

A fiumei tengeri látkép Vasút, panoráma, városrendezés*

The Rijeka Seascape: Parallels between the Railway and the Urban Panorama

The paper presents Paolo Grassi's 1904 master plan of the city of Rijeka (today Croatia). It argues that the large-scale port developments of the previous decades had severed the city's connection to the sea. On the other hand, thanks to the railway, a new cityscape was born, the point of departure of which was not the sea but the mountains. Grassi's panoramic roads sought to make this view accessible to the city. In contrast to the earlier, rational, almost rectangular urban extensions, which mainly concentrated on the relatively flat (or even filled) parts of the city near the sea, Grassi's vision of the city begins to grow vertically, opening out towards the sea. This also marks the beginning of a new era in the history of the city, replacing the former direct water-urban relationship with a more landscape-oriented approach.

Bevezető

Dolgozatomban Fiume tengeri kapcsolatának alakulását, illetve ennek urbanisztikai újraalkotását vázolom fel Paolo Grassi¹ 1904-ben publikált rendezési tervét ismertetve.² Fiume esetében a város természetes táji kapcsolata a tengerrel az iparosítás korában szinte teljesen megszűnt. A közel öt kilométeres feltöltésre épült ipari korridor, mely maga mögé szorította az óvárost, amihez járult a tengert hermetikusan elzáró hullámtörő gát is, nemcsak a vízzel való találkozást tette lehetetlenné, de a tengernek még a látványát is kitakarta. Grassi rendezési elképze-

* A kutatást a TEMPUS horvát-magyar tudományos csereprogramja tette lehetővé 2023-ban.

¹ Grassi 1867-ben Koper mellett született, tanulmányait a grazi műszaki egyetemen végezte. 1896-tól az első világháborúig Fiume város műszaki (építési) osztályának munkatársa, előtte és utána Triesztben élt és dolgozott. Palinić 2020: 69.

² Grassi 1904.

lése ezt a táji kapcsolatot értelmezte újra oly módon, hogy a város feletti hegyoldal városszerkezeti integrálásával úgynevezett „panorámautcákat”³ jelölt ki, ahonnan a Fiumei-öböl látványa ismét befogadhatóvá vált. Grassi elképzeléseinek ismertetése után felteszem a kérdést, vajon a panorama iránti fokozott érzékenység megnyílna tekinthető az általános korszellem következményének. Feltűnő ugyanis, hogy a nem építészeti tárgyú magyar Fiume-irodalom a vasúti érkezés leírásakor hasonló panorámaképekkel dolgozott, mint amelyeket Grassi tervezett. Wolfgang Schivelbusch „panorámautazás” fogalmát továbbgondolva amellett érvelek, hogy a 19. században a vasút nemcsak az utazási időt rövidítette le, de egy új tájszemléletet is közvetített, amely tág, a vasút standardizált pályavetéséből következő „univerzális” perspektívákra és a befogadó kényelmes pozíciójának kettősségére épült.⁴ Ha elfogadjuk ezt a tételt, akkor a Grassi féle városrendezési terv panorámautcai ennek az élménynek az urbanizált, a várostervezés viszonyai közé integrált korszellemét tükrözik vissza.

A Fiume-kutatások

Miután Fiume három kultúra találkozási pontján fekszik, igen jól kutatott város mind a magyar, mind az olasz, mind pedig a horvát szakirodalomban. Ezen belül az építészettörténeti szövegek az elmúlt évtizedekben főként helyi kutatók munkáiként születtek meg, angol fordításokkal. Az általános Fiume-irodalomban központi helyen szereplő kulturális sokszínűség az építészettörténeti szövegekben is rendre megjelenik, sőt született olyan tanulmány is, amely urbanisztikai viszonyait kifejezetten a határmentiség perspektívájából tárgyalja.⁵

Visszatekintve az időben, megfigyelhető, hogy a dualizmus korszakában természetszerűleg megsokasodtak a Fiumét különböző szempontok szerint vizsgáló munkák.⁶ A Fiume-irodalom fénykora 1868 utánra tehető, mikor is sorra jelentek meg a város sajátos jogi státuszával, gazdasági lehetőségeivel foglalkozó munkák.⁷ A 19. század végi, 20. század elejei magyar szakirodalmat átnézve feltűnhet, hogy bár ezek nagy része művelődéstörténeti, gazdaságtörténeti, jogtörténeti stb. munka, ugyanakkor meglepően gyakran kerül szóba a városkép, kiemelten a nagyobb magyar állami építkezések kérdése. A kortárs szerzők jelentős része idegenként

³ Palinić 2020: 74.

⁴ Schivelbusch 2008: 61.

⁵ Bădescu 2021.

⁶ Erről ad áttekintést: Eszik 2019. Külön említést érdemelnek az Adria Egyesület szisztematikus Fiume-kutatásai. Lásd: Fekete 2022.

⁷ Pl. Jakab 1881; Palugyay 1864; Radich 1883.

érkezett a városba, a magyar közigazgatás munkatársaként, ugyanakkor az olasz kultúra iránti mély szimpátiától áthatottan. A két legnevesebb tudós szerző Fest Aladár és Körösi Sándor voltak.⁸ A századforduló környékén született szövegek összefoglalásaként is értékelhető a *Magyarország vármegyéi és városai* sorozat Fiume-kötete. Ebben a tájrajzi és történeti ismertetések mellett kitérnek a város-szerkezet alapvető tagoltságára is: „Fiumében tehát három részt kell megkülönböztetnünk: az ósdi külsejű, régi olasz jellegű ó-várost, szűk, girbegurba, két-három emeletes házakkal bíró utczáival; az újvárost, mely a tengerpartot foglalja el három, négy-emeletes, modern épületeivel, kikötőjével, pályaudvarával, tárházaival, széles egyenes utvonalaival; végül a Karszt lejtőjén az alközségek területét külön vagy apró csoportokban együtt álló kisebb lakóházaival és nyaralóival.”⁹ Az idézetet azért is tartottam fontosnak kiemelni, mert a városnak ez a hármas tagozódása köszön majd vissza Grassi később bemutatott rendezési tervében is.

A város elvesztése után látványosan csökkent a magyar kutatók érdeklődése, egész pontosan a háború utáni politikai helyzet nem volt alkalmas a korábbi magyar szempontokat érvényesítő kutatómunkára. Leginkább közlekedéstörténeti írások foglalkoztak a várossal, főként a közlekedés gazdaságtörténeti jelentőségével.¹⁰ Hosszú szünet után majd csak az 1989-es rendszerváltás után jön újra „divatba” Fiume kutatása. Mérföldkőként említhető az Országos Széchényi Könyvtár 2009-es kiállítása,¹¹ illetve alapmunkaként Fried Ilona művelődéstörténeti monográfiája.¹² Fried az olasz–magyar, illetve részben a horvát–olasz kulturális kapcsolatokra fókuszált, de külön fejezetet szentelt a város gazdasági fejlődésének, illetve a kiemelt építészeti beruházásoknak.¹³ Ugyancsak a művelődéstörténet felől közelített Kiss Gy. Csaba, aki a városról szóló magyar nyelvű útleírásokat, beszámolókat gyűjtötte össze.¹⁴ 2004-ben egy konferenciakötetben pedig a város néprajzi, irodalmi emlékeiről jelentek meg tanulmányok.¹⁵ A Fiume-kutatások mind a mai napig igen élénkek. 2022-ben a *Pro Minoritate* folyóirat őszi számát a városnak szentelte, 2023-ban pedig Ordasi Ágnes összefoglaló monográfiája

⁸ Fried 2001: 163. Körösi Sándor (1892) elsősorban az olasz népi kultúrát, kiemelten a nyelvet kutatta, Fest Aladárnak (1906, 1912) pedig a középkori városról jelent meg alapvető munkája.

⁹ Sziklay 1876. o. n. Fiume helyrajza fejezet.

¹⁰ Gergely 1982.

¹¹ Benkő 2009.

¹² Fried 2001.

¹³ Fried 2021, fejezet: Gazdaság: ipar, kereskedelem, 99.

¹⁴ Kiss Gy. 2020.

¹⁵ Kiss Gy. 2004.

jelent meg, aki a magyar állam Fiumében gyakorolt hatalmi politikájáról adott áttekintést, emellett Eszik Veronika doktori dolgozata és az ebből készült könyv is Fiumével foglalkozik.¹⁶

A tanulmányokat olvasva egy sajátos magyar Fiume-kép rajzolódik ki, amelyet talán Kiss Gy. Csaba fogalmazott meg a legtömörebben: *„Száz év távlatából is jól kivehető, hogy akkortájt ez az adriai kikötőváros és környéke természetes része volt a magyar irodalmi képzetnek. A távolság, a peremhelyzet, a természeti és kulturális-nyelvi különbség nyilvánvalóan sajátos mediterrán színeire és hangulatára tette fogékonnyá az íróinkat.”*¹⁷ Ennek a művelődéstörténeti képnek szerves része a valós topográfia is, a tájképre való rácsodálkozás élménye. Ez a látvány szorosan kapcsolódik a vasútról feltáruló panorámához. A fiumei vasúton utazók a hegytetőről, egy alagútból kiérve láthatják meg a várost és az öblöt, ez pedig olyan katartikus, szinte színházi dramaturgiát kínál, amely számtalan formában került lejegyzésre. A megérkezés, az első találkozás és az így feltáruló panoráma kiemelt jelentőségére Mák Ferenc és Domonkos László hívták fel a figyelmet. Előbbi főként iskolai kirándulások élménybeszámolóit, utóbbi szépirodalmi szövegeket, mindenekelőtt Kosztolányi *Esti Kornélját* idézte meg, illetve mutatta be szociográfiai eszközökkel a város hangulatát: *„Fiumébe vonaton kell megérkezni. Mondjuk egy tavaszi végi, nyár eleji alkonyon, amikor szecessziós telihold ragyog odalenn a mélyben a sziklák között, az Adria fölött.”*¹⁸

A városnak ez a külső képe egyrészt jellegzetesen utazási élmény, másrészt településszerkezeti adottság is. Bent a városban ugyanis már nem adódott újabb lehetőség találkozni a tengerrel, az 1870-es évektől kiépülő ipari korridor szinte hermetikusan lezárta a látványt.¹⁹ Mai urbanisztikai szövegekben komoly kritikák is megfogalmazódnak ezzel kapcsolatban, külön kiemelve, hogy a kikötő túldimenzionált fejlesztése a város méretéhez képest egyenes következménye volt a magyar állam gazdasági törekvéseinek.²⁰ A civil és az ipari építészet korábbi egyensúlyát *„1868 után a tengerpartot elfoglaló kikötői infrastruktúra-fejlesztések borították fel. Mindez oda vezetett, hogy Fiume és Szusák (horvátul Sušak, ma Rijeka részét képező korábbi szomszédos kisváros) iskolapéldája lett a radikális modernizációból következő konfliktusoknak és diszkontinuális folyamatoknak.”*²¹

¹⁶ Lásd: Ordasi 2024; Eszik 2023, Eszik 2024.

¹⁷ Kiss Gy. 2004: 138.

¹⁸ Domokos 2010: 131.

¹⁹ Más kérdés, hogy a móló, amelyen mélyen be lehetett sétálni a „vízbe”, egyben lehetőséget teremtett egy újfajta tengerélmény megtapasztalására is.

²⁰ Eszik 2022. A témáról tágabb összefüggésben lásd Eszik 2023.

²¹ DELTAB 2022: 7. (A szerző fordítása.)

A tengerpart átalakulása része volt annak a gyors ipari fejlődésnek, amely Fiume városképét mind a mai napig meghatározza. Erről az örökségről jelentette meg 2014-ben katalógust a Rijekai Városi Múzeum (Muzej grada Rijeke).²² A kötet egyben arra is felhívja a figyelmet, hogy a premodern város ipari tengelye még nem a tengerparton, hanem a Recsina folyó mentén helyezkedett el, annak energiáját használva fel. Annak ellenére, hogy közvetlenül a tengerparton is voltak jelentős ipari létesítmények, mindenekelőtt a cukorgyár, állíthatjuk, hogy a város ipari jellege csak a vasútépítések után, az 1870-es évektől kezdett el kialakulni. A léptékváltás mértékét a térképek világosan mutatják. Önmagában a pályaudvar és a hozzá kapcsolódó új kikötő akkora területet foglalt el, mint az 1870-es évek előtti város, majd a felépülő olajfinomító, torpedógyár és hajógyár mentén több kilométeres korridor jött létre.

A kikötő és a hozzá tartozó infrastruktúra kiépítésének gazdaság- és közlekedéstörténeti háttéréről Pelles Márton és Zsigmond Gábor jelentetett meg források széles skálájára támaszkodó összefoglalót.²³ Részletesen ismertetik a rakpartok és a mólók kiépülésének egyes fázisait, a nyugat felé terjeszkedő gyártelepek sorát. A városkép tengeri kapcsolata szempontjából alapvető jelentőségű volt, hogy a magyarországi vasút a város nyugati szélén, a belváros egy része alatti alagútból a felszínre bukkanva érte el a tengerpartot.²⁴

Az olasz Emilio Scalfarotto²⁵ magyarul is hozzáférhető nagy ívű tanulmánya tudósít arról, hogy a vasút és a kikötő kapcsán más alternatívák is felmerültek. Írását különösen értékesé teszi, hogy az olasz városvezetés és a magyar hatóságok közötti kommunikációval is foglalkozik. Innen tudhatjuk, hogy a kikötő helyének kijelölése komoly viták tárgyát képezte. A konzervatív megoldás szerint ugyan is elegendő lett volna a meglévő, a Recsina (Fiumara/Rječina) folyó torkolatánál fekvő medencét kimélyíteni. A helyi kereskedők számára valóban elegendőnek tűnhetett a folyó torkolatában kialakított kikötő, ám éppen azért, mert a fiumei kikötő a magyar állam beruházásaként jött létre, jóval nagyobb területre volt szükség (még így is a korszak egészében probléma marad a helyszűke).²⁶ Ráadásul a

²² Dobrovič 2014.

²³ Pelles–Zsigmond 2018. A rijekai forrásokról lásd a magyar nyelvű jegyzékeket: Državni arhiv u Rijeci, Rijeka DARI 0046. és DARI 0007.

²⁴ Pelles–Zsigmond 2018: 37. Lásd részletesen: Majdán 2013. Az alagút után a sínek a város tengerparti útját, az egykori Deák-korzót is keresztezték, ami miatt a városvezetés tiltakozott a kormányzónál, de végül más lehetőség hiányában elfogadta ezt a megoldást. Državni arhiv u Rijeci, Rijeka. DARI-0007, 167. doboz, Nr. 1547.

²⁵ Scalfarotto 2022.

²⁶ Eszik 2019.

torkolatban megkezdett fejlesztést logikusan csak a szomszédos, a folyó túlszárnyán fekvő Szusák területén lehetett volna folytatni, amely már Horvátországhoz tartozott.²⁷ (Bár a tervet akkor elvetették, később mégis sor került a folyómeder rendezésére. 1889 és 1894 között az eredeti folyómedret elkerítették, és tőle keletre egy új medret alakítottak ki. Az így nyert területen alakították ki a fakikötőt, a Baross-kikötőt.)²⁸

Rátérve a zömmel horvát (illetve angol fordítással kiadott), kifejezetten építészettörténeti szakmunkákra, mindenekelőtt a rijekai Modern Művészetek Múzeumának (Moderna galerija Rijeka) két alapmunkája érdemel figyelmet.²⁹ A két vaskos kötet feldolgozza az 1867–1918 közötti teljes levéltári forrásanyagot. Az egyes kerületeket térképes vázlattal kísérve szinte valamennyi jelentős épületről olvashatunk információkat. Emellett önálló fejezetek tárgyalják a várostervezés kérdéskörét, különös tekintettel az 1800-as évek végének pályázataira és a jelen tanulmányban külön hangsúlyt kapó Paolo Grassi-féle 1904-ben elfogadott városrendezési tervre.³⁰ Később más szaktanulmányok is foglalkoztak Grassi tervezetével.³¹ Kiemelték, hogy Grassi munkája Camillio Sitte festői városrendezési elképzeléseinek hatását mutatja.³² A meglévő állapotok kismértékű rendezése, korrekciója mellett (pl. teraszosítások, parkok nyitása, középületek elhelyezése) a növekedési tartalékok alapját a meglévő kivezető utak meghosszabbítása, illetve kiegészítése, sűrítése jelentette. Grassi serpentinekkel és éles kanyarokkal, mellékutcákkal és lépcsősorokkal operálva a lehető legnagyobb beépíthető területet kívánta létrehozni a hegyoldalakon.³³ Ezek a serpentinutak és lépcsősorok lettek a kiindulópontjai az új tenger–táj-kapcsolatnak is. Grassi ide koncentrált a táj szépségét maximálisan kihasználni igyekvő villaépítkezéseket, illetve részben a bérházépítkezéseket is. Tanulmányában Olga Magaš így összegzi Grassi tervének hagyatékát: „A napfény, a tág perspektívák és a zöld iránti érzékenység jellemezte. Ahhoz, hogy célját elérje, két fronton harcolt: a belvárosban négyzetes utcahálózatba rendezett tömbökkel, a város feletti hegyoldalakon pedig a városra és a Kvarner-öbölre nyíló panorámás telkekkel.”³⁴

²⁷ Sclalfarotto 2022: 39.

²⁸ Eszik 2023; Ordasi 2023.

²⁹ Maroević 2001. Glavočić 1998. Fiume legjelentősebb épületeiről lásd: <https://rijekaheritage.org>.

³⁰ Magaš 1998; 2001.

³¹ Palinić 2020.

³² Lovra 2016: 207.

³³ Metzger-Šober 2012: 152.

³⁴ Magaš 1998: 75. (A szerző fordítása.)

A dolgozat központi kérdése

Mint láthattuk, Grassi a város és a tenger kapcsolatát nem közvetlenül a parton, hanem meglehetősen távol, a hegyekben felkapaszkodó utak, lépcsők és teraszok révén kívánta helyreállítani. Igaz, más lehetőség nem is igen kínálkozott. A tengerparton folyó, a város méretéhez képest rendkívül kiterjedt, közvetlenül a magyarországi háttország igényeit kiszolgáló építkezések az 1900-as évek elejére semmiféle korrekcióra nem hagytak helyet. A probléma nemcsak esztétikai, hanem részben gazdasági jelentőségű is volt, hiszen az ugyanezekben az évtizedekben meginduló turizmus révén az esztétikus táj komoly bevételi forrásokat is generált. Az iparosításban is élen járó Südbahn Gesellschaft „mellékvállalkozásaként” született meg a Monarchia egyik legjelentősebb üdülővárosa, Abbázia, majd annak mintájára, mintegy annak „magyar” verziójaként Cirkvenica (ma Crikvenica) kiépítésére került sor, jórészt József főherceg kezdeményezésére.³⁵ Ugyanakkor ezek a főként luxusigényeket kiszolgáló üdülőközségek nem pótolhatták a város növekvő zöldterületi és rekreációs igényét. Nana Palinić és Adriana Bjelanović a fiumei fachwerk (favázis)-építészetet tárgyaló munkájukban például bemutatják azokat az evezős házakat is, amelyek a Mária Terézia-móló tenger felőli oldalán álltak.³⁶ Azonfelül, hogy ez a megoldás inkább kivételes és tekintve az ipari táj jellegét meglehetősen kompromisszumokkal teli vállalkozás volt (nem beszélve arról, hogy a szél és a só hamar kikezdte a faépületeket), nagyságrendileg aligha volt képes orvosolni a tengerhez való hozzáférés hiányát.

A következőkben tárgyalt Grassi-féle városrendezési terv környezettörténeti érdekességét éppen az adja, hogy bár ez sem tudta visszaadni az elfoglalt tengerpartot, mindazonáltal a meredek hegyoldalak becsatolásával egy alternatív tengerparti élményt kínált a város számára, amely a közvetlen vízkapcsolat helyett a panorámát, tehát a látványt helyezte előtérbe. Ez persze nem csak fiumei jellegzetesség. A 19. században alapvetően megváltozott az emberek viszonya a természeti tájhoz. A korábbi, alapvetően mezőgazdasági hasznosítások korában a táj és a kultúra még nem vált el egymástól.³⁷ Az Európán kívüli, még archaikus társadalmak jelentős részében ez ma sincs másként, a tájat a „munka és az élet részeként” kezelték, nem pedig valami külső nézőpontból szemlélhető tárgynak tekintették.³⁸ Az urbanizáció hozta el azt a fordulatot, amely az emberi települést kiemelte a környezetéből, látvánnyá tette. A középkori város számára még nem volt prioritás

³⁵ Gudelj 2020. Fiume fürdővárosi szerepéről lásd Bali 2016.

³⁶ Palinić–Bjelanović 2016: 811.

³⁷ Vadas 2022.

³⁸ Mészáros 2023.

önmaga esztétikai értelemben vett táji kapcsolata, miközben nagyon is benne élt a környező vidékben (szőlőhegyekkel, veteményesekkel, legelőkkel, erdőkkel).³⁹ A 19. században azonban kialakulóban volt egy új városépítészet, egészen pontosan egy új városszemlélet, amely standardizált formákat hozott létre, és ezekből, mintegy „kényelmes páholyokból” szemlélte a környező világot, képekké sűrítve azt.⁴⁰ Ez a turista- vagy máshol panorámatekintetnek nevezett jelenség szorosan összefügg a vasút (illetve a vasutat is megelőzően a gőzhajózás) megjelenésével.⁴¹ A vasút nem csupán utazási alkalmatosság volt, hanem a világ befogadásának eszköze is. Az utas a vasútról kitekintve folyamatosan nagy perspektívákat látott maga körül, anélkül azonban, hogy ehhez saját maga külön erőfeszítéseket tett volna, mint például egy hegy megmászásakor. Ráadásul ezek a képek viszonylag gyorsan változtak is, ami a befogadó részéről megkövetelte, hogy ne vesszen el a részletekben. A 19–20. század elején ez a tekintet már adott volt.⁴² E tanulmány célja tehát az, hogy bemutassa, milyen módon alkalmazta Grassi a panorámatekintetet egy városrendezési terven keresztül, milyen előzményekre támaszkodhatott, illetve milyen módon számíthatott a korszellemre, amely egyre inkább igényelte az esztétikus táji környezetet.

Fiume topográfiája

Más Adria-parti városokhoz hasonlóan, Fiume történeti alapszerkezete merőben eltért a magyar városokétól. Mivel évszázadokon át a szárazföldi háttország irányába ható kapcsolatok korlátozottak voltak, nem alakultak ki olyan széles, főként állatok terelését kiszolgáló utak, amelyek a városokba érve is megtartották volna relatív széles dimenzióikat (mint pl. Pesten az Alföld felől érkező „marhajcsár”-utak esetében ezt láthatjuk). A város így alkalmazkodott a szűk térhez, amely a tenger és a hegyek között rendelkezésére állt. A külső szemlélő számára kaotikusnak ható, labirintusszerű utcaszerkezetnek megvolt a maga társadalmi logikája: a környező házakból felügyelt, udvarszerűen szűk terek, a csak gyalogosan járható síkatorok egy rendkívül élénk, az idegen számára talán túlságosan is intim, de mindenképpen erős közösségi kötelékeket mutató városról tanúskodtak. A szűk utcákat részben védhetőségi szempontok is indokolták, hiszen az ilyen labirintusszerű járatokban az esetleg benyomuló idegen hadsereg mozgatása szinte

³⁹ Kostof 1999.

⁴⁰ Kovács 2022.

⁴¹ Bódi–Pusztai 2012; Schivelbusch 2008.

⁴² Király 2017.

lehetetlen volt (persze ezeknek a szűk utcáknak egyéb okai is voltak, mint pl. a meleg elleni védelem, illetve általában a terepadottságok). A védelem kiemelt jelentőségét ugyanakkor jól jelzi a városfal, illetve a városfalakon belül elhelyezkedő erődítés (szemben, a Recsina túlsópartján egy további fellegrvár is állt).⁴³ A fő városkapu a tengerre nyílt, a város kereskedelmi és kulturális kapcsolatai egyértelműen a Velencei Köztársaság által uralt Adriai-partvidék hasonló adottságú városai irányába mutattak.

Mindezek a középkori alapok a 18. század végén kezdtek el rohamos tempóban megváltozni, miután a Habsburg Birodalom, érzékelve Velence hanyatlását, tengeri kijáratot keresett. Az ausztriai tartományok kapujának szánt Trieszt mintájára Fiume ekkortól kezdve egyre erősebb kötelékekkel kapcsolódott a Magyar Királysághoz.⁴⁴ A folyamat jogi és társadalmi hatásait Juhász Imre munkája részletesen mutatja be,⁴⁵ itt elég felhívni a figyelmet arra, hogy az 1700-as években megépült a Karszton átvezető, a várost a Recsina folyó mentén elérő szekérút,⁴⁶ illetve a városfalak 1780 után történt lebontásával és a tenger részleges feltöltésével létrejött a „Korzó”, az iparosodás előtti város főténgelye. Az „új város” ily módon félkörívben ölelte körül a régit, s bár a későbbi átalakulás fényében ez nem tűnik jelentősnek, de az óváros lényegében már ekkor elveszítette közvetlen kapcsolatát a tengerrel, s egy közel száz méter széles új, mesterséges partszakasz jött létre.⁴⁷

A tenger feltöltése tehát már az 1700-as évek végén megkezdődött, ugyanakkor az 1870-es évekig a beavatkozások léptéke nem volt jelentős. A hajók a természetes adottságokat használták, így mindenekelőtt a Recsina folyó torkolatát, kisebb részben (vesztégzári kikötőként) a mai vasútállomás helyén lévő öblözetet.⁴⁸ A móló- és rakpartépítkezések leginkább a természetes állapot stabilizálását, semmint egy új part kialakítását célozták. Az első jelentős táji beavatkozásra az 1850-es években került sor, ekkor a Recsina folyó korábbi torkolatát elrekesztették, hogy a holt mederből védett kikötőt alakíthassanak ki. Az új folyómeder és a holtág között kialakuló ún. Delta tekinthető a tengeri feltöltések első jelentős eredményének.

⁴³ ÖSta KA KPS GLH171.

⁴⁴ Erceg 1990: 48.

⁴⁵ Juhász 2020.

⁴⁶ A Károlyvárosból a tengerre vezető Via Carolinát 1771-ben adták át a forgalomnak, majd néhány évtized múlva Zengg (ma Senj Horvátország) felé is épült összeköttetés, a Via Josephina. A 19. század elején a fiumei országutat újragondolták, ekkor született meg a legendás Lujza út, amely egészen 1873-ig fő kereskedelmi csatornaként funkcionált Magyarországon és a tenger közt. A vasutat nagyrészt ezen utak töltéseinek vezették végig. Fest 1887.

⁴⁷ Palinić 2020: 63–82.

⁴⁸ A szabad kikötőknek a 18–19. században elengedhetetlen tartozéka volt a járványok elleni védekezés eszköze, a vesztégzár, ahol a beérkezőket megfigyelték, mielőtt a városba léptek.

Bár felmerült a lehetősége annak, hogy a kikötőt is ide telepítik, végül az 1870-es évek nagy munkálatai nyugat felé folytatódtak.⁴⁹ A mai térképeken elsősorban a vasútvonal vezetésén látható a korábbi íves, öbölszerű partvonal. A feltöltések után egy kiegyenesített 100–200 méter széles, vasúti sínekkel és raktárakkal teli parti sáv jött létre, amely előtt mólókkal tagolt medencék helyezkedtek el.

A tengeri kapcsolat szempontjából döntő jelentőségűnek bizonyult, hogy az 1870-es évek építkezései során, marseille-i mintára egy, a nyílt víztől tökéletesen védett tengeri „csatornát” alakítottak ki. A Mária Terézia-hullámgát (vagy más néven *longo molo*) az óváros előtt kialakított földnyelvről indulva a pályaudvarig több mint egy kilométer hosszan elrekesztette a tengert.⁵⁰ Ily módon egy, a dunai léptékekhez fogható vízparti látvány jött létre, amely azonban annyiban különbözött a folyami kikötőktől, hogy a rakodást és a kikötést segítő keresztmólók sora szabdalta fel. Természetes alapokon tehát, de lényegében egy, a korábbi táj jellegétől merőben különböző, mesterséges kikötőmedence alakult tehát ki.

A tengertől elhódított területek azonban túlságosan értékesek voltak ahhoz, hogy csupán ipari létesítményeknek adjanak otthont, nem beszélve a nyilvánvaló reprezentatív kíváncsalomról. A Szapáry rakpart (ma Riva) mentén új palotasor épült, legszebb pontján az Adria palotával, illetve a Recsina partjának felöltésén egy egészen új, négyzetrácsos utcahálózatu városrész is helyet kapott a színházzal és a vásárcsarnokokkal.⁵¹ Ez az új város, bár alig néhány telektömbnyi mélységű volt, mégis ez képviselte a 19. századi városeszményt. Hasonló „új város” épült ki a vasútállomáshoz vezető út mellett, mai nevén a „Brajda” városrészben. Itt is törekedtek a négyzet alapú utcahálózatra, noha a terepadottságok ezt nem tették maradéktalanul lehetővé. Nyugat felé haladva a beépítettség intenzitása, rendezettsége látványosan csökkent. A tenger melletti ipari zóna alig három évtized alatt 3-4 kilométernyire terjeszkedett, a város ezt a sebességet nem tudta követni. Az egykori szőlőhegyeken épültek ugyan kisebb-nagyobb munkáslakótelepek, de ezek jellemzően egy-egy gyár és üzem (torpedógyár, MÁV, rizshántoló) igényeit szolgálták, semmint egy tervszerű városnövekedés irányába hatottak.

Még egy fontos szerkezeti sajátosságot kell kiemelni: az óváros szinte hermetikus zártságát. Az új építkezések láthatóan nem arra irányultak, hogy megnyissák az óvárost, nem születtek tervek az utcaszerkezet modernizálására sem. A rep-

⁴⁹ A kikötőépítkezések Hajnal Antal nevéhez fűződnek. A partszakasz egyes építési munkálatainak sorrendjét, nagyságát és pénzügyi kereteit a Pallas Nagylexikon „Fiume” szócikke tömören összefoglalja. A kikötőben található épületekről, az akkor újdonságnak számító beton raktárakról részletes tanulmányt közöl Palinić 2009.

⁵⁰ Pallas Nagy Lexikona „Fiume” szócikk.

⁵¹ Az egyes építkezésekről lásd Maroević 2001: 543.

rezentatív „városkapuk” sem az óváros, hanem a 18. században kialakult Corso két végén helyezkedtek el. Noha más városokban is kialakultak hasonló óvárosi zárványok, Fiume esetében mindez különösen feltűnő lehetett. Erre utal a tény is, hogy a már idézett vármegye-monográfia is külön felhívja a figyelmet a régi olasz város szerkezeti különállására. Az első világháborúig, ideértve Grassi tervét, a városrendezésnek nem sikerült változtatnia ezen a helyzeten. Annak ellenére sem, hogy a régi, sikátoros belvárost a kortársak egyáltalán nem találták szépnek: egészségtelen, túlszűfolt, elavult városrésznek tekintették.

Mivel tehát a tenger felé nem volt hely, a város már Grassi tervei előtt is a hegyoldalak irányába kezdett el terjeszkedni, mintegy megkerülve a régi Fiumét és persze a kikötőt is. A közigazgatás jelentős része, különösen a magyar állam érdekeltségébe tartozó iskolák, igazságügyi és kormányzói paloták, kaszárnnyák jellemzően a hegyoldal „magaslati pozícióit” foglalták el.⁵² Ennek a tengerre néző, monumentális épülettípusnak legszebb példája kétségkívül az 1903-ban átadott kormányzói palota, amelynek tervezője a budai várat is bővítő Hauszmann Alajos volt.⁵³ A palota számunka legérdekesebb városképi megoldása, hogy az közvetlen rálátást biztosít az Adamich téren át a tengerre, mintegy „akropoliszi pozícióban”.⁵⁴

E panorámaépítészet hasonlóan markáns alaptípusa volt a szomszédságában található villaépület, amely 1881-től József főherceg nyaralóhelyeként vált ismertté.⁵⁵ Itt a belvárosra jellemző szűkösségnek mintha az ellentétét látnánk. Az épület körül tágas park terül el kilátást biztosító teraszokkal, illetve magához az épülethez is csatlakozott egy nagyobb terasz. Általában is megfigyelhető, hogy a fiumei kertépítészet igyekezett a tengeri panorámát feltárni. A város első közparkja a vasútállomástól nyugatra, a mai Mlaka városrészben található: „A Corsia Deák végén van a fiumeiek nagy közkertje, a gyönyörű Giardino Pubblico, mely babér- ligeteivel, festői kilátást nyújtó [sic!] terrássaival, a város közönségének egyik legkedveltebb sétahelye.”⁵⁶

A 19. században születtek ugyan tervek, amelyek ezeket a parkokat, villa- negyedeket a tengerig levezették volna, ám a gazdasági racionalitás ennek a szó-

⁵² Pl. Királyi Magyar Tengerészeti Akadémia (Percz Samu, 1903), *Vojarna Baruna Jelasića* (Adam Olf, 1858), *Vojarna Pješačke Plakovnije* (Emil Eisneer, Adolf Ehrlich, 1911), *Vojarna Madarske Financijske Policije* (Koch Károly, 1913). Lásd részletesen Glavočić 1998; Maroević 2001.

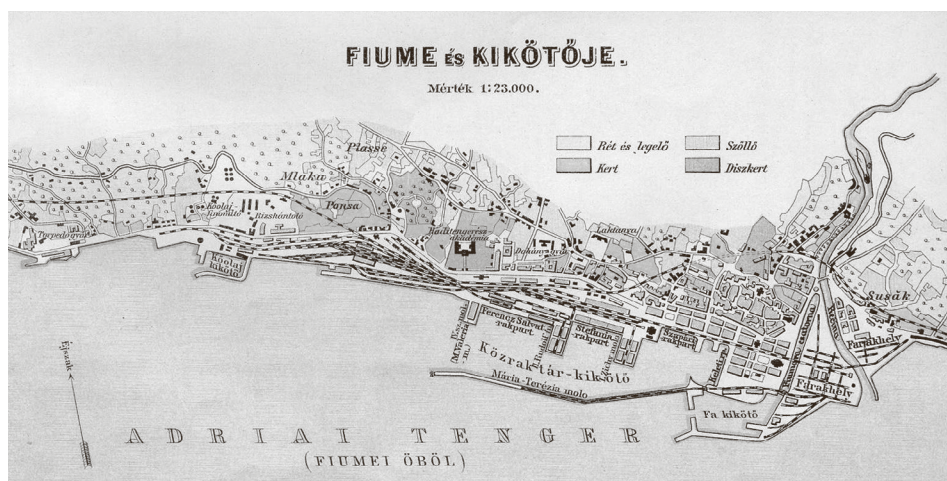
⁵³ Dundović 2017.

⁵⁴ Hauszmann 1896.

⁵⁵ Gudelj 2000: 194.

⁵⁶ Sziklay 1897. o. n.

legszorosabb értelmében sem hagyott helyet.⁵⁷ Ezért az óvárostól nyugatra terjeszkedő ipari korridor felett egymás után épültek a kisebb-nagyobb villák, amelyek impozáns panorámát biztosítottak a Fiumei-öbölre. Ez a félig-meddig kényszer szülte helyzet lett a kiinduló alapja a Grassi-féle rendezési tervnek. Megjegyzendő, hogy Grassi szívesen látott volna új palotákat a tengerhez közelebbi területen is, mindenekelőtt az óváros bontása révén. A belváros szanálására azonban, feltehetően a pénzhiány miatt, nem került sor, így a Grassi-féle terv tényleges városfejlesztési hatása az óvárosra s az feletti, gyéren beépült hegyoldalakra koncentrált. Ezek a hegyoldalba vezetett utcák egyben választ adtak a város elveszett tengeri kapcsolatának kérdésére is.



1. ábra: Fiume térképe az 1900-as évek elején. A feltöltésre épült kikötő többszöröse a város nagyságának. A hegyoldalak jelentették a város növekedési tartalékait. A Grassi-féle terv elsősorban ezen a területen hoz majd újdonságokat.
 Forrás: Kogutowicz: „Megyei térképek” c. mű lapja⁵⁸

Az 1904-es rendezési terv

A város imént vázolt topográfiája, ha nem is terv nélkül, de az éppen aktuális beruházási igényekre, mindenekelőtt a vasút és a kikötő elhelyezésére reagálva ala-

⁵⁷ Josef Bainville 1861-es elképzelése a Giardino Pubblico kiterjesztését szorgalmazta a tenger irányába. Magaš 2001: 72.

⁵⁸ Letölthető: ELTE Lazarus, <http://lazarus.elte.hu/hun/maps/1910/gonczy/fiume.htm> – utolsó letöltés: 2025. február 1.

kult ki. A 18. századi Corso kiépülésének első tervei az 1770-es évekből maradtak fenn.⁵⁹ A meglehetősen sematikus, egyenes utcavezetés a korszak racionális, klasz-szicista elképzeléseit tükrözte. A város korabeli főmérnöke, Anton Gnamb ezen elképzelések mentén valósította meg a város bővítését, miután II. József engedélyt adott a városfalak bontására.⁶⁰ Az óváros és a tenger közötti háztömbök lényegében a 19. század első felében épültek ki. Később, 1843-ban Josef Bainvillea készítette el a mai belváros szerkezetét meghatározó tervet.⁶¹ Itt jelenik meg először a Recsina folyó melletti félszigetszerű feltöltés, a későbbi „új város”, itt látjuk először a vasút óvárost megkerülő vonalvezetését, illetve a tengert elrekesztő gátat. Bainvillea 1861-ben tovább bővítette elképzelését, immár a tervezett vasútállomáson túli részekre is kiterjedően. A kikötő végleges terveit jegyző Hajnal Antal lényegében ezt a nyugat felé elnyúló városrendezési elképzelést követte a horvát–magyar kiegyezés (1868) után.⁶²

A hirtelen felgyorsuló építkezéseket látva, illetve nemzetközi példákat követve a városvezetés 1873-ban nyilvános pályázatot hirdetett, ám ezt akkor még nem követte rendezési terv.⁶³ A 19. század végének építkezései így lényegében a 19. század elején meghatározott Bainvillea-féle alapterv szerint haladtak tovább.⁶⁴ A dualista korszak beruházásai jellemzően a vasútvonal mentén kiépülő gyárnegyedre és a kikötőre irányultak. Városi szinten elsősorban a középületek (kiemelten az iskolák) elhelyezésének problémáját kívánták megoldani.⁶⁵ Noha nagy számban épültek lakóházak is, ezeket – mint már volt róla szó – jellemzően a meglévő úthálózat elemei között „kifeszített” két új négyzetláncos utcahálózatu városrészben, a már említett mesterséges földnyelven (színház és környéke), valamint a vasútállomással szemben kialakított új városnegyedben, a Brajdában helyezték el.⁶⁶ A „hegyvidék” beépítése szórványos maradt. Mivel a város természetes kapcsolatait évszázadokon át a tengermellék felé irányultak, az amúgy is meredek, nehezen járható hegyoldalak felé nem alakultak ki jelentős, a beépítést természetes módon magukhoz vonzó nagyobb kivezető utak.

⁵⁹ Magaš 2001: 62.

⁶⁰ Magaš 2001: 61.

⁶¹ Magaš 2001: 64.

⁶² A 1870-ben Hilarion Pascal készíti el az első terveket, amelyeket 1877 után Hajnal Antal vitt tovább. Pelles–Zsigmond 2018: 38.

⁶³ Palinić 2020: 66.

⁶⁴ Palinić 2020: 66.

⁶⁵ Magaš 1998: 53.

⁶⁶ Lovra 2016: 213. Érdemes megjegyezni, hogy a szomszédos, a folyó túlsópartján fekvő horvát városban, Szusákon is hasonló intenzitású építési láz zajlott. A két város közötti határvonalat építészeti értelemben alig lehet kimutatni.

A 19. század végére azonban a viszonylag könnyen elérhető, kevésbé meredek telkek elfogytak. Ezért a város műszaki osztálya az 1873-as pályázat eredményeinek felhasználásával felkérte Grassit egy átfogó rendezési terv elkészítésére, amely 1904-ben került publikálásra.⁶⁷ Az eredeti térképek nem maradtak fenn, csupán néhány szelvény, melyeket a két világháború közti módosítások alapjaként használtak fel.⁶⁸ Grassi tervét tehát a szakirodalom elsősorban a szöveges rész alapján tárgyalja, illetve az ennek nyomán kiépülő városrészeket elemezve mutatja be.

A terv mindenekelőtt számolt a realitásokkal. A tengerpart megnyitását nem tartotta elképzelhetőnek. Ugyanakkor a belváros bontását szükségesnek vélte, mint ahogyan a városvezetés és a magyar hatóságok is szorgalmazták azt. Ezt nem csupán városrendezési, közlekedési okokból tartották szükségesnek, hanem ettől remélték az egészségügyi helyzet javulását is (szűk, zsúfolt, levegőtlen utcák felszámolása). Grassi is azt javasolta, hogy a belváros megnyitásával, egy boulevard-ral kössék össze az új városrészeket.⁶⁹ Erre azonban anyagi okok miatt nem került sor.

Jelentős urbanisztikai átalakításokra mindenekelőtt a hegyvidéki városrészek integrációjában volt reális lehetőség. A művészettörténész Branko Metzger-Šober a későbbi térképekre vetítve rekonstruálta az új utcanyitásokat. Eszerint jól kivehető, hogy Grassi az óváros feletti meredek hegyoldalon javasolt bővítéseket.⁷⁰ Elvetette az „északi városokra” jellemző széles feltáró utakat, egyrészt azért, mert ezekre nem lett volna elegendő hely, másrészt azért, mert véleménye szerint szűkség sem volt rájuk, mivel délen van elegendő fény. A terep meredeksége miatt az utak egy jelentős része szerpentinként kapaszkodik fel. A gyalogosforgalom számára néhol szélesebb, reprezentatív, máshol keskenyebb lépcsősorokat nyitott. A házakat sok helyütt csak úgy lehetett elhelyezni, hogy kisebb hidakkal, illetve lépcsőkkel csatlakoztak az úttesthez.⁷¹

A Grassi-féle terv nem csak azért újszerű, mert alternatívát kínált az addig lineárisan terjeszkedő városszerkezet számára. Legalább ilyen jelentőségű, hogy az új városrészek – elsőként a történelem során – a tengert nem csupán közlekedési, illetve megélhetési térként, hanem levegője okán, sőt önmaga látványáért integrálták. (Legjellemzőbb ilyen utcák: [Via Belvedere/Ticijanova], Via Risorta/Prvog Maja és a Via del Calvaria/Kalvarija.) A Kálváriára kapaszkodó panorámaútról Grassi maga így írt: „Ez az út új építési telkek sorát hívja életre, elsősorban szaba-

⁶⁷ Grassi 1904.

⁶⁸ Palinić 2020: 63.

⁶⁹ Metzger-Šober 2012: 152.

⁷⁰ Metzger-Šober 2012: 152.

⁷¹ Palinić 2020: 72.

don álló lakóházak és villák számára. Egy festőien szép és érzékekre ható útról van szó. Nagyszerű látványt kínál Terszat [vagy olaszul Tersatto, ma horvátul Trsat] fellegvárára, az alatta elterülő Szusák városára, a Recsina torkolatára, magára a várostra és annak gyönyörű öblözetére. Az ide látogatók mindezt a legszebb emlékeik közt viszik majd magukkal, a városlakók pedig élvezhetik és csodálhatják a város és környékének festői fekvését.”⁷² Ahhoz, hogy a panoráma kínálta lehetőségeket minél jobban kiaknázza, Grassi a házak magasságát úgy szabályozta, hogy a lenti házsor ne takarja ki a fenti házak ablakait, sőt ahol úgy látta jónak, csak az út egyik oldalának beépítését szorgalmazta. Ezeknek az utcáknak a kiépülése egybeesett a szecesszió térnyerésével, így ez a városrész nemcsak beépítési struktúrájában, de stílusában is sajátos, a belvárostól elütő karaktert hordoz (noha látni kell, hogy a belvárosban is épültek jelentős szecessziós alkotások).



2. ábra: A panorámautcák egyike, a Via Valscurigne (Oszečka) a 20. század elején
 Forrás: <https://www.fiumemondo.it/galleria/> - utolsó letöltés: 2025. június 1.

⁷² Palinić 2020: 74. Az angol verzióból a szerző fordítása.

A vasút és a panoráma

Mint láthattuk, Grassi nagyon is tudatosan számolt a panoráma kínálta lehetőségekkel. Mindezt a korábbi szakirodalmak is feltárták és bebizonyították. Nem foglalkoztak azonban egy érdekes párhuzammal, nevezetesen azzal, hogy a panoráma iránti fokozódó igény egy általános tájérzékelési fordulat része volt, amely szorosan összefüggött a vasút, jelen esetben a fiumei vasút kínálta élménnyel.

Korábban utaltam rá, hogy a Fiuméről alkotott magyar útirajzok sajátosak a hazai városirodalomban. Fiumének nincsen „saját magyar” írója (legalábbis olyan, aki a nagy nemzeti kánonba is bekerült volna), a városról alkotott szövegek jellemzően útleírások, melyekben különösen erősen artikulálódik a megérkezés, a tengerrel való első találkozás élménye. Ez a találkozás, a távlati, panorámaszerű kép a Karszton átkelő vasút ablakaiból tárulkozik fel. Domonkos László és Kiss Gy. Csaba a vasút és a tenger találkozásának motívumát Kenedi Géza 1884-es útikönyvének leírásáig vezeti vissza, ahol a szerző így ír: „Egy óra hosszat tart, amíg a vonat a fiumei öböl északi párkányzatáról aláereszkedik... Az utas [...] abban az élvezetben is részesül, hogy [...] több ezer lábnyi magasságból, mintegy fölülről tekintheti át a szigetek által tarkított tengeröblöt, akárha egy művészileg kifestett részlettérkép feküdne előtte.”⁷³ Ez a panoráma nyitókép olvasható Kosztolányi Dezső Esti Kornéljában is: „Ott volt alatta, előttte, valóban ott volt, a tenger volt, maga a tenger, simán és kéken, ahogy azon az elemi iskolai falitérképen látta... Szébb és nagyobb volt annál, amit valaha is elképzelt. Sima, kék végtelen, rajta a bárkák, csorba fél dióhéjak és vitorlák, fehér, narancsszín, fekete vitorlák, ferdén rábillenve, mint pilleszárnyak, tikkadt lepkekék, melyek leröppennek a víztükörrre, s isznak belőle. Távolról csak panoráma, képeskönyv képe, halk, majdnem mozdulatlan.”⁷⁴ A fiumei látképet a legtöbb mai magyar olvasó kétségkívül Kosztolányi szövege okán ismerheti, bár mint láttuk, hogy őt megelőzve a 19. század végén egy sor hasonló tartalmú leírás keletkezett. Különösen izgalmasak a Mák Ferenc által idézett iskolai kirándulások beszámolóí, hiszen jelzik, hogy Kosztolányi itt nem egy egyedi tájélményt, hanem egy széles körben elterjedt látásmódot rögzített: „ott csillogott előttünk Fiume öble, végtelen vizével, mely összeolvadt a távoli partok kéklő szegélyével. A lenyugvó nap arany színre festette lassú fodrait, itt-ott egy-egy vitorlás vagy halászbárka lassú méltósággal haladt célja felé.”⁷⁵

⁷³ Kenedi 1884. Idézi Domonkos 2010: 131.

⁷⁴ Kosztolányi 1933. Harmadik fejezet. o. n.

⁷⁵ A nagykanizsai polgári fiúiskola kirándulásának névtelenül közölt beszámolóját idézi Mák 2010: 33.

Pontosan ugyanezt vagy legalábbis ehhez nagyon hasonló látványt kínáltak a Grassi-féle tervben felvázolt panorámautcák. S bár hiba volna közvetlen összefüggést keresni a magyar irodalmi alkotások tájábrázolása és egy olasz várostervező városképi elképzelései között, megkockáztathatjuk a feltevést, hogy az elsőre talán általánosnak tűnő „korszellem” fogalmán keresztül összefüggést keressünk a tengeri panoráma e két, egymástól látszólag független megjelenési formája között.

A nagy kérdés valójában az, hogy milyen magyarázatot találhatunk a 19. század végének panorámák iránti fogékonysága mögött. A válasz nyilván mélyebb elemzést igényelne, itt megelégszem a vasút szerepének tárgyalásával. Wolfgang Schivelbusch a vasúti utazás művelődéstörténetét bemutató munkájában külön fejezetet szentel a panoráma kifejlődésének.⁷⁶ Amellett érvel, hogy a vasút a korábbi szekérutakkal ellentétben a megfigyelő és a táj újfajta találkozását hozta magával. A vasút mindenekelőtt sokkal kényelmesebb utazást tett lehetővé. A Fiumébe még szekérral érkező Wesselényi Miklóst például annyira kimerítette az út, hogy testét és lelkét „szétválva” érezte, szekerét pedig mérgében el akarta égetni.⁷⁷ Fél évszázad múltán Kenedi Géza már arról ír, hogy „imhol a vasút is elébe kerül a kora tavasszal a civilizációban sýnylódó emberiségnek. A cseresznyevirággal kihajtanak a körutazási jegyek.”⁷⁸ A vonat a megfigyelő új státuszát hozta magával, egy olyan megfigyelőét, aki úgy élvezheti a természet szépségét, hogy közben a civilizáció kényelme veszi körbe. A másik igen lényeges adottsága a vonatnak a sebesség. A korábbi, gyalogos vagy akár szekérral érzékelt részletes tájélmény szükségszerűen leegyszerűsödött. A közeli részletek elmosódtak, a szem a lassabban változó távolabbi formákat próbálta meg rögzíteni. A korszak vasúti plakátjai is ezt az új látásmódot igyekeztek reklámozni. Végül fontos hangsúlyozni, hogy a vasút műszaki jellemzői, a pályákon alkalmazott standardizált ívek, emelkedések és töltések révén a szemlélő lényegében egy, „a táj fölé” pozicionált helyzetbe került. Ez a rálátás rögzíti a szemlélő tekintetét, aki a különféle tájakat ily módon egyetlen utazás képsoraiként érzékelheti.

A 19. század közepén a vasúti panoráma még kuriózumnak számított, fél évszázad múlva viszont már érett felnőtt korban volt az a nemzedék, amely gyerekkorától kezdve természetesnek találta a vasúti utazást, azt, hogy a tájat mintegy kiterítve, „kényelmes fotelból” (legalábbis az első osztályon) tekintve lássa és élvezze. Innen csupán egy lépés, hogy ezt a látványt az emberek saját otthonaikban is élvezni szeretnék, az építészektol és a születő urbanisztikai tervezéstől pedig el-

⁷⁶ Schivelbusch 2008: 61.

⁷⁷ Wesselényi 1836: 28.

⁷⁸ Kenedi 1884. Idézi Kiss Gy. 2000: 145.

várják ennek gyakorlati megvalósulását. Megkockáztathatjuk tehát, hogy a vasút, a panoráma felfedezése és a 20. század elejének látványra oly érzékeny várostervezési gyakorlata között volt egy korszellemben rejlő kapcsolat.

A vasút persze mindenhol kínált panorámát, más kérdés, hogy a táj volt-e olyan magával ragadó, hogy ezt az emberek észre is vették. Fiumében a tenger látványa kétségkívül ilyen volt, ráadásul a magyar tájirodalomban nem csupán egyike a tengerparti tájnak, hanem az egyetlen. Ennek köszönhető az a gazdag irodalmi korpusz, amellyel illusztrálhatjuk a panoráma meghatározó jelentőségét a kortársak tájszemléletében. Persze Fiume kiemelt jelentőségét nemcsak tájfelrajzi adottságai, hanem politikai szerepe is indokolja. A magyar *genius loci* itt egy korábban nem ismert mediterrán teret igyekezett birtokba venni.⁷⁹

Másfelől az urbanisztikai lehetőségek tekintetében is sajátos helyzetben volt Fiume. A tengerpart intenzív iparosítása miatt Grassi nem is tehetett volna mást, minthogy a hegyoldalak felé orientálja a várost, amerre egyébiránt magától is haladt. Az azonban a tenger panorámaszerű élményének elevenségét mutatja, hogy ezt a kényszert milyen tudatosan aknázták ki nemcsak ő, de az ő terveit követő építészek és megrendelőik egész sora is. Manapság a vizuális értelmezések⁸⁰ korában mindez egyáltalán nem tűnik meglepőnek, sem innovatívnak. Ugyanakkor a 20. század elején a tenger látványának ez a „tudatos fogyasztása” még, ha nem is meglepő, de mindenképpen innovatív, a kortársak által a rácsodálkozás élményét nyújtó ötletnek tűnhetett.

Grassi tervének környezettörténeti jelentőségét ezek után éppen az adja, hogy a korábbi elképzelésekhez képest már nem csupán a város okszerű bővítésében gondolkodott. Ha a 19. században keletkezett városbővítési tervekét nézzük, azok nemhogy segítették volna, hanem épp ellenkezőleg, gátolták a város és a tenger találkozását. A 18. századi vedutákon még a vitorlás hajók közvetlenül a házak előtt pihennek. Ez a tengerre néző „főtér” egyébiránt ma is jellemző a kisebb isztriai és dalmáciai városokra, kifejezve a szoros kapcsolatot a város lakói és a tenger között. Isztria és Dalmácia egyik sajátossága volt évszázadokon át, hogy társadalmi, kereskedelmi és kulturális kapcsolataikat nem a szárazföld, hanem a tenger irányában építették ki.⁸¹ A 19. század végén, a magyar uralom során ez a helyzet megváltozott. A tengerpart monumentális, ipari zónába rendeződött, amely immár nem a környező kisvárosok léptékéhez, hanem a szárazföld belső területeinek (gyakorlatilag a Magyar Királyságnak) léptékéhez

⁷⁹ Eszik 2015.

⁸⁰ Zuh 2020.

⁸¹ Simon 2024: 105.

igazodott. A 20. század elején Fiume egy középváros volt egy nagyvárosi tengerparttal. Az aránytalanság vezetett oda, hogy a szintén ugyanebben az időben megélénkülő idegenforgalom hosszú ideig nem tudott mit kezdeni a „tenger nélküli” tengerparti várossal. Grassi érdeme, hogy felismerte és a várostervezés gyakorlatába ültette ember és táj új kapcsolatrendszerét. Ebben a kapcsolatban felértékelődik a vizualitás, a látvány fogyasztása, a környezet „használat nélküli használata”. A város fölött magasodó sziklákra vezető serpentinek és teraszok révén egy vertikálisan felépülő, amfiteátrumszerű városbővítésnek tette le az alapjait. Némi túlzással, de a lényegét jól érzékeltetve azt mondhatjuk, hogy Fiume ezzel a lépéssel visszaszerezte tengerparti fekvését.

Források

Österreichisches Staatsarchiv Kriegsarchiv, Wien (ÖStA KA)

KPS GH171. Plan der Stadt Fiume. [Másolatban a rijekai levéltár állandó kiállításán látható. Évszám nélkül]

Državni arhiv u Rijeci, Rijeka (DARI)

DARI-0007 Kr. Gubernij Za Rijeku I Ungarsko-Horvatsko Promorje / Magyar-Horvát Tengerparti Kormányzóság [a levéltárban elérhető magyar nyelvű jegyzékkel].

DARI-0046. Pomorska oblast za ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci (Govcrno marittimo il litorale ungarno-croato) Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai, 1870-1918. Kaposvár – Rijeka 2011.

DELTAB 2022: [A rijekai egyetem projektje a Delta megújítására. Feltöltött vitaanyag:] https://deltalab.hr/wp-content/uploads/2022/07/URBAN-STUDEIS_Topic-2022_23.pdf – utolsó letöltés: 2024. május 30.

Grassi, Paolo 1904: *Relazione intorno al progetto di regolazione ed ampliamento della città di Fiume*. Fiume.

Hauszmann Alajos 1896: A fiumei kormányzó palotája. *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye* (30) 5. 177–180.

Kenedi Géza 1884: *A Quarnero. Fiume és Abbazia*. Budapest.

Kosztolányi Dezső 1933: *Esti Kornél*. <https://mek.oszk.hu/00700/00744/00744.htm> – utolsó letöltés: 2024. június 21.

Pallas Nagy Lexikona (1897–1911). HTML változat 1998, Budapest. <https://mek.oszk.hu/00000/00060/html/> – utolsó letöltés: 2024. június 21.

Hivatkozott irodalom

- Bali Lóránt 2016: Fiume (Rijeka) mint adriai magyar fürdőváros felemelkedése és hanyatlása a XVIII. századtól a XX. század elejéig, különös tekintettel a magyar agrárexportra. In: Szabó Zoltán (szerk.) *Fürdővárosok környezete*. Túrkeve, 111–132.
- Bădescu, Gruia 2021: Architectural Reconfigurations and Urban Remaking After Ruptures: Interrogating Frontier Urbanism in Rijeka/Fiume. *Central European Horizons* (2.) 1. 43–70.
- Benkő Andrea 2009: *Fiume magyar emlékezete. Skultúty Csaba gyűjteménye*. Budapest.
- Dobrovič, Erna (szerk.) 2014: *Riječka industrijska priča / Rijeka's Industrial Past*. Rijeka.
- Domonkos László 2020: *A kicserélt város*. Mák Ferenc bevezető tanulmányával. Kemény András fotóival. Budapest.
- Dundović, Boris 2017: The Governor's Palace in Rijeka as an Architectural Manifestation of the Hungarian Socio-Political Body at the Close of the Nineteenth Century. *A Cultural History of Capitalism: Britain, America, Croatia. An International Symposium*, Zagreb, 7–8 April. [Abstract]. Zagreb, 1–2.
- Erceg, Ivan 1990: A bécsi udvar Adria-politikája a 18. században. *Világtörténet* (12.) 1. 48–54.
- Eszik Veronika 2015: A magyar–horvát tenger mellék mint nemzetiesített táj: adalék az intézményesülő földrajztudomány és a nemzetépítés kapcsolatához. *Korall* (16.) 62. 75–96.
- Eszik Veronika 2019: Fiume árnyékában: A magyar kikötő dualizmus kori iparosításának regionális következményei. *Korall* (20.) 76. 22–42.
- Eszik Veronika 2019: „Közelebb hozni a tengert az ország szívéhez”. A magyar tenger megalkotása (1868–1914). In: Egyed Emese – Pakó László – Sófalvi Emese (szerk.): *Certamen VI: Előadások a Magyar Tudomány Napján az Erdélyi Múzeum-Egyesület I. Szakosztályában*. Kolozsvár, 233–244.
- Eszik Veronika 2022: És a modernizációról ki tehet? Konfliktusok a fiumei városi tér modernizációjának kapcsán – a nacionalizmus nyelvén elbeszélve. *Pro Minoritate* Ősz. 63–84.
- Eszik Veronika 2023: „Az a nép kifakadt a méter-rendszer ellen is...” A városi modernizáció kritikus percepciója a dualizmus kori Horvátországban. (Doktori disszertáció) Eötvös Loránd Tudományegyetem, Budapest.
- Eszik Veronika 2024: *Fiume hosszú árnyéka. A városi modernizáció kritikája a 19. század második felében*. Budapest.

- Fekete Zsuzsanna 2022: A Magyar Adria Egyesület alapításának, kezdeti éveinek rövid története. *Pro Minoritate* Ősz. 143–156.
- Fest Aladár 1897: A magyar tengerpart közlekedési viszonyai. Történeti rész. In: Borovszky Samu – Sziklay János (szerk.): *Magyarország Vármegyéi és Városai: Fiume és a magyar-horvát tengerpart*. https://adt.arcanum.com/hu/view/Borovszky_Fiume/?pg=0&layout=s - utolsó letöltés: 2025. május 06.
- Fest Aladár 1906: *Fiume*. Budapest.
- Fest Aladár 1912: *Fiume a XV. században*. Budapest.
- Fried Ilona 2001: *Emlékek városa – Fiume*. Budapest.
- Gergely András 1982. *Egy gazdaságpolitikai alternatíva a reformkorban: A fiumei vasút*. Budapest.
- Glavočić, Daina (szerk.) 1998: *Arhitektura secesije u Rijeci/ Secessional Architecture in Rijeka*. Rijeka.
- Gudelj, Jasenka 2020: Grand Hotels Around the Kvarner Bay: Sea Hospitality Between Austria and Hungary. *MDCCC 1800* (9.) 179–202.
- Jakab Elek 1881: *A magyar Fiume*. Budapest.
- Juhász Imre 2020: *Fiume. Egy közép-európai város és kikötő a hatalmi érdekek metszéspontjában*. Budapest.
- Király Edit 2017: “Die Donau ist die Form”: *Strom-Diskurse in Texten und Bildern des 19. Jahrhunderts*. Wien–Köln.
- Kiss Gy. Csaba (szerk.) 2004: *Fiume és a magyar kultúra. Művelődéstörténeti tanulmányok*. Budapest.
- Kiss Gy. Csaba (szerk.) 2020. *Fiume és környéke a 19. századi magyar útirajzokban*. Budapest.
- Kovács Krisztina 2022: A modern nagyváros vizuális reprezentációi. Irodalom és fotóművészet kapcsolódásai. *Per Aspera Ad Astra* (9.) 1. 36–56.
- Kostof, Spiro 1999: *The City Assembled*. London.
- Körösi Sándor 1982: *Adalékok Fiume néprajzához*. Kolozsvár.
- Lovra, Éva 2016: Urban Tissue Typology and Urban Typology (1868–1918). Special Cases: Zagreb and Rijeka. *Prostor: a Scholarly Journal of Architecture and Urban Planning* (24.) 2. 202–215.
- Magaš, Olga 2001: Urbani razvoj Rijeka / Urban Development of Rijeka. In: Maroević, Ivo et al. 2001: *Arhitektura Historizma u Rijeci 1845-1900 / Architecture of Historism in Rijeka 1845–1900*. Rijeka, 60–97.
- Magaš, Olga 1998: Urbani razvoj Rijeke i Sušaka na prijelomu stoljeća / Urban Development of Rijeka and Sušak at the Turn of Century. In: Glavočić, Daina (szerk.): *Arhitektura secesije u Rijeci/ Secessional Architecture in Rijeka*. Rijeka, 50–79.

- Majdán János 2013: A fiumei vasút kiépülése és annak város alatti szakasza. *Közép-Európai Közlemények. Történészek, geográfusok és regionalisták folyóirata* (6.) 3. 39–46.
- Maroević, Ivo et al. 2001: *Arhitektura Historizma u Rijeci 1845–1900 / Architecture of Historism in Rijeka 1845–1900*. Rijeka.
- Mák Ferenc 2020: A Szent Korona legszebb gyöngye. In: Domonkos László: *A kicserélt város*. Budapest., 5–71.
- Mészáros Csaba 2023: Mások tája és a mi tájunk. A környezetérzékelés antropológiai látásmódja. *Replika* 128. 13–34.
- Metzger-Šober, Branko 2012: Regulacijski plan grada Rijeke Paola Grassija, 1904. *Prostor: a Scholarly Journal of Architecture and Urban Planning* (20.) 1. 146–157.
- Ordasi Ágnes 2023a: A faipar és fakereskedelem térformáló hatása a dualizmus kori Fiumében. *Századok* (157.) 1. 5–32.
- Ordasi Ágnes 2023b: *Társadalom és állam kapcsolata Fiumében a dualizmus korában*. Budapest.
- Palinić, Nana 2009: Rane armiranobetonske konstrukcije u riječkoj luci. *Gračevinar* (61.) 5. 435–444.
- Palinić, Nana 2020: The Aesthetic Component in Early 20th Century Urban Plans of Rijeka. *Architectural Aesthetics An Old Matter Revisited* 8. 63–82. <https://sita.uauim.ro/article/8-palinic-the-aesthetic-component-in> – utolsó letöltés: 2024. június 21.
- Palinić, Nana – Bjelanović, Adriana 2016: Wooden Structures in the Historic Port of Rijeka. *Gračevinar* (68.) 10. 801–814.
- Palugyay Imre 1864: *A magyar tengerpart, előadja Palugyay Imre*. Pozsony.
- Pelles Márton – Zsigmond Gábor 2018: *A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet története 1868–1921*. Pécs.
- Radich Ákos 1883: *Fiume közjogi helyzete*. Budapest.
- Reill, Dominique Kirchner – Jeličić, Ivan – Rolandi, Francesca 2022: Redefining Citizenship after Empire: The Rights to Welfare, to Work, and to Remain in a Post-Habsburg World. *The Journal of Modern History* (94.) 2. 326–362.
- Scalfarotto, Emilio 2022: *Fiume: a magyar idill: az adriai partvidék geopolitika és integráció között*. Budapest.
- Schivelbusch, Wolfgang 2008: *A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században*. Budapest.
- Siebert Gyula 1914: *Fiume gazdasági jövője*. Budapest.
- Simon, Daniela 2004: *Die bedrohte Ordnung der Vielfalt. Kulturelle Hybridität in Istrien, 1870–1914*. Bielefeld.

- Szapáry János 1878: *Magyarország meddő gazdagságának hogy lehetne hasznát venni: az osztrák és magyar tengerpart történelmi és természeti rövid rajzával*. Budapest.
- Sziklay János 1897: Fiume helyrajza. In: Borovszky Samu – Sziklay János (szerk.): *Magyarország Vármegyéi és Városai: Fiume és a magyar-horvát tengerpart*. https://adt.arcanum.com/hu/view/Borovszky_Fiume/?pg=0&layout=s - utolsó letöltés: 2025. május 16.
- Zuh Deodáth 2020: A vizuális kultúra kezdetei. Egy definíció és egy definíció története. *Korunk* (31.) 7. 52–60.
- Vadas András 2022: Geography, Natural Resources, and Environment. In: Ziemann, Daniel – Zečević, Nada (eds.): *Oxford Handbook of Medieval Central Europe*. New York, 23–38.
- Wesselényi Miklós 1836: Naplótöredékek. In: Ćurković-Major Franciska – Kiss Gy. Csaba (szerk.): *Fiume és környéke a 19. századi magyar útirajzokban*. Budapest, 28–47.