikációk továbbra is a hivatalos hatalom felügyelete alatt álltak, továbbá a hatalom elhatározottsága miatt, hogy, ha kell még fegyveres erővel is meggátolják a lázadókat tervük valóra váltásában, valamint a tárgyalások ügyes vezetésével időnyerés céljával, a felkelés lassan gyengült. A felkelők egyik áramlata azt az ötletet támogatta, hogy az elfoglalt hajóknak ki kellene hajózniuk, és csatlakozniuk kelle az Antant hatalmakhoz, míg a másik követelte, hogy a hajók maradjanak Bokában. A parancsnokság február 2-án ultimátumot küldött a fellázadt tengerészeknek, megparancsolta a civil lakosság evakuálását, a német tengeralattjáróknak pedig elrendelte, hogy súlyosszék el a Gea és Sankt Georg hajókat. Elrendelte, hogy a megbízhatatlan legénységeket, amelyek többnyire horvátokból álltak le kell váltani magyarokkal és németekkel. Február 3-án reggel Bokába behajózott egy hadiflotta, amelyet 3 csatahajó, 4 romboló és 8 torpedónaszád állított össze, ez lehetővé tette, hogy a császári tisztek átvegyék a hatalmat az elfoglalt hajókon.

A lázadás bukása után a katonai hatalom kb. 800 tengerészt és altisztet börtönzött be, a katori hadbíróóság elé pedig a lázadás 40 legkiemelkedőbb részvevőjét állították. A lázadás vezetőiként a rögtönítélő hadbíróóság a szlovák František Rašt és a horvát Anton Grabar, Jerko Šižgoričot és Mate Brničevićet halálra ítélte, a halálos ítéletet a Kotor melletti Škaljariban hajtották végre február 11-én. Franc Bajželj 10, L. Szekacs 5 év börtönbüntetést kapott. Rendszeres bíróság elé 386 tengerészt és altisztet állítottak. Ezeknek 48 százaléka volt délszláv eredetű, 20% olasz, 13% cseh és szlovák, 10% német, valamint kb. 8% magyar, a többiek pedig lengyelek, románok és ukránok voltak. A tengerészek lázadása az Adriai tenger keleti partjain jelentkező egyéb mozgalmak mellett hozzájárult a válság elmélyítéséhez, és felgyorsította Ausztria-Magyarország bukását.

Az Osztrák-Magyar Monarchia bukása után a hadihajókat a Saint Germain-i békeszerződés rendelkezései szerint 1919. szeptember 10-én átadták a Szövetségeseknek. Olaszország 2 cirkálót és 7 rombolót, Franciaország 1 cirkálót és 1 rombolót, Görögország 1 rombolót és négy 250 tonnás torpedónaszádot, Románia tíz 250 tonnás torpedónaszádot és 3 folyami monitort, Portugál öt, Jugoszlávia pedig nyolc 250 tonnás torpedónaszádot, négy 200 tonnás torpedónaszádot és 4 folyami monitort kapott. A többi hajót Franciaország, Olaszország és az Egyesült Királyság között osztották el.

ÖSSZEFOGLALÓ

Az Osztrák-Magyar Monarchia bukásával és katonai-tengerészeti erejének megtörésével bezárul a kutatások bejelölt történelmi kerete, és egyúttal befejeződik a hatalmas törekvések, elképzelhetetlen mozgások, meglepett emberek átláthatatlan tömege emelkedésének és zuhanásának, borzalmas félrevezetések, hamis remények, nagy becsapások, mély kiábrándulások, gyáva önámítások, leírhatatlan kínok, alaptalan vágyak és lebukott ambíciók egy viharos időszaka, röviden, egy óriási “holt tenger”. Azonban, mindebbe beleszótták magukat a új felfedezések és felismerések, mint a előrehaladás záloga és a jövő fejlődés lehetőségei, egy “holt tenger”, mint az összesűrített jövő, a múlt szakadéka és a jövő kiindulópontja, de biztosíték nélkül, hogy az egyszer megtörtént nem fog újból megisméltődni egy hasonló vagy más, estleg rosszabb formában.

A kutatók munkájuk közben tudatában voltak a nyilvánosság érzékenységének a az egyének és különböző közösségek életmódja változásaiból keletkezett élményekkel és érzésekkel kapcsolatos értékelésekre, valamint annak lehetetlenségére, hogy az egyes történelmi kölcsönhatás minden résztvevője és megfigyelője álláspontjáról egyértelmű minőségi előjelet egyszerűen adjon meg. Sok példa utal ugyanazon időszakok és folyamatok szubjektív, egyoldalú, irracionális és teljes ellentétes minősítésére egyének és közösségek részéről, akik különböző módokon és különböző érdekekkel vettek részt a történetekben.

Az eddigi történelmi jelenen keresztül strukturált társadalmak jellegének szükségességével különböző emberi közösségek kölcsönhatásai ontológiailag alapozott folyamatok, amelyek, empirikusan igazoltan, egészükben éppúgy mint egyes részeikben is, folyamatként és az eredmények állapotaként, amelyekbe a kölcsönhatások valami megtörténtként materializálódnak, felbecsülendők és felméréndők különböző szempontok alapján úgy a résztvevők, úgy a többi megfigyelők által. A különböző emberi közösségek kölcsönhatásai értékelésének (amely az érték szempontjából mindig nyíltan vagy titkoltan meghatározott) problematikájához lényegében két alapvető hozzáállás lehetséges.

Az első az empirisztikus hozzáállás, amely a priori elveti a bármilyen végső, objektív eredményhez való eljutás lehetőségét, amely eredmény saját szintetizáló kivitelezésének erejében igazságával túlhaladná a kölcsönösen egyenértékű szempontok minden egyes szemléleti összetevőjét vagy azok eklektikus összegét. Tehát, az empirisztikus hozzáállás egyúttal agnosticisztikus is, szerinte az objektív igazság a – részére imanensen elérhetetlen területre kalandorként berohanó – elme illuzórikus igénye. Ezért ezen hozzáállás prakszisében megmarad a megtörtént vagy éppen történő leírása, mint az elméleti viszonyulás egyetlen reálisan lehetséges módja. Amennyiben az empiricisztikusan-agnoszticisztikus hozzáállás szempontjából igényt tartunk az eredmény objektivitására (ami szükségzerű, amennyiben egyáltalán tudományosságról akarunk beszélni), akkor beleesünk egy egyszerű ellentmondásba, hogy el akarunk tulajdonítani valamit, aminek lehetőségét előzőleg elvből elvetjük.

A másik lehetséges alaphozzáállás a totalitás szemszögéből alkalmazandó. Szerinte az objektív igazsághoz való eljutás nem csak lehetséges, hanem az egyetlen eredmény, amely az elméleti, főleg tudományos tevékenységnek értelmet ad. Minek a tudomány, ha a felismerési folyamattal képtelen elérni az objektív igazságot? Különböző is – argumentálhatnak ezen hozzáállás támogatói – az empirista-agnoszticisták ugyancsak eljutnak valamilyen eredményig, amellyel, legalábbis implicite, igényt kellene tartaniuk az igazságosság iránt, amennyiben saját tevékenységük értelmének legalább látszatát meg akarják tartani, főleg ha az a tevékenység a tudományos tevékenységi minősítést szeretné elérni. Amennyiben azt állítjuk, hogy az objektív igazság elérhetetlen az emberi agy számára, ugyancsak valami határozottat állítunk, annak pedig,

Holt tengerek

az empirista-agnoszticisták szempontjából következően, nincs elvi megalapozottság, mert az igazság elvben elérhetetlen. Egyszerűen mondva, hogyan lehet az ő szemszögükből figyelve bebizonyítani, hogy az objektív igazság elérhetetlenségéről szóló állítás objektíven igaz? Ezért az elme igazságtudó hatalmába vetett bizalmatlanság egyszerű a priori állításként mutatkozik, önmagát megdöntő feltételezésként, amelyet akkor, a feltételezés szintjén maradván jobb – termelékenyebb és végül is reálisabb – az ilyen bizalmatlanságba vetett bizalmatlanság feltételezésével felcserélni, tehát egy elmébe, amely részére, úgy az életben, mint a tudományban is, az igazság nem csak hogy nem elérhetetlen, hanem egy folyamatot jelent, amely úgy felismerési kivitelezésében, úgy az eredmény szükséges és egyetlen értelmes célja maga az elme életének módja.

Leszámolva ilyen módon az első hozzáállás agnoszticistikus komponensével, a másik hozzáállásnak megmarad azon szempont problémája, amelyről tekintve elérhető az objektív igazság. Ugyanis, amennyiben az empiricizmus csődöt mond minden - egy problémára pretendáló - szempont egyenértékűnek való kihirdetésében (is), melyik az a kritérium, amely szerint kiválasztható az a bizonyos szempont (vagy összekötött szempontcsoport), amely a igazi eredményhez vezet? Itt válik világossá a második hozzáállás következetes végrehajtására privilegizált szempont metodológiai szükségessége. Mindenek előtt világos, hogy a totalitási hozzáállás nem igazolhatná tulajdon megnevezését, amennyiben nem indulna ki minden pretendáló szempont elfogadásából. Ezt az elfogadást nem kötelező (viszont sokszor praktikusán nem is lehetséges) szószorosán végrehajtani, hanem elvszerűen a (kimondott és kimondatlan) pretendáló szempontok általánosításával azoknak belső logikájáig. A feladat ezen fázisának végrehajtásával már látható a mennyiségi fenyegetéssel való empiricisztikus misztifikáció, mert az elmei redukálás (amelyet meg kell különböztetni a komplexitás csupán mennyiségi redukciójától, amelyet a rendszerelmélet használ) felfedi, hogy az a szám, bármilyen releváns kérdésben, sohasem akkora, amekkorává lehet tenni. Az abszolút határt a társadalmi struktúrával adott korlát képezi, amely az egyes probléma lehetséges megoldásainak absztrakt módon elképzelt végtelenségét a konkrét ellentétben álló dolgok meghatározott száma alá rendeltségének valóságára vezeti le. Ezzel egyidejűleg felfedezzük azt a szubjektumot, amelynek szempontja privilegizált a társadalmi struktúrában való pozícionáltság ilyen minőségének értelmében, amely pozícionáltság saját objektív kontextualizáltságának erejével lehetővé teszi a betenkintést, amely az igazságosság jellegét viseli magán. Ki kell hangsúlyozni, hogy az elmondottakkal csupán a privilegizált szempont (szubjektuma) felfedezésének objektív társadalmi-strukturális feltételei adottak, viszont a végső operacionalizálásnak mindig számítania kell a elmei tevékenység megfelelő szubjektív erejének – végig sohasem előrelatható – akciójával. Ha feletevődik a kérdés, hogy mit kell tennie a többi, nem privilegizált szemponttal, a felelet abban rejlik, hogy azokat – respektívákat és szubjektumaikat – is a totalitás összetevőiként a privilegizált szempontból kell osztályozni-magyarázni.

Amikor a kiválasztott példák alapján történő különböző közösségek kölcsönhatásának konkrét lebonyolított kutatásáról van szó, ki kell hangsúlyozni hogy a kölcsönhatás ellenálthatatlan erejének, mint abszolút és mindenütt jelenlévő mozgatóerőnek kihangsúlyozása, amely összekötetésbe hozza az egyéneket és a közösségeket (beleértve a lényegileg ellentétes érdekeiket és céljaikat), fontosságában fölérendelt az egyes kölcsönhatások értékelésének, amelyekre bebizonyosodott, hogy a tudományosan alárendelt kazuisztikusság területén mozognak. Mégis, éppen a kutatásilag preferált makroszférából kisugárzik a mélysztintű, de egyúttal a lepraktikusabb hatás a hosszútávú változásokra mindazok életére, akiket a kölcsönhatások legalább megérintettek.

Alig szükséges említeni, hogy rendelkezésre álló eszközök és idő korlátozottsága, éppúgy, mint a kutatók önmagában érthető szubjektív analitikai és szintetizáló korlátozottsága, feltételezték a

kutatás tárgyi korlátozottságát úgy területileg, mint az átfogott időszakkal. Itt van mindeképpen az olvasóknak feltételezett elfogadásának korlátozottsága a túl bő bemutatások iránt. A megjelölt korlátozottságok miatt egyes más konkrét kölcsönhatásokat a kutatás folyamán csak jeleztünk azzal a vággyal, hogy szemléltessük a történelmi események időbeni megszakíthatatlanságát és teljes összetettségét. Függetlenül minden szubjektív és objektív hiányosságtól, amelyeket ezen szöveg olvasásakor szem előtt kell tartanunk, a szándék az volt, hogy az olvasók a mellékelt anyagokból felismerjék a kölcsönhatások általános jelentését, elmaradhatatlanságát, szépségét, bizonytalanságát és szükségszerűségét egy távolságról való megfigyeléssel, amely lehetővé teszi, hogy a reakció-politikai alapú frusztrációk irracionálisait el lehessen hanyagolni az összesített anyagi és szellemi előrehaladás folyamatába való pozitív befolyások eklatánsabb felismerése végett. Mindegyik megfigyelt kölcsönhatás folyamán az egyes egyének és egyes közösségek, akár beismerik ezt, akár nem, ideiglenes vagy tartós jelleggel valamit kaptak, valamit pedig veszítettek, mindehhez legtöbbször, önállóságuk és történelmi fontosságuk érzése védelmének szándékával, teljesen irracionális jellegű, érzelmekkel erősített magyarázatokat is adva. Azonban, a kölcsönhatások (amelyek elkerülhetetlenek már azzal a ténnyel, hogy megtörténtek) összessége, a kutatóknak a mellékelt anyagokon végzett munkájából származó tapasztalatai alapján, végső eredményeiben megkérdőjelezhetetlen nyereség az egész civilizáció részére, a (habár lassú, de mégis) megkérdőjelezhetetlen előrehaladás egyetlen környezetét képezve.

Természetesen, a különböző közösségek kölcsönhatásai magyarázatainak egyes aspektusai a valódi motívumok eltíkolásának irányába haladnak, amiről gondot kell viselni a változások egyes erőinek tevékenységéről szóló, előzőleg már kiválasztott, történelmi adatok tanulmányozása során. Ezzel kapcsolatosan észrevehető az is, hogy a kényszerített kölcsönhatások erőssége kihat, többek között, a ráerőszakolt és nem megfelelő változásokkal szembeni ellenállás erejére. Az elnyert önállóság, mint állandó és igazolt és valószínűleg történelmileg és pszichoszociálisan teljesen megalapozott szükség, saját megérzése iránti vágy a különböző közösségek kölcsönhatásaival keletkezett eredmények csökkentéséhez, itt-ott megsemmisítéséhez vezet. Világos, hogy itt a narciszoid identitás-struktúra idealisztikus pátosza van működésben, amely a valóság látszata alatt a történelmi rész termelésében való pozitív jellegű önrészvétel teljes elválasztottságának imagináriumságát vetíti az ellenponti pozícióba ugyanazon folyamatnak egyaránt valótlannal izolált, értékrendileg negatívan osztályzott eredményeivel, amely folyamat az apriorisztikus diktum visszavonhatatlanságával az illető közösséghez nem tartozó kölcsönhatások részvevőinek tulajdonítandó. Önmagában érthető, hogy ilyenkor egyáltalán nem szükséges az, hogy pozitív vagy negatív történésről, hanem, és az gyakran így történik, csupán az önmagával megszállott identitás pusztá képzelgéséről legyen szó.

De a történelmi elme ravaszsága, éppen sorsbéli elkerülhetetlenséggel, kitölti a kölcsönhatások folyamatát olyan tartalmakkal is, amelyek a – társadalmi pozicionálásukból kifolyólag a status quo börtönrácsai hagyományokkal erősített acéljára irányítottan, sőt kényszerűen feloldóan ható – erők színpadán való megjelenéssel reflektálódnak a társadalmiság szilárd felszínén. A szabad termelő jellegű kölcsönhatások folyamatait még a mindenáron egyszerűen nemtermelő jellegű kvázi-kommunikáció sem állíthatja le. Építőinek konzervatizmusa akaratlanul, szándéktalanul sem működve az egoisztikus érdekek hermetizmusa épületének megörökítésig való megszilárdításán dobja be a küzdőtérre a történelmi teremtés energiájának valódi adományozóit, a munkásosztályt, amely, végül is, az ezen kutatással közvetlenül feldolgozott területen, napszámosokból és kis állattenyésztőkből, a kisiparosokon és a részkidolgozó kézműipari mestereken át, az iparosodás és technika fejlődésének előrehaladásával a Mediterrán térségében és Közép-Európában, sőt az egész világon élő szociális-osztálybeli hasonneműivel való sokoldalúan korszerűsítő jellegű kölcsönhatások egy óriási erőjévé nő ki. Ez az erő az összes hagyományos történelmi értéknek a csupán rá jellegzetes, valóban humanista szempontból

Holt tengerek

történi praktikus átértékelése során, megvalósítja azon gazdasági-politikai rendszerek általános feltételeit is, amelyek az eddigi történelmi folyamat legértékesebb civilizációs hagyatékaként kölcsönhatásának jellegével, többek között, az első, majdnem félévszázados béke és haladás időszakát hozza, amely ezen ajándék átvevőjének, Európának lehetővé teszi, hogy az idős hölgy jelző mellett egyszer, nem csak a puszta gondolat terméketlen elméletével, a szükségesség felhőiben lévő alaptalanság vágyával, hanem a megvalósítással is feldíszítse magát az életvalóság praksziséval. Azonban, ha nem annyira a társadalmi-mélységi, hanem levezettebb jellegű közösségi szinten általánosítunk, akkor a történelem, és főleg benne lévő szituáltságunk éppen gyermekien szeszélyes magyarázatának nyitott területére kerülünk. Ha el is hanyagolható a nép, a nemzet nevében való beszéd legitimitása, a tudományhoz nem illő lamentálás kimutatja a teljesen éretlen kritériumot az egész időszakok folyamán lezajlott kölcsönhatások értékelésére olyan metodológiával, amely, az előteletől ráncos mindennapokból kiindulva, tálalja mindenkinek (de egyedül következetesen mindig másnak, sőt önmagunknak is mindig mint másnak) okolását a (lényegében mindig általánostítható) strukturális korlátozásokkal való önkritikus szembesülés helyett, amely korlátozásokat fejlődése folyamán az elidegenült valóság állítja fel. Ezért az ilyen hozzáállás résztvevői mindig csodálkoznak, amikor a lucid intervallum időnkénti villanásai kinyitják szemeiket egy legszembeötlőbb tény előtt, hogy a kölcsönhatásoknak az elidegenedéssel lebilincselte valósága kénytelen elidegenedésben tartani éppen minden - a saját közösséghez viszonyított - «külsővel», «mással» való lebilincselte kölcsönhatást, bármilyen «civilizált» etikettezési előjelet is ragasszon rá az «annyira szeretett közösség» szintjére vetített valótlán komplex képzelete.

A kölcsönhatásokkal feltételezett egyéni sorsok tárgyalása szempontjából, és ez a kérdés nem annyira szigorúbban történelmi, amennyire szűkebben individualista-hummanista jellegű az érzelmiség és józanság fényéből megvilágított emberi emelkedésekben és zuhanásokban való talán művészi adag felismerésében, ezek az anyagok, a természetük elképzelésével összhangban csupán a leggorombább körvonalakat adják meg. A mély konsztitutív okai mindannak, ami a kölcsönhatásban és rajta keresztül manifesztálódik, az első pillantásra való láthatatlanságában, és önmagának a tudománynak létezéséhez szükséges éppen ilyen átlászatatlanságában strukturális, nem pedig szűkebben egzisztencialisztikus természetükkel az általános demiurg erejével lángolnak. Mitöbb, a szűkebben egzisztencialisztikus területe az elsőrendű tudományos érdeklődés területére való pretendálás perspektívájában csupán a szomorú pseudo-konkrétumot, vagy a célpontot tévesztett ambientáltság konkrétumát képezi. Mert a tudomány szférája elsősorban a lényegiség szférája, amelyben a megjelenő jelen van az elmei közvetítés kódjának rövidségében, de ugyanakkor jelen van fogalmi, és ezért egzisztenciális fontosságának teljességében. Ebből következően ebben a kutatásban nem dolgoztuk fel külön azokat a változásokat sem, amelyeket a különböző közösségek kölcsönhatásai teremtettek a mindennapi életben, habár nyilvánvaló, ahogyan az az egyszerű megfigyelő szintjén is teljesen evidens, hogy az építészetben, műépítészetben, életformában, szokásokban gazdálkodásban, művészetben, kultúrában, oktatásban, öltözködésben, divatban, sportban beállt változások – hogy a társadalmi viszonyokról és világnézetről ne is beszéljünk – egyszerűen hatalmasak, mindent megváltoztatóak és mindenütt jelenlévők bárhova is – a múltnak jövőre való megállíthatatlan váltásával – behatoltak a kölcsönhatások erővonalai.

Utószó – «Szélcsend»/»vihar előtti csend»

A «szélcsend» a másik fogalom, tapasztalati utód, amely a «holt tengerek» mellett a tenger látszólagos lecsendesedésével és lenyugodásával kötődik, és amely hagyományosan a Földközi tenger partjain keletkezett többbétegi értelmezéseivel, amelyek túlhaladják a csupán kollokviai és fizikai értelmet. Az érzelmekkel és tapasztalatokkal rendelkező emberek részére a «szélcsend» nem a tartós lenyugodást, a természet erőinek megtorpanását, a dinamika elvesztését, a lazítás lehetőségét jelenti, hanem mindamelllett egyúttal a legjobban megfékezett kifejezést annak az erőnek, amely magában rejti az összes addigi kölcsönhatást és minden elképzelhető és elképzelhetetlen érkező következményt egy valamilyen újabb vihar előtti csend látszata alatt. A «szélcsend» olyan, mint a szivárvány, amely a bibliai özönvíz után jelezte az iteni döntést, hogy ilyen halálos ítélet többé nem lesz. A «szélcsend» a természetnek az emberi faj iránti jóindulatát ígérő, általánosan felismertető jele, pihenés az elfáradtagnak és lehetőség a vállalkozó szelleműeknek, és semmiképpen sem azonosítható a »vihar előtti csenddel». A »vihar előtti csend» a Mediterrán vidéken található azonos békességi állapot, de tele van sejtett veszéllyel, visszafojtott fenyegetéssel, visszatartott róvással és figyelmeztetéssel, hogy sohasem adhatjuk át magunkat a rövid látszólagos lenyugodás csábító állapotainak, amely lenyugodás a valóságban nem létezik és nem is létezhet.

A tengeren a viharok időszakában kevés az olyan kívánatos jelenség, mint amilyenek a «szélcsendek». A «szélcsendek» a várt lenyugodást és pihenést, a hajók és tengerészek megpróbáltatásainak végét, a természet feldühödött erőivel vívott harc befejezését jelentették. A vitorlások időszakában a «szélcsendek» a megpróbáltatások végét, de a megtorpanást, a szél nélküli tengeren való lebegést, a előre nem haladás veszélyét, a tengerészet munkájának szünetét és elkeseredését, a nemsokára érkező szélben való reménykedést is jelentette, arra utalva, hogy egyetlen ismert állapot sem értékelhető egyértelműen egyik esettől a másikig figyelembe véve az emberi szükségletek és elvárások változatosságát térben és időben

A tapasztalat arra tanít, hogy a «szélcsendek», a «vihar előtti csendek», éppúgy mint a «holt tengerek», viharok és tornádók, nem tartanak örökké, de mély nyomokat hagynak és sokáig emlékeznek rájuk.