

Tamáska Máté

# Visszavadul-e a fiumei Delta?

*Első pillantásra végtelen és barátságatlan betonplacc a fiumei Delta. Nem sok jót ígér. Holott csúcsában kis kert díszlik, a szárait két oldalról a Recsina folyó azúrkék csíkja és a fasor szegélyezte, romantikusan kéklő motorcsónak-kikötő adja.*

Enyhén sós a levegő, de a tengert nem látni. A várost a Delta végében létesült Baross-kikötő, előtte a hosszú hullámtörő gáttal bő évszázadon át elzárta vízpartjától. Szép-e vagy csúnya a Delta – nehéz lenne megmondani. Ipari táj, mégis ott van benne a természet, sőt a mediterrán város is, a maga spalettás házaival. De főképp benne lüktet mindaz, amit történelemnek szokás mondani. A folyótorkolat 1890-es évekbeli szabályozásakor fiktív határvitákat generált Horvátország és Magyarország között. Az első világháború azután meghozta az igazi határkérdést, immár az olasz Fiume és a Jugoszláv (horvát) Szuszák között. Talán nincs is olyan múzeum a városban, ahol ne függne legalább egy „deltás” fénykép a falon, amelyen cikcakkos fehér vonal fut végig, az új határ. Mintha egy gyerek krétával randalírozott volna a képen.

Mint minden magyar királyi beruházás, a Delta fakikötője is a mérnöki racionalitás jegyében fogant az 1890-es években. A partig a vasutat a hegy gyomrában kiépített szerpentinén vezették le, olyasmi megoldással, amelyet manapság leginkább csak a terepasztal-építők alkalmaznak. A folyó deltájából megmaradt holtág lett az új vitorláskikötő. A ki- és behajózás

érdekében a kikötőbe vezető vasúti híd száznyolcvan fokos fordulatra volt képes, ami csodaszámba menő látványosságnak számított. A híd ma is megvan, forogni azonban már az idősek sem látták. Vitorlások sincsenek. Motorcsónak annál több, de ezek elférnek a híd alatt is, igaz, jócskán le kell hajolniuk az utasoknak. A szerpentin, a kikötő mólója, a forgatható híd, mindez sem együtt, sem külön-külön nem győzte meg a korabeli horvát sajtót arról, hogy itt tisztán gazdasági és technikai érdekek és nem a magyar nacionalizmus mozgatja a szálakat. Az újságok hasábjain a korábban senkiföldje mocsaras Delta egyszerűen értékes anyafölddé változott, mely nélkül a horvát nemzetnek nem lehet teljes és prosperáló országa.

Ez a konfliktus mondhatni borítékolható volt. Az 1868-as horvát–magyar kiegyezés nem hozott igazi megnyugvást Fiume ügyében. Holott a magyar kormányzás voltaképpen nem is a város egészére, csak annak szűk tengerpartjára tartott igényt. Bár, ki tudja, lehet, hogy éppen ez az egyoldalú szemlélet volt a hibás. A tengerparton ugyanis kérlelhetetlenül átvitte akarátát. Mivel a város és a tenger között alig volt hely, „holland módra” a tengerből szakítottak ki szárazföldeket. Védett öböl híján hosszú mólókkal rekesztették el a hullámokat, természetesen ezt is a „legmodernebb külföldi példák”, ezúttal Marseille nyomán. Magyar szemmel minden, ami Fiumében a kikötő környékén történt, csakis jó lehetett, aki kérdezett, netán kételkedett, elmaradottnak és magyarellenesnek minősült.

*A Delta torkolatában létesített, 2023-ban még működő Baross-kikötő*  
A SZERZŐ FELVÉTELEI



Eszik Veronika tavaly megjelent könyvében (*Fiume hosszú árnyéka*) a szuperlatívuszokban élő Fiume-kép kevésbé ismert árnyoldalait is felsorolja. Alig másfél évtized alatt a hagyományos, tengerhez kötődő megélhetési források semmivé váltak. Nemcsak a halászhálóknak nem maradt hely (ez még elviselhető veszteség lett volna a helyi hatalmi csoportoknak, hiszen a halászok amúgy is szegény emberek voltak), de a vitorlás hajózásnak és vele a hagyományos patrícius rétegnek is leáldozott. A vízrendezés „mellékágaként” kialakított vitorláskikötőt a növekvő szegénység fojtogatta. Ennek ellenére a dualizmus kori bedekkeres bájos szavakkal ecsetelték a helyzetet. A romantikus kép szívósan fennmaradt. A mai horvát ismertetőtábla is azt sugallja, hogy az archív képeslapokon feltűnő emberek éppolyan gondtalanok voltak, mint egy hajókirándulásra készülő turista.

Az ismertetőtábla szövegét akár a száz évnél is régebben bezárt magyar kormányzás is aláírhatta volna. A kormányzás ugyanis rendkívül elégedett volt kompromisszumkész-ségével, mintha egy mai üzletlanc a parkolójában termelői standokat állítana fel. A valóság az, hogy a vitorláskikötő kedves és veszélytelen konkurenciája volt csupán a tengerre nyíló, jóval nagyobb Baross-féle fakikötőnek. Gyakran elhangzó érv volt, hogy a régi hajós családok nem akarnak haladni az idővel, sőt, mintha hátráltatni akarnák a fejlődést. Ezzel szemben inkább arról volt szó, hogy a gőzhajó ilyen gyors és kérlelhetetlen diadala valószínűleg még legelvakultabb híveit is meglepte, a vitorláskapitányokat pedig egyenesen sokkolta. Ne feledjük, két évszázada még nem voltak kampányok, hogy az unoka majd megtaníttja a nagyszülőket, hogyan kell a technikával bánni. Az öszülő halántékkal megszerezhető tapasztalat még bölcsességnak számított, és egy gőzhajó fiatal matrózának a kocsmában illet meghallgatnia a vitorlásról szóló generáció szavát. Ráadásul a technikai forradalom a XIX. században még óvatos volt. A minap régi hajók tervrajzait nézgettem, ahol a személyzeti kabinok között nemcsak fűtőknek, hanem egy vitorlás matróznak is jutott hely. A Deltában egymás mellé szoruló életvilágok hasadása azonban aligha volt elkerülhető. A gyors és előre láthatatlan változások közepette

a nacionalizmus volt az egyetlen ütőkártya, amelyet bármilyen érvhez hozzá lehetett kötni. Végül a XIX. században megalapozott konfliktusok a XX. századot hasították ketté. Miután a fiatal Jugoszláviának Fiumét még nem, de a Deltát már sikerült megszereznie,

*Egykori képeslap a parti ismertetőtáblán*



*A mai motorcsónak-kikötő*

az alagútban futó szerpentin nemzeti értelmet nyert, a kikötőt immár Zágráb igyekezett továbbfejlesztteni. Ennek részeként a harmincas években impozáns fejpályaudvar is épült, a folyó túloldalán, Brajdícán (sajnos a kétezres években lebontották). 1945 után aztán a Delta végérvényesen elveszítette határjellegét. Az ikervárosoknak, Fiuménak és Szuszáknak immár Rijeka néven itt kellett volna egységbe fornia. Vladimir Turina 1949-ben publikált tervében parkba ágyazott, impozáns fürdőkomplexumot álmódott ide, amelyből egy kisebb tengeri strand meg is valósult. Persze, ha volt az iparért kritika nélkül,



*A vitorlásokikötő és a Baross-kikötő között forgatható vasúti híd üzemelt; ma már nem működik, a motorcsónakok utasának jócskán le kell hajolnia az áthaladás előtt*

szinte vallásos hittel lelkesedő rendszer, az éppen a szocializmus volt. A strandot 1964-ben bezárták, Rijeka és környékének tengerpartja véget nem érő ipari zónává alakult.

Tulajdonképpen ennél meglepőbb, hogy a Baross-kikötő az 1990-es években beköszöntő dezindusztrializáció évtizedeit is túlélte. Egészen a mai napig. Néhány éve kedvenc kávéházamban üldögéltem a piac mellett. A fiumei piac a mai kor „vitorlásokikötője”: itt még régi arcok köszönnek a múltból, ásóhoz szokott ujjakkal számolják az aprót. Egy horvát napilapot gyermekmódra nézegetve a képekből próbáltam kitalálni a híreket. Az utolsó oldalon idilli látványterv, csillogó hajókkal, mosolygó emberekkel, fölötte pedig a cím: *Porto Baross*. 2021-ben még a magyar sajtót is megjárta a hír, hogy első kategóriás jachtkikötőt kap a város, olyat, amilyennek még a „szegények is örülhetnek”, hiszen végre szabadon elérhető lesz a tengerpart. Aztán sokáig nem történt semmi.

Idén azonban már kiürítve láttam viszont a kikötőt. A kerítés átvágva. Egyelőre még nem hivatalosan, de a bátrabbak már idejárnak korozni. A mólón még ágaskodik az utolsó daru, az őrbódé azonban már üres, ajtók és ablakok nélkül, szinte koponyaként hat. Az amúgy jellegtelen

kis épület csupán ettől romokra jellemző patinát nyert, pusztulásában szinte kiált a megmaradásért. Tőle nem messze egy hajóroncs, már túlságosan is színpadias. Fölmászom a gátra, és látom, amit a város jó száz éve nem láthatott: a tengert. A hullámtörő köveken fiatalok csoportjai. Van, aki nem is a tengert nézi, hanem újabb utakat fürkész, merre lehetne továbbmenni, hol nyílik még rés a kerítéseken, vajon a konténerakodó megközelíthető-e már? Demokrata énem örömmel látja ezt a népi honfoglalást, amely persze egyben piszkos és zavaros is, tele ellentmondással és szeméttel, mint általában a népmozgalmak. Jó lenne, ha megállna az idő, vagy elfogyna a pénz, ha a jó előre kitalált jövő a jachtkikötővel sosem érkezne el. A város egyszerűen belenőne a régi kikötőbe, mint a növények, amelyek idővel színes virágokkal borítják a betont, fák sarjadnak a réseken, gyökereiket belemélyítik a lefedett torkolat éltető mocsarába. Az emberek ugyanígy tehetnének. A szakirodalom már neveket is adott az ilyen spontán rehabilitációknak: „visszavadulás” vagy „rendezett visszavonulás”. Másfél évszázad bebizonyította, hogy minden korszak, minden nemzet és minden társadalmi rendszer tud építkezni. Élni azonban csak a természet tud, benne velünk, emberekkel.

A szerző  
szociológus,  
műemlékvédelmi  
szakember