

.....
242.085

1-G

OSZK





c 60.

MAGYAR URALOM AZ ADRIÁN

.... TÖRTÉNELMI VÁZLAT.

IRTA

DR. MÁRKI SÁNDOR

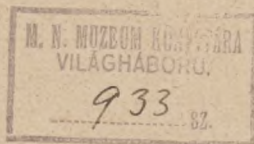


BUDAPEST, 1915

A MAGYAR ADRIA EGYESÜLET KIADÁSA



MINDEN JOG FENTARTVA.



1. A tengeri hatalom megalapítása.

Az első magyar krónikás, Béla király névtelen jegyzője beszéli, hogy a tiszai bolgárok legyőzése után a honfoglaló magyaroknak egyik serege a Balkán-félszigetre csapott, az Adriai-tengerig elkalandozott s a tenger mellékének lakosait fegyverrel vagy szép szóval Árpád uralkodásának elősmerésére kényszerítette. A krónikás a meghódított városok közül csak Spalatót említi, amelyet már Magyarország volt gazdája, az avarok is feldúltak s ahol Nagy Károly egykori birodalma a görög császársággal találkozott.

Azonban mindez csak irodalmi hagyomány. A horvátok éppen a magyarok honfoglalása idejében akarták elfoglalni az Adria dalmát partjait s kevésbé Árpád halála után ott egy Bizánctól és Velencétől független Horvátország alapítására törekedtek. Konstantinos görög császár a X. század közepén már valóban írva hagyta, hogy 80 hadihajójukon 3200 és 100 kisebb hajójukon összesen 1000 matróz jár az Adria partjain. Azonban a hadihajók száma csakhamar 30-ra apadt s a horvátok az 1000. év táján, mikor *Orseolo* Péter velencei doge hajóhaddal támadt rájuk, Bizánc örökségét, a dalmát tengerpartot, átengedték Velencének, melynek dogeja ezentúl többször Dalmácia hercegének nevezgette magát. *Orseolo Ottó* doge, *Szent István* magyar király sógora, 1018-ban újból hajóhad élén jelent meg a dalmát partokon, azokat a horvátokkal szemben biztosította, Arbe,

Veglia és Osseero szigeteket pedig megadóztatta, mire II. *Bazilios* görög császár a tengerparton foglalatott. A dogenak ugyan Velencéből menekülnie kellett, de sógora, *Szent István*, hadat küldött a horvátok ellen, az Adria némely partvidékét megszállta s a bizanciaknak hódoló olasz dalmatákat nemcsak zaklatta, hanem részben meg is hódította s foglalását hír szerint a fia (Imre) és a horvát király leánya között tervezett házassággal akarta biztosítani. A magyarok tehát először ekkor, 1026 táján adták jelét, hogy az Adriáig akarnak terjeszkedni; és ha *Szent István* utóda és unokaöccse, Orseolo Péter magyar király nyugodtan uralkodhatik, kétségtelen, hogy nagyobb magyar sereg jelenik meg az Adriánál, mely bosszút áll a király apját száműző Velencén s ennek dalmát birtokait a magyar királyság számára megszerzi. Azonban, a magyarok belső háborúi miatt, ennek ideje csak majdnem nyolcvan év múlva következett el.

Alkalmat erre Ragusa adott, mely sem görögöt, sem horvátot nem akarván tűrni a dalmát partokon, ellenök 1080-ban a nápolyi királyság alapítójával, *Guiscard Róbert* normán herceggel szövetekezett, ki Albániában megszállta Durazzót s hajóival gyakran háborgatta a görögök és velenceiek partjait. A veszedelmet növelte, hogy *Szvinimir*, Horvátország első koronás királya, hazája határait megint egészen a tengerig akarta kiterjeszteni. *Alexios* görög császár a két új ellenséggel szemben inkább a veszedelmesebb réginek, Velencének kedvezett s 1085-ben elösmerte Dalmáciára való jogukat, de mint hűbérúr a hűbéresét. Négy esztendő múlva, mikor *Szvinimir* meghalt, *Vitale Falieri* doge valóban Dalmácia s egyúttal Horvátország hercegének kezdte magát nevezni.

Szent László magyar király ezzel szemben *Szvinimir* elődjének, II. *Kreszimir*nek, mint sógorának fiát, *Istvánt* ösmerte el Horvátország királyául. Mikor 1090-ben ez is meghalt és fiúágon a régi horvát királyi családot

sírba vitte, Kreszimir unokáját, *Álmos* magyar herceget tartotta törvényes örökösnek s hadjáratot indított, hogy számára megszerezze a gazdátlan országot. Másnak azért sem engedhette át, mert ez volt az egyetlen mód, hogy tengerpartot biztosítson birodalmának és utat nyisson Olaszország felé. Székesfehérvár felől tehát a „Hadút“ mentén 1091 tavaszán nagy sereggel nyomult Horvátországba. Az erdős Gozd határhegységen átkelve, egymásután leverte a horvátok csapatait, rendre elfoglalta váraikat és *Álmos* herceget, I. Géza magyar király kisebbik fiát, Horvátország királyává tette; de nem koronáztatta meg, külön szerződést sem kötött a horvát urakkal, hanem önként biztosította kiváltságaikat. Így a hódítás jogát azzal a kímélettel alkalmazta, melyet női ágon a horvát királyi házzal való rokonsága, tehát az örökösödés joga tett szinte természetessé. Ha talán nem hatolt is előre a tengerpartig, ezt Szlavóniával (Horvát- és Dalmátországgal) együtt szintén megszerezte (acquisivit), mint immár a magyar birodalom kétségtelen részét; sőt hódításának éppen ez volt legnevezetesebb része, mert ennek kikötővárosaiból a világkereskedelemnek és a művelt államokkal való érintkezésnek új útjai nyíltak meg előtte. Most már „mintegy szomszéddal közlekedhetel velünk“, írta volt a mostan szerzett földről a monte-casinoi apátnak s hozzátette, hogy „barbár népeken nem egyszer csekély erővel kiküzdött győzelmeit“ szent férfiak imádságainak köszönheti.

Maga II. Orbán pápa nem látta szívesen a magyar királyt az Adriához oly közel; mint Velence barátja sem támogatta a tengerpart megtartásában. A tengerparti püspökök a király halála évében, 1095-ben, a jadrai zsinaton magukat szintén még mindig Alexios görög császár alattvalóinak mondták. *Álmos* herceg — az új tartomány kormányzója — 1096-ban, a keresztes háborúk kezdetén a tenger mellékét fegyver-

rel akarta szorosabban odacsatolni tartományához, de IV. Henrik császárnak, a magyarok szövetségésének óhajására, most nem támadta meg az ottani görögöket; sőt, úgy látszik, sorsára hagyta az új hódítást, hogy hadaival bátyjához, *Kálmán* királyhoz csatlakozzék, kinek a Magyarországon átkelő keresztes-vitézeket kellett szemmel s nem egyszer féken tartania.

Az alkalmat felhasználva, 1096 nyarán *Péter* horvát főúr fölkelt a magyar uralom ellen, de *Kálmán* király hadai 1097 tavaszán *Péter* Gozdjánál (talán a likkarkrbáviai Petrovoszellonál) leverte s Horvátországot újból engedelmességre szorították, sőt mostan már a tengerpartot is megszállották. Egyes városok, mint például Trau, májusban velencei védelem alá helyezkedtek, de mások akarva, nem akarva meghódoltak. Zara Vecchia júniusban már mint a magyar király városa fogadta *Kálmán* király menyasszonyát, *Busilla* sicíliai hercegnőt, kit onnan *Mercurius comes* 5000 magyar vitézzel a tenger melléken s Horvátországon át valóságos diadalmenetben kísért Magyarországba vőlegényéhez, a királyhoz.

A magyarok ezentúl századokon át Tengerfehérvárnak nevezték Zara Vecchiát, ahol a szép *Busilla* partraszállt, hogy hozományul egy tengerésznép barátságát vigye meg egy tengerre vágyó népnek. Gyanítani lehetett, hogy azt az utat, melyet a tengeren Termini és Zára között ő tett meg, a két nép vitézei többször is megteszik. *Ruggiero*, mint Siciliának és 1085 óta az olaszországi összes normánoknak ura, Velence és a keresztes vitézek elől elég könnyen elzárhatta az Adriát, melynek keleti partjain most már a magyaroknak is volt egy-két kikötőjük. A velenceiek idáig is gyakran hadakoztak a normánok ellen s rájuk nézve nagyon kellemetlen lett volna, ha ezek most magyarokat szállíthatnak a délolaszországi parti városok elfoglalására. A magyar-normán szövetség megkötését tehát úgy előzték meg, hogy csakhamar, sőt talán

éppen az 1097. év folyamán, kiegyeztek a magyarokkal; elösmerték, sőt esküvel is biztosították egymás jogait és birtokait.

Busillának 1102-ben történt halálával elszakadtak azok a különben is gyöngye kötelékek, amelyek Kálmán királyt az olasz normánokhoz fűzték, a görögöknek és a velenceieknek pedig nem állott érdekükben, hogy ezeket megújítsa. Bár érdekeik sok tekintetben ellenkeztek, Délkeleti-Olaszországban a görögök a Capitanata, Apulia és Calabria partvidékeit a velenceiek s mostantól fogva egyúttal a magyarok segítségével akarták ellenök megoltalmazni. A Komnenosok tehát családi összeköttetést kerestek az Árpádokkal s Alexios fia 1104-ben feleségül vette Kálmán unokahúgát, Szent László leányát, Piroskát. Ezzel a házassággal Velence szövetségesei, a görögök, szabad kezét engedtek a Velencével nemrég kibékült magyaroknak a dalmáciai latin városok elfoglalására, mert sohasem akarták, hogy a velenceiek zárt tengerré tegyék az Adriát.

Ordelafo *Falieri* doge kettős hitszegést látott a dologban. Nem tudta meggátolni, hogy Kálmán király 1105-ben Zára, Trau, Spalato városokat, valamint Brazza, Veglia, Osero, Arbe szigeteket, többnyire kemény harcok után, el ne foglalja. A városok azonban megtartották önkormányzatukat, magyar őrseget és telepéseket sem tartoztak befogadni s így kereskedelmi tekintetben helyzetük csak keveset változott Velencével szemben, melynek dogeja azonban számolt azzal a katonai sikerrel, hogy Dalmácia most már magyar tartomány lett; tehát lemondott ennek és Horvátországnak hercegi címéről. Két esztendő múlva, 1107-ben már szerződött is a magyarokkal, hogy megsegítsék őt és a görögöket Apuliában *Boemund* tarentoi herceg, Busilla unokatestvére ellen, kinek az Adria felé való terjeszkedése annál veszedelmesebb volt, mert időközben, a szentföldi hadjáratokban

együttal Antiochia hercege s ezzel a Földközi-tenger egyik hajóvonalának ura lett.

Kálmán király tehát, Kézai Simon mester krónikája szerint „gályákat, hajókat és dereglyéket fogada a velenceiektől, magyar sereget küldvén azokkal Apuliába, hol Monopoli és Brindisi (kikötő-) városokat elfoglalták“, de nem a maguk, hanem a velenceiek számára. Sebes nyargalással három hónapig dúlták Apulia földjét. „Végre a hajókhoz visszajöven, a tengeren megtérnek Dalmátországba, magyar kapitányt s a magyar király zászlaját ott hagyván a velenceiekkel.“ Olyan nép, amelynek matrózai, tengerészei, hajói még nem voltak s tengerészetének szervezésére csak ezentúl gondolhatott, tanítómestereiben, Európa legjobb hajósaiban, a velenceiekben bízni kényszerült. „A dák király“, ahogy az 1108.-ik évi békeoklevél Kálmánt nevezte, megnyugodva láthatta, hogy hatalmas velencei és görög szomszédainak száma nem növekedett a normánokkal, kik Albániáról durazzoik vesztességük következtében lemondani kényszerültek. Az Adriai-tenger szabadságát szabályozó békeoklevél tárgyalásánál (1108 szeptember) *Per* és *Simon* ispánok képviselték a magyar érdeket s Magyarország a diplomácia történetében ekkor jelent meg először, mint tengerparti hatalom.

2. A keresztesek és a velenceiek.

A békét Velence és Bizánc csak hét esztendeig tartották meg; 1115 augusztusában Ordelafo *Falieri* doge már megszegte adott szavát; hajóhad élén jelent meg a dalmát partokon s Arbe szigetét Zára és Zara Vecchia városokkal együtt visszafoglalván, ismét fölvette s utódai sohasem is tették le többé a horvát-dalmát hercegi címet. A doge hazatérte után a spalatoiak 1115 szeptember 29.-én a várból maguk verték ki a magyar őriséget, amely városukat megszállni

készült s a magyarokkal egyetértő *Manasses* spalatoí érseket is elkergették. Mikor Kálmán király 1116 februárius 3.-án meghalt, úgy látszott, a magyarok tengeri uralma is véget ért; hiszen *Sergius* ispánt, a magyar tengerpart parancsnokát, ki hamarosan kilenc nagyobb és több kisebb hajót szerelt föl, első sikerei után az arbeiak két velencei gálya segítségével megverték s a foglyokat arra kényszerítették, hogy vezeklésül háromszor zeneszó mellett kerüljék meg Szűz Mária templomát; de azután hazaeresztették őket. A zárai vár fölmentésére siető horvát bánt viszont június 29.-én Zára alatt maga a doge verte meg, mire a vár, Sebenico, Trau, Spalato s a szigetek egész sora, szóval Dalmácia magyar része meghódolt Velencének. Azonban egy esztendő múlva (1117.) a magyarok győztek Záránál, magát a dogét is elejtették s hadainak egy részét a várba szorították; mindamellett teljesítették a velenceiek kérését: öt esztendőre a statusquo alapján fegyverszünetet kötöttek, vagyis a tengerpartnak csak egy kis részét tartották meg maguknak.

A fegyverszünet lejártával (1123.) maga *II. István* magyar király indult a tengerpart visszahódítására. Vele volt *Sergius* ispán is, aki elégtételt keresett arbei vereségeért. Sebenico, Trau, Spalato, Zára Vecchia velencei parancsnokai, a polgárság hangulatát ösmelve, elmenekültek s ezek a városok hódolattal fogadták a királyt, ki Kálmán királytól nyert kiváltságait ünnepies módon megerősítette. Azonban a Szentföldről visszatérő velencei hajóhad már 1125 júniusában visszafoglalta a három első várost, melyek közül Traut az afrikai mór kalózok a segítség fejében kirabolták s hosszabb ellenállás után a velenceiek Zára Vecchiát is bevették, lerombolták és lakosainak nagy részét Scardonába telepítették át.

Azonban a Trau felé vezető utat a mórok nemsókára hívás nélkül is megtették s a várost úgy fel-

dúlták, hogy lakosai több évig vissza sem mertek térni; *Ruggiero* sicíliai király miatt pedig a velencei kereskedelmi hajók már alig mertek közlekedni. Spalato tehát 1136-ban megint a magyar király — most már *II. Béla* — védelme alá helyezkedett; a király pedig, hogy hátban is biztosítsa a tengerpartot, megszállotta az Adria- és a Fekete-tenger vízvázasztójáig terjedő s önként hódoló egész vidéket, azt mint boszniai bán-ságot csatolta birodalmához és első hercegévé saját kis fiát, *László* királyfit tette. Az ekként magyar uralom alá tartozó Bosznia, Horvátország és Dalmácia katonai és gazdasági tekintetben erős alapja lehetett a magyar tengerpartnak s mint ennek őrvideke foghatta fel a Magyarország ellen az Adria felől intézett támadásokat. Ettől fogva a magyar birodalmi politika a Greenwich-től keletre a $14\frac{1}{2}$ — 19 . hosszúsági és az északi szélesség $42\frac{1}{2}$ — $45\frac{1}{2}$ fokai közt levő részt a magyar tengerpart természetes tartozékának tekintette s úgy tekinti ma is, midőn történelmi jogait a monarchia keretében őrzi.

A XII. század második felében az Adriai-tenger volt a keresztes vitézek egyik vízi útja Kelet, a Szentföld felé s hadi és kereskedelmi tekintetek egyaránt megszerzésére ösztönözték azokat a hatalmakat, amelyek a Levante sorsát akarták intézni. A keleti császárság élén akkor egy *Mánuel*, a nyugatién pedig egy *Barbarossa Frigyes* állott; s mindakettő úgy hitte, hogy szüksége van az Adriára. Ebből a versengésből hazánkat főképpen a dalmát tengerpart sorsa érdekelte. Az 1164. évi görög-magyar béke ebből *Mánuel* kiszemelt vejének, *Béla* magyar hercegnek részére, külön tartományt alakított s *Mánuel* 1165-ben, a békeföltételek elcsavarásával, *Béla* nevében el is foglalta Dalmácia ötvenhét városát. Hogy hódítását jobban megvédje, a velenceiekkel szövetekezett, akiket szálgálya kiállítására kötelezett s majdnem egészen elszigetelte Magyarországot, mely közel állott ahhoz a

kényszerűséghez, hogy személyes unióba lépjen Görögországgal. Azonban, 30.000 ember élén, *III. István* király ebben a rettenetes hadjáratban is megmutatta a magyar hatalmat a tengerpartnak, melynek városait (1167.) rendre hódoltatta. Távozása után a városoknak csak egy része maradt meg hűségében; a többi *Michiel Vitalis* velencei dogehez, vagy pedig *Konstantinos* görög sebastoshoz csatlakozott; mire a görögök és velenceiek szövetsége 1171-ben felbomlott s a tengerpart miatt a háború négy esztendeig dúlt. De a felek kibékültek és újból szövetkeztek, mikor a Hohenstaufok, az alkalommal élve, az Adriát német beltengerré akarták tenni. A császár (vagy inkább a vele szövetkezett Pisa és Genova) hajóhadát Velence 1177-ben Istria partvidékein megverte, a görögök pedig megszállták az egyházi állam adriai partjait, hogy onnan a német hadak át ne kelhessenek a balkáni partokra.

Három év múlva (1180 szept. 24.) *Mánuel* mégis anélkül halt meg, hogy a magyarok függetlenségét megtörte s őket a tenger mellől kiszoríthatta volna. Sőt Bizánc éppen az ő halálával vesztette el a dalmát tengert mindörökre. Zára példájára a dalmát városok még azon a télen újra hódoltak a magyaroknak s 1181 februáriusában *Mór* ispán már „az Isten és a király kegyelméből az egész tenger mellék szorgos gondviselőjének” nevezte magát. Farkas nádorispánal együtt rendezte a partvidék ügyeit, erős őrségekkel, falakkal, tornyokkal erősítette meg s élelemmel látta el a városokat, különösen Zárát, mely, egykorúak szerint, mostantól fogva a világnak egyik legerősebb és egyik legszebb városa lett. *Mastropier Orto* doge hajóhada évekig tartó háborúban is csak a zárai szigeteket és Pago-szigetét tudta visszavenni; maga a part, egészen a Narentáig, a magyaroké maradt.

III. Béla király, aki az Adria történetében Kálmán királlyal egy sorban áll, a tenger mellék bánjává *Dénes* ispánt nevezte ki s a Kánok törzsökös magyar nem-

zetségének egyik fiát, Pétert tette meg spalatói érseknek, aki alá 1191 óta már 12 püspökség tartozott. A király saját idősebb fiát, *Imre* herceget tette Horvát- és Dalmátországok kormányzójává s hatáskörét a tengerparton a Narentán túl is terjesztette. Ez a kormányzóság a király halála (1196.) után másik fiára, *Endre* hercegre szállt át a keresztesháború fogadalmával együtt, a mi és a Velencével folytonosan tartó villongás Endrének a hajóhad szervezetét is kötelességévé tette. Azonban teljesen készületlenül érte őt a Velence zsoldjába szegődött francia lovagoknak támadása, mely 1202 november 24.-én Zára bevételével végződött. *III. Ince* pápa kiközösítette a velenceieket s a kereszteseket a magyar király megkövetésére és kárpótlására utasította; a velenceiek, az erődítvények lerombolása után, oda is hagyták Zárát, de vele szemben, *Malconsejo* szigetén, várat építettek, mire a záraiak a magyarok pénzén tíz olasz gályát béreltek, átkeltek a szigetre és onnan kiverték őket.

Mindez *Endre* herceget, 1205 óta már Magyarország királyát, újból figyelmeztethette volna, hogy hajóhad nélkül a tengerpartot meg nem védheti s a kikötőknek hasznát nem veheti; tekintélyét is rendkívül emelte volna, ha 1217-ben saját hajóin indulhat a Szentföldre, hogy a keresztes hadjárat iránt tett fogadalmát végre beváltsa. Azonban úgy tett, mint nagy kortársa, *II. Frigyes* császár, aki a Földközi-tengeren szintén bérbevett hajókkal akart hegemoniát gyakorolni. *Endre*, hogy tíz velencei hajót kapjon útjára, igen nagy kereskedelmi kiváltságokat biztosított Magyarországon Velencének, sőt képes volt lemondani Záráról is. Mindamellett kétségtelen, hogy a magyar királyok első hajóhad vállalatának célja nem csupán egy kegyes fogadalom beváltása volt, hanem a tengeren való közlekedésnek biztosítása és Velence tengeri monopoliumának korlátozása is. A király 1217 augusztus 23.-án rendkívüli fénnel vonult be

Spalatóba, hol német és osztrák keresztesek is vártak reá; de mikor ősszel tengerre szállt, hadai egy részét el kellett bocsátania, mert nem volt elég hajója. Mégis nevéhez fűződik az a dicsőség, hogy ő volt az első magyar király, aki hajóhaddal magyar kikötőből először indult egy másik földrészben fekvő csatatérre. Onnan azonban, noha voltak gályái, 1218-ban szárazföldi úton tért haza. Mint Antaeusnak, erőt a föld adott neki; magyarjai sem vállalkoztak többé az Argonauták útjára és lemondtak mindenféle aranygyapjúról azért a boldogságért, hogy az aranykalászszal ékes rónaságon arathassanak.

Pedig huszonhárom esztendő múlva már a tenger lett a mongolok elől bujdosó *IV. Béla* magyar király utolsó menedéke. Spalatóba, majd Trauba küldte előre szent István király csontvázát, saját családját, de fél esztendő múlva már ottan is lobogott a mongolok fehér-fekete zászlaja; bérelt hajókon tehát Bua-szigetére vitette családját, míg ő maga egy könnyű dereglyén a part mellett evezgetve kémlelte az ellenség mozdulatait. Ennek a vezére, *Kádán*, viszont az iránt érdeklődött, lóháton nem lehetne-e átúsztatni a trau tengerszorost, hogy a királyt kézrekerítse. S mikor belátta, hogy nem lehet, 1242 márciusában Cattaróval együtt sok várost felégetett s a Balkánnak és Erdélynek kerülve tért vissza a derékhadhoz.

IV. Béla 1242 március 18.-án megjutalmazta a trauikat s őrizetökre bízta a tatárjárás idején használt háromevezős hajóját, amellyel ezek csakhamar vissza is verték az irigy spalatóiak támadó hajóit. Magát Zárát *Türje* Dénes bán vitézsége sem védhette meg a velencei hajóhad ellen, amely azt 1243 június 5.-én elfoglalta. Az 1244. június 30.-án kötött békében *IV. Béla* Zárát a vám kétharmadának kivételével csakugyan átengedte s békére, barátságra lépett a köztársasággal, melynek hajó- és építőipara ezen béke következtében nagyon felvirágzott. A dalmáciai fa-

kereskedés középpontja ugyanis Zára volt s az erdők kíméletlen irtásával Velence ezentúl onnan látta el magát, sőt a Földközi-tengernek három földrészt érintő mellékét is a legjobb fával.

Türje Dénes a királynál keményebb leckét adott a spalatóiaknak és megalázta őket, de azután (1244 július 19.) ő is kibékült velök. Spalato, Cettina, Brazza, Lessina, Curzola grófja és egyúttal Spalato érseke a magyar *Ugron* lett, a drávántúli részek bánja pedig (1248.) a vitéz *Guthkeledi* István nádor, ki Arbeval szemben a tengerparton „a magyar király dicsőségére és javára” a jablanaci várat építtette, de ő is csak a szárazfölddel törődött, nem magával a tengerrel. Utóda, *Loránt* bán, majd IV. Béla személyes látogatása csak alig tudta enyhíteni azt az elkeseredést, amelyet *Mária* királynénak (Béla szlavóniai herceg anyjának) Spalatóval szemben tanusított kegyetlensége és kérlelhetetlen szigorúsága támasztott. A hatalomnak más eszközei kellettek volna ahhoz, hogy a tengerpart lakóiban bizalmat, hűséget, szeretetet ébresszenek a magyar uralom iránt. Pedig mióta Mánuel halálával a bizánci s Hohenstanfi II. Frigyes halálával Olaszország felől a német terjeszkedés ezeket a részeket többé nem fenyegette, eszes, következetes magyar tengerészeti politikával meg lehetett volna törni a velenceiek befolyását és hegemoniáját. Hiszen amikor 1269-ben Szicília új királyának, *Anjou Károlynak* fia, Károly, eljegyezte István ifjabb magyar király leányát, Máriát, — István király nagyobbik fia pedig, László, Magyarország jövőendőbeli királya Károlynak leányát, Izabellát: a kettős házassággal visszatérni látszott Kálmán királynak az a politikája, mely Magyarország hatalmát egy tengerészállam szövetségével akarta erősíteni s ezzel az Adrián Velence túlságos hatalmát szerette volna gyöngíteni. A velenceiek valóban nem örvendhettek túlságosan, midőn az Adrián végigsiklani látták azt a fellobogózott nápolyi királyi

gályát, mely Nápolyba a magyar menyasszonyt s a magyar szövetséglevelet vitte. Azonban a velencei nagytanács 1276-ban kijelentette, hogy az Adria a köztársaság tengere, hol az északi szélesség 45. fokától odább északra minden hajót megvámolhat és megvizsgálhat. IV. László halála után magyar király is a „velencei“ Endre herceg lett, de trónját a „nápolyi“ Martell Károly herceg követelte, mi a tengeremellék lakosait megosztotta. Egy rész Károllyal tartott, mert azt hitte, hogy a Quarneróból az Adriai- és a Joni-tenger hullámain a hajók most már a Stretto di Messináig s még azon is túl járhatnak, kelhetnek. De, bár lázadó alattvalói három hónapig fogságban tartották, egyelőre mégis a „velencei“ kerekedett felül. Édesanyja, *Morosini Tomasina* Katalin, férfiassalélekllel s aligha velencei tanácsosok nélkül kormányzott. Megnyerte a tengeremellék oligarcháit, akik közül *Brebiri Pál* kalózhajói Apuliáig is eljártak portyázni s néhány ottani város csak a kalózoknak fizetett rendes évi adóval válthatta meg magát. Egy hajóhad szervezésének első feltételei tehát megvoltak Dalmáciában; a kalózokat megbízható tengerészekké kellett volna nevelni. Alkalom kínálkozott erre 1299-ben, mikor a kormányt teljesen a király nagybátyja, a velencei születésű, neveltetésű, gondolkodású, érzésű *Morosini* Albertino vette át. Ez jeladás volt a nápolyiak újabb szervezkedésére. II. Károly fiának, Martell Károlynak halála után, unokáját, *Károly Róbertet* akarta beküldeni, mint trónkövetelőt. Három hajóval be is küldte s a Spalatóban 1300 aug. 11. partraszálló gyermeket *Brebiri Pál* „Horvát- és Dalmátország bánja s Bosznia ura“ mint magyar királyt fogadta. Nemsokára meghalt *Tomasina* Katalin királyné, majd (1301 január 14.) fia, „velencei“ Endre király is, „szent István törzsének utolsó aranyos ágacska“.

3. A szabad tenger.

A XIV. század első tizede hazánkban a Przemysl-, Wittelsbach- és az Anjou-ház közt való küzdelemben telt el. A tenger mellék ez utóbbiakhoz csatlakozott, mert tőlük, a Tirreni- és részben a Joni-tenger uraitól várhatta, hogy Velence gyámkodásával szemben az Adrián megteremtik Magyarország tengeri hatalmát. Így történt, hogy mikor a pápa Velencét 1309-ben kiátkozta s e miatt *Subics* Mladin bán és testvére Zárát, mint a kiátkozott velenceiek hódoltságát szorongatta, 1311 márciusában a záraiak elfoglalták a fellegrárat, honnan Velence őket féken tartotta és kiváltságaik megerősítése fejében hűségöket felajánlották *Károly* királynak, aki azt el is fogadta. Azonban *Subics* bán az almissai kalózok hajóival a várost sem tudta megvédeni *Giorgio Marino* doge nagy hadihajói ellen s a város 1313 szeptember 23.-án újra meghódolt a köztársaságnak. Példáját kilenc esztendő múlva Trau és Sebenico is követték, hogy *Brebiri* Mladen bántól, vagy inkább a kalózok királyától szabaduljanak. Mivel a magyar király nem segíthette őket a nápolyi hajóhaddal, szétfoszlott az a reményük, hogy Zára Magyarország fő hadi és kereskedelmi kikötője s a magyar tengerpart az Adrián Velence versersenytársa legyen. De Velencéhez sem csatlakoztak teljesen, hanem azonkívül a magyar király iránt is hűséget és tiszteletet fogadtak. A tengert a két állam valóban együtt tisztította meg a Brebiriiek kalózeitól s Mladen bánt *Károly* király fogva vitette Magyarországba. Ha gyorsabban jár s nem a velencei, hanem a nápolyi hajóhadra támaszkodva, nemcsak a Brebiriiek kalózkodását törí meg, hanem a többi oligarcháét is, tengeri hatalmat alapíthatott volna. Így azonban túrníe kellett, hogy egyes városok, mint például Spalato és Nona, ezentúl is kétfelé — a velenceieknek és a magyaroknak — esküdjenek hűséget; vagy,

hogy amikor e miatt büntetőhadjáratral fenyegetőzött, az oligarchák Velencétől kérjenek gályákat partjaik védelmére.

Károly fia és utóda, *Nagy Lajos*, Magyarországra akarta áttelepíteni és gazdag uradalmakkal kárpótolni ezeket az oligarchákat, hogy a városokat megszábdítsa kalózkodásaiktól s attól a kényszerűségtől, hogy a velenceiektől kérjenek védelmet. Az uraknak nem tetszett a szándék, de rendre meghódoltak a városokkal együtt, mikor a király 20.000 főnyi sereg élén jelent meg köztük. Hódolt Zára is, miért, a király távozása után, Velence azt követelte tőle, hogy vagy csupán a köztársaságot ismerje el urának, vagy pedig küzdje ki önállóságát. Zára a harmadik módot választotta s az ostromló 30 gálya visszaverésére Lajos királytól, ez pedig Genovától és a nápolyi királytól kért segítséget. Velence azonban a genovai és nápolyi hajók feltartóztatására folytonosan járatta hajóit az Adria déli részén, Lajos királynak pedig 40.000 aranyat ajánlott váltságul. *Lajos* 1346 júniusában nagy sereg élén nyomult Zára felé, mire Velence nyolc hajót küldött az apuliai partokra, abban a hitben, hogy genovai vagy sicíliai hajókkal ott fog kikötni. Lajos azonban mindenekelőtt erős hajóhadat alapot akart szerezni Zára fölmentésével s a velenceiek elűzésével. De csakhamar rájött, hogy hada egy tengerparti vár bevételehez nincs eléggé felszerelve, hajítógépek és hajóhad nélkül nem boldogulhat; sorsára hagyta tehát Zárát, mely azután december 21.-én kegyelemre megadta magát Velencének. A köztársaság *Erzsébet* magyar anyakirálynét kérte fel a béke kieszközlésére, de már arra nem vállalkozott sem ő, sem Genova, hogy hajóhadat adjon kölcsön a királynak, ki Nápoly elfoglalásával akarta megbosszulni öccsének, *Endre* nápolyi királyfinak meggyilkolását. A nápolyi hajóhad mind a két tengerészállamra nézve veszedelmes lett volna abban a pillanatban, amint gazdája a magyar király

lesz, ki szárazföldi erős hadait így bárhol könnyen partratehette volna. A király, ki e vonakodás következtében hatalmas seregével Olaszországon végig szárazföldön vonult végig, győzedelme után onnan, vagy inkább Barlettából, 1348-ban valóban nápolyi hajókon tért vissza a magyar tengerpartra; de anélkül, hogy az egész Dalmácia visszaadását követelte volna, október 4.-én nyolc évre fegyverszünetet kötött Velencével, melynek hajóin akart újabb hadakat vinni Nápolyba. Most a jánosvitézek hajóin szállított oda 15.000 embert, mert Velence, Johanna királyné titkos szövetségese, mindenképpen kibújt kívánságának teljesítése alól.

Mikor a pápa döntőbíró-sága Nápolyt 1351-ben Johannának ítélte oda, Velence megszabadult attól az aggodalomtól, hogy a nápolyi hajóhaddal a magyar király fog rendelkezni; de csakhamar arról értesült, hogy a magyarok 1352. október 22.-én Genovával szövetkeztek, hogy Dalmáciának velencei kézen levő kikötőit ennek hajóhadától támogatva vegyék vissza. A Velencével kötött fegyverszünet még le sem járt, mikor a genovai hajók, melyeket ágyúkkal most első ízben szereltek föl, már megjelentek a dalmát partokon, de akkor, IV. Károly német-római császár közbelépése következtében, visszatértek. Mikor azonban Velence Dalmácián át titkon segítséget küldött a szerbeknek, ezekre vitt seregével a bosszús Lajos gyorsan Velence ellen fordult, hogy azt egész Dalmácia visszaadására kényszerítse s a Balkán népeit a magyarok ellen onnan többé ne bújtogathassa. 1357-ben már nemcsak Velence, hanem Dalmácia földjén is folyt a küzdelem s néhány sziget kivételével Zára és az egész dalmát tengerpart meghódolt Lajosnak, Velence az 1358. februárius 18.-án kötött békében valóban lemondott a Quarnerotól Durazzoig terjedő tengerpartról s Horvát- és Dalmátországok hercegi címének használatáról, sőt azt is kijelentette, hogy

ennek a területnek az ügyeibe többé semmiképpen sem elegyedik. Ennek fejében Lajos is visszaadta velencei és istriai foglalásait; kölcsönösen megfogadták, hogy a kalózokat nem tűrik a tengeren, de a kereskedelmi hajók szabad közlekedését biztosítják. A pótszerződés értelmében Velence kötelezte magát, hogy megfelelő áron Lajosnak 24 gályát építtet arzenáljában s így látszólag abban is megnyugodott, hogy a magyaroknak külön kereskedelmi és hadi hajórajuk legyen.

Nagy Lajos 1366-ban valóban felszólította Marco Cornarino dogét, hogy az ő költségére 24 gályát szereljen föl. Ebben a pillanatban mint Magyarország tengeri hatalmának igazi megteremtője állt a világ előtt. Azonban Velence a hajóknak csak kölcsönadására volt hajlandó s a kölcsönzés idejét csak hat hónapra, a hajók számát pedig ötre korlátolta. A király szeptember 20.-án legalább ezt az öt hajót s a kísérő hajókat tulajdonul akarta megszerezni, de Velence erre sem volt hajlandó, végre pedig 1370-ben a gályák bérbeadását, vagy kikölcsönzését is megtagadta, mert attól tartott, hogy Lajos a török ellen való háború ürügye alatt ezen hajókkal Macedóniát s az Égei-tenger északi partjait akarja megszerezni. Ime, a hatodfélszázados olasz féltékenység példája, mely a középső Duna urait nem akarja túrni sem az Adriánál, sem az Égei-tengernél!

Nagy Lajos ekkor, 1371. évi dalmát útjában, arra a nagyon tetszetős gondolatra jutott, hogy saját birodalma tengerpartjain szerel föl annyi hajót, amennyivel fölveheti a harcot Velence ellen. Azonban ennek gyorsan megjelenő hajóaja a dalmát partokat oly szoros zárlat alá fogta, hogy tervéről ezúttal le kellett mondania. Lajos király — megtorlásképpen — 1372 márciusában nemcsak saját alattvalóit tiltotta el a velenceiekkel való kereskedelemtől, hanem hasonló tilalmat eszközölt ki az osztrákoktól és a padovaiaktól is.

Hajóhad hiányában nem vállalkozott arra a kereszt-es hadjáratra sem, amelyet *XI. Benedek* pápa 1373-ban a török ellen akart hirdetni, bár a pápa azzal biztatta, hogy szárazföldi támadását Genova, Sicilia, Nápoly s a jánosvitézek hajóhada fogja támogatni. A későbbi magyar királyok, kik hasonló ajánlatot elfogadtak, saját kárukon tanulták meg, hogy a különböző nemzetek gályáiból alakult hajóhadban nem bízhatnak és csak saját külön flottájukban bízhatnak.

Lajosnak erre a flottára nemcsak az Adrián, hanem a Fekete-tenger magyar partjain is szüksége lett volna. Igaz, hogy a Fekete-tengeren egészen Genova akart uralkodni, de legalább semmiképpen sem akarta oda beereszteni Velencét, melynek törekvései a köztársaság s a magyar király érdekeit egyaránt sértették. Ha tehát, Velence föltevése szerint, Lajos király az Égei-tenger partjain is hódítani s a török ellen odáig nyomulni akart, itt és a Fekete-tengeren s mindenütt, hol — szabadjára hagyva — az Adria királynéja, Velence gyarapodhatott volna, Lajos természetes szövetségese ennek ellensége, Genova volt. A mare clausum — a zárt tenger — kérdése, amelyet Genova kimondott, Lajost a Fekete-tengeren alig érintette; de azt nem tűrhette, hogy hasonló jogot Velence az Adrián követeljen magának. Ezzel szemben a *tenger szabadságát*, a mare liberumot követelte; s három esztendei (1378—1381.) kemény háború után, melyet főképpen Genova szövetségében folytatott Velence ellen, a köztársaságot ennek az elvnek elismerésére kényszerítette.

Az 1381. augusztus 8.-án kötött *torinói béke* szerint Velence minden Szent-István-napon Zarában (a most már teljesen Magyarországhoz tartozó Dalmácia főhelyén) 7000 aranyat fizet a magyar királynak s a tengeren és a szárazföldön mind a két ország alattvalói szabadon kereskedhetnek és közlekedhetnek egymással; de fegyveres hajóikkal a velenceiek többé nem jelenhetnek meg a magyar kikötőkben.

Az Adria tehát felszabadult Velence zsarnoksága s másokat kizáró uralma alól; keleti partjainak nagyobb része, mint magyar tengermellék, most már külön és jelentékeny fejlődésre számíthatott; útja nyitva állt Apulia felé, hol a béke megkötésekor másfél hónap óta már megint olyan nápolyi király — Durazzo Károly — uralkodott, ki magyar had élén foglalta el trónját; s a csakhamar elhunyt nagy király halála (1382.) után három évvel elfoglalta Magyarország is. Ebben azok a tengermellékiek is segítettek, akik nem akartak sem a szerbek, sem a bosnyákok, sem a velenceiek alá tartozni. Hiszen Magyarország valósággal elkényeztette s kiváltságokkal, kedvezésekkel halmozta el őket, most pedig még többet várhattak olyan királytól, aki egy tengerész-nép s egy szárazföldi nagy hatalom erejével gyámolíthatja őket. A nápolyi Anjoukhoz akkor is hívek maradtak, mikor II. Károly királyt a törvényes uralkodóhoz, Mária királynéhoz ragaszkodók megölték; fia, László körül csoportosultak. Velence tehát egészen logikusan járt el, mikor kiszabadította a kezeik közé jutott Mária királynét, majd hajókat küldött László bejövetelének megakadályozására. Inkább akarta látni Dalmácia partjain a magyar huszárokat, mint a nápolyi matrózokat. Azonban azt látta legnagyobb örömmel, mikor *Zsigmond* király, Máriának imént özvegyen maradt ura, a nikápolyi vereség után bujdosásából mint menekült, velencei hajón kötött ki Ragusában, majd Spalatóban. Ennél nagyobb megaláztatás a magyar hajóhadról álmodozó Anjouk utódát nem érhetne.

1402 nyarán Zára, Spalato, Trau és Sebenico több szigettel együtt már meg is hódolt Aldemarisco nápolyi tengernagy kis hajóhadának. Igaz, hogy nem a nápolyi, hanem a magyar *László* király nevében kérte a hódolatot. Egy nagyobb hajóhad kíséretében egy esztendő múlva, rövid időre, László is megjelent a magyar

tengerparton, hol jövetelét nagy remények, távozását nagy csalódások közt látták. 1405-ben a rossz hangulatot egy újabb nápolyi hajóhad megjelenése sem javíthatta meg. László maga is észrevette, hogy Zsigmondot nem foszthatja meg koronájától; de legalább a tengerparttól akarta megfosztani. 1409 június 9.-én tehát a kezén lévő tengerparti várakat, városokat és szigeteket egész Dalmáciát illető „jogaival” együtt százezer aranyért eladta Velencének s erről a magyar történelemben ismert leghosszabb oklevelet állította ki. László rosszhiszemű eladó, Velence rosszhiszemű vevő volt s Magyarországot a nélküle és ellene kötött szerződés semmire sem kötelezte. Velence azonban megkezdte a birtokbavételt.

Zsigmond király 1411 novemberében a magyar tenger mellék visszafoglalására *Ozori Pipó* temesi ispánt egyenesen a velencei terra ferma ellen küldte. A mottai győzelem után csak egész Dalmácia visszaadása és hatszázezer arany hadisarc lefizetése fejében akart megbékülni a köztársasággal; s Budán össze-tépette ennek zászlait, mikor a doge azt felelte, hogy a magyar király jogainak elismerése fejében évenként egy bíbortakarójú fehér lovat küld Budára. A szepesi városok elzálogosításáért kapott pénzen fogadott hadakkal maga indult Velence ellen, a tenger mellék fölszabadítására pedig *Ugolino Doria* genovai tenger-nagyot magyar tenger naggyá is kinevezte; de az egyházi és a német birodalmi ügyek csakhamar más-felé szólitván, 1413 április 17.-én fegyverszünetet kötött Velencével a tényleges birtok alapján. Mivel a köztársaság öt év múlva, a fegyverszünet lejártával sem akart tudni a tenger mellék visszaadásáról, Zsigmond, most már a német-római birodalomnak is császára, kalózkodást engedett egyes dalmát uraknak. Megengedte, hogy Velence kereskedelmi hajóit elfoghassák. A németeket eltiltotta a velenceiekkel való kereskedéstől s a levantai árucikkek beszerzésében

őket a Genovával, az osztrákokat pedig a Bizánccal való érintkezésre utasította. A kereskedést azonban fejedelmi szóval nem lehet más irányba terelni, a mellett az érdekeit féltő Velence, török hadak bevonásával is, a tenger melléken olyan hadi sikereket ért el, hogy 1413-ban a trieszti békében Zsigmond végre is megnyugodott Dalmácia legszebb részeinek elvesztésében s mindig máshol foglalatoskodva, tűrnie kellett, hogy azután a kalózoztól félő más városok is Velencétől kérjenek oltalmat. A husszitákkal és németekkel pepecselt akkor, mikor Bizánc végzetének gyors közeledésével minden erejét arra kellett volna fordítani, hogy a Balkánt a törökök, az Adriát a velenceiek egyedüli uralkodásától megmentse.

A magyarok tehát voltaképpen *odahagyták a tengert*, amelynek végtelen útjait Szent László és Kálmán királyok megmutatták, II. Endre megnyitotta, Nagy Lajos pedig teljesen szabaddá és biztossá tette számukra. A torinói béke, mely a mare liberum elvét okiratba foglalta, Velencét bizonyos tekintetben Magyarország adófizetőjévé s a szárazföldi Magyarország királyát a tenger szabadságának megteremtőjévé tette, egy emberöltő múlva már csak történelmi emlék volt. Az utódok nem tudtak bánni a nagy király egyik legértékesebb politikai örökségével, a tengeri hatalommal, sőt azt könnyelműen el is pazarolták. Csak az az egy mentségük van, hogy hozzávaló jogukról s a tenger mellékről nem mondtak le sohasem; időnkint újra kezdték a küzdelmet s a magyar király Dalmáciának mostan is királya; de a tengeri hatalom teljes kifejtésének elvesztegetett idejét többé senki sem hozhatta vissza.

4. Birtokon kívül.

A *Hunyadiak* korában a magyarok sokszor vágakoztak hajóhad után, hogy a török ellen néha egész

Európa nevében intézett támadásaikat azzal erősítsék; de a tengerpartról jóformán teljesen kiszorulván, csak az idegen népek hajóira számíthattak; azok pedig a maguk útjain haladtak. Otrantóban Olaszország hajókon odaszállított magyar hadakkal győzött a törökökön, de a balkáni magyar tartományok ellenségeit Dalmácián keresztül még támogatta is. *Mátyás király* nápolyi házasságában némelyek talán Kálmán és az Anjouk nápolyi politikájának visszatérését látták; de Mátyás imperiális politikája már csak azért sem lehetett hosszúéletű és sikeres, mert a tengerrel sohasem foglalkozott komolyan. Bonfini szerint a horvát-dalmát határokról a nagy költségek és az olaszok gyávasága miatt visszavonta hadait s ezentúl csak saját tartományaival gondolt. „Elhagyá Dalmáciának oltalmát — írta Heltai krónikája is, — hanem csak a maga határait őrzé; velencések maguknak maradának.” Zrinyi Miklós később szépen kifejtette, hogy a tenger elhanyagolása és erős török hajóhad alakulása következtében, a magyar nyavalyája nemcsak magáé, hanem közönséges lett. Ez annyiban méltatlan vád, hogy Mátyás király az 1489. évi béketárgyalások alkalmával Bécset és az Ausztriában elfoglalt területeket hajlandó volt visszaadni a Habsburgoknak, ha cserébe odaadják Magyarországnak Fiumét és Triesztet, amelyeket már azelőtt is el akart venni III. Frigyes német-római császártól. Mátyás azonban egy esztendő múlva már meghalt s utódai nem törődtek az Adriával.

A Velence kezébe került magyar kikötővárosok csak parti kereskedést űzhettek, Raguzát kivéve, mely a magyar védelem alatt megerősödve, Velence gyámkodásától független köztársasággá erősödött s hajói Olasz-, sőt Spanyolországgal is szabadon közlekedtek. Mikor pedig a törökök 1465—6 közt már egészen Cattaróig nyomultak s a tengerparton kezdtek portyázni, Raguzai évi adóval váltotta meg magát zaklatásaiktól. Az 1479. évi békében Velence tizenötévi

háború után is szintén csak nagy áldozatokkal és csak rövid időre biztosíthatta magyar kikötőinek nyugalmát. A *Frangepaniak* ekkor átadták ugyan nekik Veglia-szigetét, a melyet IV. Bélától kaptak, de török segítséggel Zengg s több más parti város birtokára vágyva, maguk is alkalmat adtak arra, hogy a tenger mellékén a törökök pusztítsanak. A törökök 1493 óta gyakran fenyegették Sebenicót, 1497 óta Traut, 1498 óta Klissát; 1500-ban pedig már határozottan a magyar tengerpartot követelték. Ez a part úgy, mint ma is, a Quarnero és a Morlak-csatorna mellékére szorítkozott; az ország legdélibb határvára abban az időben Knin volt, mely még Dalmáciában, de annak északkeleti részén s a tengertől távol feküdt. Az 1508-ban alakult cambrai liga, melyet XII. Lajos francia és I. Károly spanyol királyok Velence ellen, jobban mondva Velence felosztására kötöttek, Magyarország csatlakozását nemcsak a török ellen való segítségnek, hanem a tenger-mellék visszaszerzésének megígéréssel is akarta megszerezni.

Egy 1510. évi röpiratában Louis *Hélien* francia követ Velencét a legmérgesebb s minduntalan támadó viperának nevezte, amelyet ki kell irtani, hogy a kereszténység megszabaduljon az örökös félelemtől. Erőszakoskodásáról tanuskodhatik a magyar király is, akit majdnem 300 szigettől, tíz püspöki várostól, két tartománytól, vagyis Dalmáciától és Liburniától (a mostani magyar-horvát tengerparttól) fosztott meg. Sajátjának mondja a tengert, amelyhez pedig mindenkinek köze van. Az Adria olasz és illyr partja alig élhet meg egymás nélkül, mégis teljesen elválasztották. Kalózaikkal a tengert oly bizonytalanná tették, hogy ma könnyebb hajózni a sicíliai sziklák s örvények közt, mint ezen a tengeren. Senkivel sem kereskedtek, aki ezt meg nem siratta volna; és a keresztények több század óta egy háborút sem viseltek, amelyet nem ők okoztak. A magyarok azonban hajlandók voltak Velen-

cét segíteni a liga ellen, ha Dalmáciát önként visszaadja Magyarországnak, vagy pedig évdíjat fizet. Azt akarták, hogy Magyarország egymaga számoljon le a törökkel; s 1514-ben végre is kihirdették a keresztes hadjáratot, melynek célja a törökök kiszorítása és a tengeremellék visszafoglalása volt. Következése azonban polgárháború lett, amelyet gyorsan követett a mohácsi csatavesztés után Magyarország legtermékenyebb részeinek török uralom alá jutása. A tengeremellék ellenben Horvátországgal együtt 1527. január elsején Habsburg Ferdinándot ösmerte el magyar királynak s így többé az 1465 óta a Habsburgoknak hódoló Fiume sem választhatta érdekeit külön Magyarországtól, bár osztrák kormányzat alatt maradt. De akkor már Sebenico szomszédságában, Scardonában is török basa parancsolt s hajói egy keskeny csatornán, éppen a sebenicói örség szemeláttára közlekedtek a tengerrel, amelynek kikötővárosait gyakran háborgatták. Klissa elfoglalása (1537.) után a török hódoltság Dalmáciában már Spalatóig terjedt, a Bocche di Cattaro közelében a török hajóhad szervezője, Chairaddin Barbarossa, büszkén nézhetett farkasszemet Európa legnagyobb tengeri hajóhadaival, a velenceivel és a spanyollal s a békében Velence kénytelen volt el-
tűnni, hogy, a kikötővárosok és a szigetek kivételével, Dalmácia török szandzsáksággá alakuljon át. Most már talán maga is szívesebben látta volna ott a magyarokat, kiknek nem a tenger kellett, csak a partja.

A magyarok az 1638:XLII. törvénycikkben föl is hívták királyuk figyelmét arra, hogy „Magyarország szent koronájának az Adriai-tenger körül természetes határait elszakítani és elidegeníteni ne engedje, hanem inkább az 1608. évi koronázáselőtti cikkelyekhez, továbbá az 1630:XXIII. törvénycikkhez és a 11. feltételhez képest fentartsa“; az 1649:XXXII. törvénycikkben pedig Fiume, illetőleg Tersato vidékének az országhoz való visszacsatolását sürgették, mivel ezek

a részek illetéktelenül kerültek Ausztriához. A mostani magyar-horvát partról mindenesetre csak szegényes kereskedést folytathattak.

A lepantói tengeri csata (1571.) után a török hajóhad jelentősége csökkent ugyan, de csökkent a spanyoloké s a velenceieké is. Amerika fölfedezése a Földközi-tenger szűk medencéjéről a nyílt oceanokra terelte a figyelmet s a XVII. században Anglia, Németalföld és Franciaország hatalmas hajói már négy földrész kincseivel kereskednek. Annál feltűnőbb, hogy Ausztria és Magyarország uralkodói, a Habsburgok, legalább az Adria egy részét nem biztosították a maguk számára; mert ilyen törekvésnek csak nem lehet tartani, hogy Ferdinánd főherceg fiumei tiszttviselői és harmincadosai *Zrinyi* Györgyöt grobniki, buccarii és hrelini kikötőinek használatában s a vámszedésben háborgatták és a Sz. Vitus folyón túlra szorították, a velencei s más olasz kalmároknak pedig árúik oda-vitelét, kicserélését, eladását még a szokásos fizetések teljesítése mellett sem engedték meg; mi ellen az 1596:XXXII. t.-c. is tiltakozott. Később, az osztrákok kalózkodása miatt, 1615—17-ben a Quarnero szigetein folyt tengeri csaták után *Ferdinánd* stájer herceg (egy esztendő múlva már Magyarország királya) a madridi békében (1618.) megfogadta, hogy Zengg hajóit elégetteti, a városba német őrséget vet, az uszkokokat pedig a tengertől távoleső helyekre költözteti át, hogy többé ne kalózkodjanak. Pedig, kellően szervezve, jó hasznukat vehette volna a szintén kalózkodó törökök ellen, kik Zenggtől Zaráig a tengerparton uralkodtak.

Valóban, a háborús viszonyokra való tekintetből, de egyúttal az ország és a szentkorona törvényes joghatósága és a hazai jognak a tenger melléki részekben is fenntartása végett történt, hogy az 1647:LVII. t.-c. a tenger mellékre a jog és igazság kiszolgáltatása végett egy alispánt és egy szolgabírórt rendelt ki olyképp, hogy ha szükséges, ítéletüket érettebb meg-

fontolás céljából, Zágráb- és Kőrösvármegyék egyesített törvényszéke elé terjesszék. Ettől fogva jött, igen helytelenül, szokásba, hogy a tenger melléket közigazgatás tekintetében horvát területnek tekintsék, holott ugyanazon törvény világosan kimondja s ezt az 1741: LII. t.-c. is megerősíti, hogy Magyarország jogai és szabadságai arra is kiterjednek. A téves felfogást nemsokára azzal tették általánossá, hogy a török veszedelemnek kitett tenger mellék nagy részét a horvát katonai őrvidékhez csatolták.

A kornak egyik nagy írója, *Zrinyi*, a költő és hadvezér szerint, a török rájöhet Bécsre, amikor akar, rá a velencések országára, amikor szereti. Ciprus oda van, Kandia halódik. „Mit fogsz mondani azután, Sicilia, hozzá, talán nem juthat-e neked ebben a tűzben? Ne neved hát, Olaszország. De te, Spanyolország sem menekedtél meg úgy a móraktól, hogy mégegyszer nyakadra ne jöhessenek. V. Károly fáradtsága semmivé lett; Tunisz és Algir nincs a te hűségben, Afrika melletted ólálkodik; azt mondd-e nem félsz tőle? ... Sok százesztendeig oly igát vettek a nyakatokba, amelynek kék helyei most megismerszenek nyakatokon.“ A szigeti veszedelmet, amely törökverő őst halhatatlanná tette, *Zrinyi*, akinek birtokai még a tengerig értek, mint „az Adriai-tenger szirénája“ énekelte meg (1651.); s a tenger mormolásában hallotta a mult dicsőségének intőszavát, hogy a régi nagysággal szakítani nem szabad. Reá gondolván, „szemének könnyei nagyobbak az Adria forró habjainál.“ A habokból csak a mult dicsősége, nem a jobb jövő reménye szólt hozzá. A szárazföldi hatalom megtörése miatt a törököt, a tengeri hatalom megalapításának megakadályozása miatt Velencét gyűlölhette. De Velencének a magyar tengeri hatalmat fölváltó török hatalom ellen talán még keservesebben kellett küzdenie. A szultán az 1670. évi békében Velencét Dalmáciában valóságos jövevénynek tekintette; elős-

merte foglalásait, de azoknak egy részét mindjárt azután vissza is vette tőle. Velence tehát 1683-ban a Magyarország felszabadítására kötött európai ligához csatlakozott és tengernagyja, Girolamo Cornaro valóban szép sikereket ért el Dalmáciában; azonban a karlócai béke (1699.) régi szerzeményét aránylag csak kevés újjal gyarapította. I. Lipót magyar király, aki Dalmácia királyának címét még mindig viselte, beérte annyival, hogy a töröktől visszakapta a Zenggtől délre Carlopagon túlig terjedő lika-krbavai tengerpartot. Tengeri érdekeltsege ezzel mégis növekedvén, Tüzes Gábor két emlékiratban arra sürgette, hogy az adriai kereskedelmet ne engedje át egészen Velencének, néhány kikötőt biztosítson a maga részére az Adrián való szabad hajózás jogával együtt s mint magyar király kereskedelmi szerződést kössön Genovával, mely Buccari, Carlopago stb. felől az árucikkek szállítására vállalkoznék.

Ezt a szövetséget, mint máshol látni fogjuk, *II. Rákóczi* Ferenc inkább a franciáknál és a spanyoloknál kereste; de a franciák kimélték a velenceiek dalmát kikötőit, honnan a kurucokat legjobban megsegíthették volna, *Marsigli* kis hajóhadának a Quarneróban megjelenése pedig csak tüntetésszámba ment. A császáriak Trieszt, Fiume, Porto-Ré, Buccari és Zengg felől óvatosan még mindig közlekedhettek Anconával s más kikötővárosokkal, hogy olaszországi hadaikat élelmezhessék. Rákóczi 1709. januárus 21.-én ennek meggátlására egy magyar-velencei szövetség megkötését tervezte s a köztársaságot figyelmeztette, hogy a császár nem éri be Dalmácia visszafoglalásával, hanem elfoglalja magát Velencét is és a hegemonia a tengeren és Olaszországban akkor az osztrákoké lesz.

Teljesedett is *Rákóczi* jóslatának az a része, hogy „a jövődő magyar király” szövetkezni fog Velencével, de nem olyan értelemben, ahogy ő gondolta. III. Károly 1716. április 13.-án valóban szövetkezett Velencével,

amelyet a török kalózhajók elfogása és Morea birtoka miatt II. Ahmed szultán már meg is támadott s most, mint a karlócai béke megszegőjét, Károlyt is megtámadta. A hadjárat sorsát a Temesvár és Nándorfehérvár körül folyt dicsőséges harcok döntötték el, bár a tenger közelében, különösen Novinál is folytak némi küzdelmek, a velenceiek pedig Boszniába is benyomultak. De a spanyol hajóhad olaszországi sikereinek is volt része abban, hogy a király és Velence a tárgyalások alkalmával mérsékeltek követeléseiket. Velence a pozserováci békében (1718. július 21.) Boszniából és Hercegovinából nyert területekkel, az „acquisto nuovissimo“-val növelte Dalmáciát, mely keletfelé azóta meg is tartotta ekkor nyert határait. A Zarában lakó velencei főkormányzónak hatásköre nemcsak a dalmát, hanem az albán partvidékre is kiterjedt, míg a magyar király csak a Carlopago és Fiume közti partokon uralkodott. A dalmát lakosság hálás és hűséges volt Velence iránt, melynek a török uralom alól való szabadulását köszönhetette s Velence lobogós hajóin mind sűrűbben járta a tengert.

Azonban mostantól fogva a Habsburgok is többet törődtek a Quarneróval. *III. Károly* király, Trieszt hatalmas fejlődésének igazi megalapítója, 1725 november 19.-én szabad kikötővé tette a különben szintén osztrák igazgatás alatt álló Fiumét s Károlyvárostól Fiuméig kiépíttette a nevét viselő nagyszerű műutat. A magyar-horvát tengerpart legnevezetesebb kikötője továbbra is Buccari maradt, mely különösen élénk marhakereskedést folytatott Velencével, mint ezt az 1635: XLIII., 1638: LIV., 1655: LXX., 1659: CI., 1681: LXIX., 1715: CXVII., 1741: XXVII. és LV. s 1764: XXXI. törvénycikkelyek is bizonyítják. Azonban a magyar-horvát tengerészet szempontjából mindezeknél fontosabb, hogy *III. Károly* Porto-Réban hadikikötőt, hajógyárat és tárházakat építtetett s a mun-

kálatokat 1728 novemberében maga is megtekintette. Hol állanánk ma, ha Kálmán és Nagy Lajos hasonló munkálatokban gyönyörködhetek volna s ha III. Károly nemcsak megkezdi, hanem be is fejezi merészröptű tervét! Azonban hazánk így is nyugodtabban tekinthetett ezentúl az Adria felé; mert Mária Terézia annak partjait, hol háromszáz esztendeig idegen befolyás uralkodott, újból magyar tengermellékké tette.

5. A magyar tengermellék újraalakulása.

Mária Terézia királyné fiának József német-római császárnak és gróf Majláth Józsefnek tanácsára Fiumét a buccarii és vinodoli kerülettel együtt 1776 augusztus 9.-én visszacsatolta Magyarországhoz és Majláth Józsefet megbízta, hogy Fiumét mint Trieszttel tökéletesen egyenlő rangú kikötővárost szervezze. Majláth a várost 1776 október 21.-én vette át Magyarország nevében, még pedig a lakosság őszinte örvendezése közt, mert a fiumeiek tudhatták, hogy az idáig mellékesnek tekintett osztrákpárti város Magyarországnak első kikötője lesz. Ezt mutatta a királynénak az az intézkedése is, hogy Fiumét teljesen különválasztotta a Vinodolvármegyéből akkor alakított Szeverin (Szörény-) vármegyétől s 1779 április 23.-án Fiumét mint külön testet (*corpus separatum*) kebelezte be az országba. Ez a város lett a vinodoli, hreljini és buccarii járásokból álló *magyar tengermellék* (*littorale hungaricum*) kormányzóságának székhelye is.

Az 1790 : LXI. t.-c. tudomásul vette, hogy a királyné „a tengermelléki részeket Horvátországhoz, melyet hajdan illeltek és általa Magyarország szent koronájához újonnan visszacsatolta”; ennek emlékezetét tehát a késő utódokra azzal szállította át, hogy Buccari várost Porto Réval és a buccarii kikötővel együtt mint kereskedelmi és szabad kikötőt kell megtartani kiváltságos állásában. Egyébiránt Buccari, az 1807 : XXVII.

t.-c. értelmében nemcsak a horvát, hanem a magyar országgyűlésre is küldött követet, közigazgatás tekintetében pedig a magyar helytartótanács alá volt rendelve. Tehát kettős közjogi helyzete volt, míg Fiuménak, mint corpus separatumnak, politikai helyzetét egyedül a magyar közjog szabályozta.

Időközben II. József császár kereskedelmi politikája sok tekintetben megakadályozta a szépen megindult magyar tengeri kereskedelem fejlődését, mert ezt, épp úgy, mint a szárazföldit, az összmonarchia érdekeinek rendelte alá. Trieszten át olcsóbb volt a kereskedés, mint Fiumén át; s amaz nagyobb tőkével rendelkezett, mint emez. Fiuménak csak dohánykereskedése jött igazán számba, midőn az amerikai behozatalt a gyarmatok függetlenségi háborúja csökkentette; de 1782 óta az amerikai dohány a magyart egyes helyeken, különösen Franciaországban, már megint kiszorította. A sóshús kivitele is elég biztatóan indult meg, a gabonakereskedés pedig egyre növekedett, mivel Szlavonia és a Temesköz Fiumén át küldte külföldre gazdag termését. Almási Pál kormányzó a bort is a fiumei kikötőből szerette volna külföldi piacokra küldeni s általában több javaslattal járult a császár elé a tengeri kereskedelem élénkítésére nézve; sürgette például a tőkepénzesek fölbátorítását, kereskedelmi részvénytársaságok alakítását, a tengerparthoz vezető új műút kiépítését, a fiumei kereskedelmi pénztár rendezését és önállóvá-tételét s Fiumében egy magyar hajósiskola föllállítását, mert e nélkül a magyar tengeri kereskedelem sohasem virágozhatik fel. Azonban II. József elzárkózott mindezen javaslatok elől. A három magyar kikötő (Fiume, Porto-Ré, Buccari) így nagyon szerény méretekkel dolgozott. II. József uralkodása kezdetén 1953 hajó összesen 895.072 forint értékű rizst, olajat, kávé, cukrot, nyers gyapotot, sőt és bort hozott be és 978.234 forint ára búzát, dohányt, gypajút, cukrot, gerendát, besózott húst vitt ki. Sokan a

csatornázások segítségével akartak olcsóbb közlekedést biztosítani a tenger felé. A poéta báró *Orczy Lőrinc* váltig reménykedett, hogy

„Ha Kulpa megtisztul, Triesztnél kikötünk,
Mármárosi sóval Fiuméba megyünk,
Buccarihoz visszük füstölt berbecsünket,
Páduába hajtjuk hízott ökreinket.“

II. József — saját szavai szerint — nem akart csiszolni, fényesíteni ott, ahol még gyalura volt szükség s nem könnyített azon a valóságos gyarmatrendszeren, amely Magyarország kereskedelmét megrontotta.

A romlás akadályainak elhárításáról az 1790/1. évi országgyűlésen a kereskedelem és közgazdaság reformja érdekében kiküldött bizottság volt hivatva javaslatot tenni. A magyar tenger mellék jelentősége csakhamar nagyobbra emelkedett, mint amilyenre ez a javaslat értékelte. Dalmáciában ugyanis *Dorotics* András és mások izgatására fölkelés tört ki Velence ellen s *Querini* András 1797 július 5.-én Zárárt átadta a hívására osztrák csapatok élén megjelent *Rukavina* Mátyás tábornoknak, mire a velencei lobogó helyett császári lobogót tűztek ki, *Rukavina* pedig még aznap kiálltványban biztosította Dalmácia összes szabadságait és kiváltságait. Azután ő hajóival a partok mellett, *Casimir* ezredes pedig az országúton haladva folytatta az ország behódoltatását egészen Macarsáig; s a nép „a magyar király tábornokának“ mindenütt ellenmondás nélkül hódolt. A Bocche di Cattaróban és Castelnuovóban csak a kikötőkre vágó montenegróiak miatt talált némi ellenállásra, sőt már egy francia hajóraj is fenyegette, mikor híre jött, hogy megkötötték (1797 október 17.) a campoformiói békét, melynek értelmében Franciaország Ausztriának engedte át a meghódított Velence városát, a terra fermát az Adigeig, továbbá Istriát és *Dalmáciát*, amelyekért azonban Belgiumot és Lombardiát kapta ellenértékül. A magyar

országgyűlésnek már 1802-ben alkalmat nyílt volna felszólalni a régi közjogi kapcsolat felújítása érdekében, de az 1805 : II. és 1808 : V. törvénycikkben csak az 1741 : LIX. törvénycikket újította meg, mely fenntartotta a három megye királyság (Horvát-Szlavon- és Dalmátország) fölkelésének szabályzatát.

A pozsonyi békében (1805 december 26.) Ausztria különben is elvesztette mindazt, amit a campoformióban kapott s 1806 februáriusában Molitor francia tábornok 6000 emberrel Dalmáciát már el is foglalta a francia császárság (helyesebben az olasz királyság) részére, míg Cattarót orosz hajók vették el Ausztriától; de Ragusa megszállásában *Marmont* tábornok, Dalmácia főparancsnoka, megakadályozta őket. Az oroszok azonban csak a tilsiti béke (1807 július 7.) következtében hagyták oda Cattarót és Dalmácia egyes részeit, mire Franciaország egész Dalmáciának ura lett. A magyar országgyűlés ezt az időpontot találta legalkalmasabbnak arra, hogy törvénybe iktassa Mária Terézia fejedelmi elhatározását és „hogy az ország karainak és rendjeinek lángoló vágya további halasztást ne szenvedjen,” az 1807 : IV. törvénycikkben az országhoz tartozónak nyilvánítsa Fiume városát és kikötőjét. Arra, hogy Dalmáciát 1797-ben Ausztriához, 1805-ben pedig Franciaországhoz csatolták, még mostan sem emelte föl tiltakozó szavát. Az 1809-ben kitört osztrák-francia háborúban *Marmont* tábornok kiverte Stojcevics tábornoknak Dalmáciára vitt hadait, sőt Zengget és Fiumét is elfoglalván, Laibachon át Napoleon fő seregéhez sietett. *Napoleon* Magyarországot francia védelem alatt álló független királysággá akarta átalakítani és szabad kereskedelme biztosítására kétségtelenül hajlandó lett volna átengedni neki a Fiumétől Raguzáig terjedő egész tengerpartot. Itt ugyan báró Knezevics tábornok Zára és más három vár kivételével egész Dalmáciát visszavette a franciáktól, de a bécsi béke (1809. okt. 14.) értelmében Napoleon nemcsak ezt tartotta meg, hanem

megkapta hozzá Horvátországot is egészen a Száváig, továbbá Fiumét s a magyar tengerpartot. Ezekből, továbbá Istriából, Karnioliából alkotta meg Franciaország új tartományát, a Provinces Illyriennes-t, amelyet Narbonne tábornok Triesztből igazgatott.

A franciák tengerparti uralmának egyik legszebb emléke a Lujza-műút, mely Károsvárostól Fiuméig mellékvonalaival együtt 165 kilométer hosszan vezetett. „Ez a magyar birodalom legfelségesebb műve!” — kiáltott fel 35 év múlva Kossuth Lajos. — S az út legmagasabb pontjáról lelkesedve tekintett alá a fiumei öbölre, erre a roppant kapura, „melyet azért tárt fel a mindenható, hogy a magyarnak nem ismert nevét becsültté tegye a nagyvilágnak távol részein s a külvilágnak műveltségével összefont magyar itt honában legyen nagy, szabad, dicső.”

Sok mindennek kellett odáig, 35 év alatt, történnie, hogy ezeket a sorokat leírhasssa.

A horvát-dalmát tengerpart kereskedelmi jelentősége már akkor elveszett a franciákra nézve, mikor Lissánál 1811 március 12.-én *Hoste* angol tengernagy hajórajja teljes diadalt aratott a francia-olasz hajórajon. Lissa az angolok hadihajóinak és kereskedelmének alapja lett, honnan a háború ideje alatt az egész Adrián uralkodtak. Egy esztendő múlva az orosz hadjárat miatt a szárazföldi francia helyőrség tetemes része is kivonult, úgy, hogy Zára, Raguza, Cattaro s néhány más vár őrségén kívül csak 6000 francia maradt a tartományban. A franciák oroszországi szerencsétlenségének hírére *Freemantl* angol ellentengernagy bombáztatta Fiumét, Buccarit stb., Nugent tábornok pedig 1813 augusztus 26.-án újra elfoglalta Fiumét és csakhamar az egész tengerpartról kiszorította a franciákat. Lassabban ment a dolog a dalmát partokon. Ott a horvát határőrvidék felszabadítása után *Tomasics* tábornok a szárazföldön, az angolok pedig a tenger felől oly sikeresen támadtak, hogy 1813 december 6.-án Zárát,

majd, több mint félesztendei kemény küzdelem után, a többi várat és kikötőt is elfoglalták s most száz esztendeje (1815.) a bécsi kongresszus Dalmáciát s a magyar-horvát tengerpartot és Horvátország francia részét ismét visszaadta I. Ferenc ausztriai császárnak és magyar királynak. „Mondják,” hogy mikor 1816-ban szemle útján az uralkodó minduntalan azt hallotta, hogy az új kikötőket, utakat stb. ily rövid idő alatt a franciák készítették, sajnálkozott, hogy nem maradt idejük többnek elkészítésére.

A fölszabadult területek egyelőre mint az Illyr-királyság részei osztrák kormányzat alatt maradtak és Ferenc király a Szávántúli Horvátországot, Fiumét s a tengerpartot csak 1822 július 5.-én kapcsolta vissza Magyarországhoz. A tengerpartot *Majláth* József királyi biztos átvette s nemsokára (1823 május 7.-én) át is adta *Ürményi* Ferenc kormányzónak, ki azonnal alkotásokhoz látott. Sajnos, ezt ő és utódai, anyagi eszközök elégtelensége következtében, csak kisebb méretekben eszközölhették. A pest—fiumei vasút kiépítését gróf *Andrássy* Károly már 1833-ban sürgette, de *Kossuthot* még tíz esztendő múlva is álmodozónak, ábrándozónak nevezték, amiért a tervet az alföld—fiumei vasút alakjában fölelevenítette. Pedig a fiumei malomnak 1845-ben Odesszából és Triesztből kellett hozatnia 66,000 mérő búzát, hogy a tengeri kivitel számára öröhlessen, holott mögötte állt a magyar Kánaán. A fiumei kapitányság (1843.) maga is egy biztos kikötő s egy vasút építésében, a Lujza-műút megváltásában s a sicíliai só behozatalának megengedésében látta a legsürgősebb teendőket a magyar tengerpart felvirágoztatására; holott ezek mellett a magyar hajózási iskola és egy nagy hajógyár fölállítását, a szabad kikötő elvének megvalósítását, a vámok helyes szabályozását, a duna—száva—kulpa—adriai csatorna kiépítését, hullámtörő gátak (molo) és tárházak emelését stb. is sürgetnie kellett volna. „Az új kor új szüksége-

géket teremtett. Tengerhez magyar, el a tengerhez!" riadt *Kossuth* 1846-ban a nemzetre. De jóformán csak annyi történt, hogy *István nádor* 1847-ben ünnepiesen letette a fiumei Mária Terézia-molo alapkövét. Fiumének akkor mindössze csak 9000, Buccarinak, a másik szabad kikötőnek, 2300 lakosa volt. Fiumé hajó- és teherforgalma 5320 érkező és 5369 kifutó hajóval összesen 120.862 tonna volt 5,125.544 forint értékben, míg 1823-ban a forgalom értéke csak 1,350.655 frt. volt. Ezt Trieszt forgalma majdnem ötvenszeresen múlta felül. 1837-ben a magyar tengerpartnak, a katonai végvidéknek és Dalmátországnak, szóval Magyarország tengerészetének együttvéve volt

72 nagy tengeri hajója	17.060	tonna-tartalommal;
504 nagy parti hajója	14.240	" "
905 kis parti hajója	5.480	" "
1481 hajója	36.780	tonna-tartalommal.

A hajóépítés és arzenál középpontja Porto-Ré volt, mely mellett Fiume, Buccari, Zengg és Carlopago szerepeltek különösebben a kimutatásokban. Magának Fiumének 1837-ben 36, tíz év múlva már 79 nagyobb hajója járt a tengeren s egy év alatt (1846.) ott 26 hajót építettek. A magyarországi tengerhajózásra nézve az ausztriai hajózási szerződések adtak irányt; így Törökországgal az 1718. és 1783., Maroccóval az 1783., 1805. és 1830., a joniai szigetekkel az 1815. november 5., Braziliával az 1828., az Amerikai Egyesült-Államokkal az 1829., Skandináviával, Hannoverával és Poroszországgal az 1831., Dánországgal az 1834., Görögországgal az 1834., Nagy-Britanniával az 1838. évi szerződések. Ezen államok legnagyobb részének fő- vagy alkonzuljai Fiumében laktak, a svéd- és norvégországi pedig Buccariban lakott.

Buccarit és Fiumét az 1848: XXXVII. t.-c. külön két törvényhatóságnak nyilvánította, melynek külön alkapitányait a király nevezi ki; közös főkapitányuk

pedig a tenger melléki főkapitány. Azonban a törvényhatóság új szabályzata nem lépett életbe, mert *Bunjevác* József zágrábmegyei alispán 1848 augusztus 30.-án Fiumét és Buccarit egyenesen Horvátország számára foglalta el s a két új törvényhatóság azontúl 1867-ig, sőt Buccari azontúl is Horvátországhoz tartozott, Buccari pedig (különállásának meghagyásával) most is odatarozik. A szabadságharc idején Magyarországnak csak egyetlen szövetséges volt: *Velence*, amely 1849. március 22.-én *Manin* Dániel elnöksége alatt újra köztársasággá alakult át. Bár az osztrákok szárazon és vizen ostromolták, megbízottja, *Pisani* Lajos, a magyar biztossal, *Bratics* Jánossal, Anconában július 3.-án (előre keltezve május 20.-án) megkötötte az előleges védő- és daczövetséget, melynek értelmében *Velence Magyarországot az Adrián tengeri haderő felállításában*, az Adriai-tenger felé tervezett hatalmas oldalmozdulatában pedig minden tengeri és szárazföldi erejével segíti, az Olaszországból hozzájövő magyar katonákból tartaléklégiót alakít, azonkívül fegyverszállításokat közvetít Magyarország számára, mely viszont pénzzel gyámolítja a függetlenségéért szintén küzdő köztársaságot. *Manin* június 26.-án sürgette ugyan a szerződés megerősítését s *Tomasso Gar-t* küldte Kossuth kormányzóhoz követtségbe; azonban július 28.-án *Tornielli* kérdésére a velencei képviselőházban kénytelen volt kijelenteni, hogy a szoros ostromzár miatt az összeköttetést fenn nem tarthatja, pénz és sereg pedig alkalmasint az oroszok beavatkozása miatt sem érkezhettek Magyarországból. Kossuth Lajos valóban nem idézhette vissza Nagy Lajos korát; az *Adrián* annál kevésbé állíthatott fel magyar hajóhadat, mert nemsokára, augusztus 13.-án, a magyar sereg zöme is letette a fegyvert *Világosnál*, másfél hét múlva pedig, augusztus 24.-én, *Velence* szintén kénytelen volt megadni magát. De mindenestre jellemző, hogy a középkori hatalmának visszaállítására törekvő két állam az *Adrián* többé

nem ellenségesen, hanem szövetséges gyanánt kívánt találkozni. Horvát-Szlavonországnak, a horvát tengerpartvidéknek és Fiume városának az ausztriai császársághoz való viszonyát az 1850 április 7.-i császári nyílt parancs szabályozta. Azonban Fiume már 1861-ben, de különösen 1867-ben élénken sürgette az anyaországhoz való visszacsatolását, ami az 1868: XXX. t.-c. 66. § ában meg is történt. Ez a törvény kimondja (az 1. §-ban), hogy Magyarország, Horvát-Szlavon- és Dalmátországek egy és ugyanazon állami közösségben élnek. A törvény tehát a magyar-horvát tengerparton kívül tulajdonképpen a dalmát tengerpartot is a magyar szent korona országaihoz tartozónak nyilvánította s így a magyar tengermellék azóta jogilag Fiumétól Spizzáig terjed; Dalmácia azonban nemcsak külön vámterület, hanem közigazgatás tekintetében még mindig Ausztriához van csatolva.

6. A felvirágzás kora.

A király 1870. július 28-án megszüntette a királyi biztosságot, melyet *Cseh* Ede 1867. április 11-től fogva az átmenet nehézségei közt vezetett s másnap az 1848. évi XXVII. törvény értelmében ifjabb gróf *Zichy* Józsefet nevezte ki Fiume és a magyar-horvát tengerpart kormányzójának. Őt a kormányzáságban gróf *Szapáry* Géza (1872—83.), gróf *Zichy* Ágoston (1883—92.) és gróf *Batthyány* Lajos (1892—96.) követték, kinek idejében Fiume a jövődő iránt teljes bizalommal vett részt a magyar állam fennállásának ezredéves ünnepén. A második ezredév tengerparti kormányzói már túl voltak a kezdet nehézségein. Fiume az ezredéves ünnepségek idején már az *Adria* nevezetesebb kikötővárosai közé tartozott.

A fiumei kikötő rendezését, az 1847. évi kísérlet után, 1870-ben kezdték meg; nagyobb arányokat a munka akkor vett, mikor a törvényhozás az 1871:

XIX. t.-c.-ben 13,120.000 forintot biztosított az építkezésekre, amelyek egy esztendő múlva a *Pasqual* francia mérnök által átnézett terv szerint meg is indultak. Az építkezés története különösen *Hajnal* Antal felügyelő nevéhez fűződik. A víz mélysége következtében a hullámgátat néhány 42 méter magasra kellett emelni a mólók, tárházak, feltöltések stb. megalapozása szintén nagy (1873—88 közt körülbelül tízmillió tonna) kő- és földmunkálatokkal járt, de a század végén már készen volt Magyarország első modern kikötője mólókkal, hullámgátakkal, dokkokkal, tárházakkal, rakodóhelyekkel, elevátorral, világítótoronnyal, osztályozott kikötőkkel stb. A kikötő közelében nagy ipartelek keletkeztek; pl. az állami dohánygyár, *Whitehead* és társa torpedógyára, a rizshántoló-, keményítő-, cukor-, olajfinomító-, papiros- stb. gyár; de a magyar tengerészet fejlődése szempontjából különösen korszakalkotó a Danubius részvénytársaság hajógyár, melyet 1906-ban Fiumében és Porto-Réban alapítottak s 1911-ben annyira kibővítettek, hogy benne most már cirkáló és nagy csatahajókat (*dreadnoughtok*) is építhetnek.

Végre-valahára megvalósult a negyvenes évek közgazdájának legfőbb vágya is, a Fiuméba vezető vasút. Már az 1848:XXX. t.-c. tervbe vette, de csak az 1868:XLIX. t.-c. rendelte el a károlyváros—fiumei vasút kiépítését. Négy év alatt készült el az országnak egyik legnagyobb és leggyorsabb hegyipályája s 1873 október 23-án robogott be az első vonat Fiuméba, mely ettől fogva közvetlenül közlekedhetett Budapesttel. A földművelő ország ezentúl az eddiginél sokkal olcsóbban és gyorsabban szállíthatta terményeit a tengerhez.

„Tengerhez a magyar“ ezekután elég könnyen eljuthatott, tengerre is szállhatott, különösen mint kívándorló, néha nagy tömegben; de a tengeren csak megfelelő tanulás után érezhette magát otthon. 1857-ben

ideiglenesen, 1866 végén pedig véglegesen Fiumében állították fel a monarchiában egyetlen cs. és kir. *haditengerészeti akadémiát* (német tannyelvvel), az 1874-ben alapított tengerészeti iskolát pedig 1894-ben m. kir. *tengerészeti akadémiává* fejlesztették, majd meg-alapították hazánk egyetlen *kiviteli akadémiaját* is. Mindez a hadi és kereskedelmi tengerészetnek évről-évre több szellemi erőt biztosított; a törvényhozás pedig mindent elkövetett, hogy minden irányban új meg új utak nyiljanak meg a magyar hajók előtt.

Az 1867: XVI. t.-c. szerint a magyar és az osztrák kereskedelmi hajóknak egy és ugyanazon lobogójuk van, mely az eddigi jelvényeket a magyar szent korona színeivel és címerével egyesíti. A tengeri hajózásra és egészségügyre vonatkozó dolgokat már akkor egyformán és törvényesen kívánták szabályozni, egyelőre azonban meghagyták a régi rendtartást. A Magyarország és Ausztria közt akkor kötött vám- és keresk. szövetség kijelentette, hogy a keresk. hajók és legénységök a külföldön az illető cs. és kir. konzulok, legmagasabb fokon pedig a külügyminisztérium, azonban más tekintetekben, nevezetesen a tengerészeti és kikötői közigazgatásra nézve az illető ország keresk. minisztériumának hatósága alá tartoznak. Az osztrák és a magyar hajók a két szerződő állam kikötőiben egyenlő bánásmódban részesülnek s mindakét állam tengerpartjain és mindakét fél tengerészeténél egyforma lesz a tengeri magánjog. Ez a szerződés és törvény még fenntartotta az „Ausztriai Lloyd” nevű nemzetközi, tengeri postaszállító és hajózási vállalat szabálmait s azokat, vagy inkább az osztrák-magyar Lloyd-dá átalakult vállalattal kötött hajózási és postaszerződést csak az 1891: XXIX. t.-c. szüntette meg,

A két állam közt időnkint bizonyos módosításokkal megújított első vám- és kereskedelmi szerződést majdnem nyomban követte az 1868: XXX t.-c., melynek 9. §-a szerint a tengerészeti jog s a kikötők

és a hajózás ügye Magyarországnak és társországainak közös ügye.

Magyarországnak a tengeren való kereskedelmi terjeszkedése ettől kezdve mind nagyobb arányokat öltött, úgy hogy közel félszázad alatt a magyar tenger mellék összeköttetésbe jutott a Föld legnevezetesebb partvidékeivel, ha sok helyütt csupán a papiroson biztosított jogokkal és előnyökkel kellett is beérnie. 1881-ben keletkezett az Adria m. kir. tengerhajózási részvénytársaság, mely Magyarország kereskedelmi, szükség esetében azonban a monarchiának külügyi érdekeit is szolgálja. Az Adria 35 év alatt 33 darabból álló hajóparkra tett szert és 105,000 tonna szállítására képes. Forgalma még jobban növekedett, mikor 1904-ben a Cunard liverpooli hajóstársaság magyarországi képviselőjére s Fiume és New-York között a nagyszámú kivándorlók elszállítására vállalkozott. A Magyar Keleti Tengerhajózási Részvénytársasággal kötött s az 1898. évi IX. t. c.-be iktatott szerződés a Fekete-tengerrel való érintkezést könnyítette meg s 1913-ban már Fiume és Ausztrália közt is létesített hajójáratokat. A Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvény-társaság különösen az Adria érdekeit szolgálja. Ez a társaság különben már 1892 óta járatja hajóit az Adria keleti partjain, majd az állam hathatós támogatásával kiterjesztette ezt Velencére, Anconára és Ravennára is.

A magyar tengeri hajózás aránylag rövid idő alatt oda fejlődött, hogy a magyar hajók, melyek a magyar tengerészet fejlesztőinek s a magyar történelem nagyságainak nevét viselik, most már nemcsak az Adrián, hanem a nyílt oceanokon is járnak. Van abban valami meglehető tanulság, hogy mikor, Amerikából visszatérve, az ezredéves mintára készült normán viking-hajó a Biscayai-öbölben 1893 novemberében elsüllyedt, utasait a magyar Deák-gőzös: a középkor legélénkebb tengerész népe hajójának hű mását egy tengerre szállt földmives nép hajója mentette meg. Ehhez a sikerhez az a

800 esztendő kellett, amely Kálmán királytól, ki tengerészetet a normánoktól akart tanulni, Deák koráig eltelt.

A magyar hajóépítés művészete annyira tökéletesedett, hogy a portoréi hajógyár 1913 augusztus 27-én egy torpedó-rombolót, a fiumei pedig 1914 januárius 17-én egy dreadnoughtot bocsáthatott vízre. Az első nagy csatahajót, mely magyar gyárban készült, Mária Terézia kir. hercegnő méltán keresztelhetette *Szent István* nevére, mert Szent István volt az első magyar király, ki Magyarországot a tengerig akarta kiterjeszteni.

A magyar-dalmát tengerpart tengerészeti forgalma a visszacsatolást követő esztendőben így állott: a magyar-horvát tengerpart behozatala 3,053.000, Dalmáciaé 8,090.275, összesen 11,143.275 frt; kivitele 3,594.000, illetőleg 7,973.434, összesen 11,567.434 frt; egész forgalma tehát 22,710.709 frt, miből 16 milliónál több Dalmáciára esett. Hogyan növekedett ez a forgalom Fiumében egymagában közel 400 millió koronára s a mind határozottabban kialakuló magyar tengerészeti politika hogyan teremtette meg 1868 óta a magyar tengerészet fejlődésének föltételeit, annak elmondása már a mai állapotok ösmertetőjére tartozik. Arról azonban talán ez a rövid és igénytelen történelmi vázlat is meggyőzhet bennünket, hogy a rendszertelenségnek, a kapkodásnak kora elmúlt. A magyar szent korona országainak tengerészete ma fejlettebb, mint akár Nagy Lajos korában, mikor, a költő szerint, a magyar olyan nagy volt, hogy magyar tenger vizében hunyt el észak, kelet s dél hulló csillaga. Fiainak szent akarata még nagyobbá teheti.

Történelmi repertorium.*

- A fiumei kikötő. Pest, 1842.
 Almanacco Fiumano. 1855—1860.
Arfeville, Raguza. (1551.) L. Szamota, Régi M. Utazások.
Band, Dalmatien. Wien.
Bassi, Costiere del mare Adriatico. Velence, 1812.
Batthyany V. gr., Über das ungrische Küstenland. Pesth, 1842.
Baumgarten, A dalmát-velencei háború. (Századok, 1902.)
Bíró, A magyar uralom Dalmáciában IV. Béla korában.
 Budapest, 1909.
Bojncics-Klaics, Slovenien im XII—XIII. Jahrh.
Cattalini, Memorie degli avvenimenti successi in Dalmazia.
 Spalato, 1841.
Bottká, A fiumei kérdés. (Budapesti Szemle, 1879.)
Breton, L'Illyrie et Dalmatie. 2 kötet. Páris, 1815. Németül
 Pest, 1816.
Cattalinich, Storia della Dalmazia. 3 kötet. Zára, 1835.
Chlumeczký b., Italiens Kampf um die Vorherrschaft in der
 Adria. Bécs, 1907.
Conciana, Viaggio nella Dalmazia litorale. Udine, 1809.
Constantini, Guida pratica per la navigazione del mare Adriatico.
 Triest, 1864.
Cusani, La Dalmazia. Milano, 1846.
Császár F. A fiumei kikötő. Pest, 1842.
Dalmatien, Alter und neuer Staat des Königreichs. 2 kötet.
 Nürnberg, 1718.
Dessewffy A. Velence. 2 kötet. Budapest, 1896.
Dobos, Az Adria uralmának kérdése a XIV. században. Kolozsvár, 1905.
Dufresne-Ducange, Illyricum vetus et novum. Pozsony, 1766.
Dus L., Dalmácia helye a magyar közjogban. Budapest, 1906.
Engel, Gesch. von Dalmatien. Gesch. des Freistaates Ragusa.
 Bécs, 1807.
Eöttevényi Nagy O., Fiume és a magyar tengermellék. (A Tenger, 1913.)
Eötvös és a fiumei kérdés. (Akad. Értesítő, 1912.)
Erbes, Storia della Dalmazia. Zára, 1886—1888.
Faber utazása 1479-ben az Adria keleti partján. (Szamota, Régi M. Utazások.)
Farlatus, Illyricum sacrum. Velence, 1769.

* Magyarország összefoglaló történelmi könyveinek elhagyásával. A kisebb cikkek Szinnyi repertoriumában s Mangoldnak a Jahresberichten der Geschichtswissenschaften 1884—1910. közt kivonataiban találhatók.

- Fest A.* Fiume és a magyar tengerpart. (Közzgazd. Szemle, 1879.) Fiume és az uszkókok. Budapest, 1891. Középkori kereskedelmünk Fiumében, 1896. Az Adriához vezető útjaink (Földr. közl.) Fiume a XV. században (Századok, 1912.). Fiume az első Napoleon háború idejében. (A Tenger, 1912.) Halászat és állattenyésztés a középkori Fiumében (Századok, 1914.) stb.
- Fiume és környékének tájrajza.* Pest, 1869.
- Fortis A.* Viaggio in Dalmazia. 2 kötet. Velence, 1774. (Németül 1776. és 1797., franciául 1778.)
- Freschoi.* Memorie storiche e geogr. della Dalmazia. Bologna, 1687. (Németül 1688.)
- Gelcich,* Ragusa és Magyarország összeköttetéseinek oklevéltára. 3 kötet. Budapest, 1874.
- Germa,* Reise nach Dalmatien. Leipzig, 1817.
- Gonda Béla,* A magyar tengerészet és a fiumei kikötő. Budapest, 1906.
- Gruber,* Dalmacija za Ludovika I. 1358—67. Zágráb, 1907.
- Hacquet,* L'Illirie et la Dalmatie. Páris, 1815.
- Havass R.* Dalmácia. Budapest, 1906. Mitis dalmát történetíró munkái Nagy Lajos királyról (Századok, 1908.) és számos más értekezés.
- Heyd,* Geschichte des Levantehandels im Mittelalter. 2. kötet. Stuttgart, 1879.
- Holbach M.,* Dalmatien. Wien, 1909.
- Hoppe és Hornschuh,* Tagebuch einer Reise nach den Küsten des Adr. Meeres. Regensburg, 1808.
- Horty,* Dalmátországból. (Századunk, 1838.)
- Horváth I.,* Ueber Croatien als eine durch Unterjochung erworbene ungar. Provinz. Leipzig, 1844.
- Jackson,* Dalmatia. 3 kötet. Oxford, 1887.
- Jakab Elek,* A magyar Fiume, Budapest, 1881.
- Jeszenszky,* A társországok közjogi viszonya a magyar államhoz. Budapest, 1889.
- Karácsonyi,* Tomisis könyve a horvát királyság államjogáról. (Századok, 1910.) — A horvát történetírás zátonyai. (U. o. 1912.) Kálmán király rokonsága a horvát kir. családdal. (U. o. 1915.)
- Károly Gy. H.,* Fiumei emlékek. Pest, 1870.
- Kenedi,* A Quarnero. Budapest, 1884. — A Dunától a Quarneróig. U. o. 1890.
- Kerselich,* De regnis Dalmatiae, Croatiae et Sclavoniae. Zágráb.
- Kobler,* Memorie per la Storia della Liburnica Città di Fiume. Fiume, 1896.
- Kreglianovich,* Storia della Dalmazia. Zára, 1809.
- Kukuljevics,* Jura regni Croatiae, Dalm. ac Slav. Zágráb, 1861.

- Lázár Gy., Fiume. Budapest, 1884.
Le Gras, Manuel de la navigation dans la mer Adriatique. Paris, 1855.
Leidenfrost, Az első magyar Adria-expedíció. (A Tenger, 1914.)
 Lettere sul avvenire industriale di Fiume. Fiume, 1860.
Littrow, Fiume u. seine Umgebungen. Fiume, 1884.
Littrow, Fiume in maritimer Beziehung. Fiume, 1870.
Ljubics, Narodni obicsaji Kod Morlaka u. Dalmaciji. Zadari 1846.
Lovrich, Diversi pezzi del viaggio in Dalmazia. Velence, 1776.
Lucius, De regno Dalmatiae et Croatiae libri sex. Francfurt, 1666.
Marczali, Az Árpádok és Dalmácia. Budapest, 1898.
Margalits, Horvát tört. repertorium. 2 kötet. Budapest, 1900—2.
Marieni, Portolano del mare Adriatico. Bécs, 1845.
Maschek, Prospetto cronologico della storia di Dalmazia. Zára, 1878.
Mayer E., Die dalmat-istranische Munizipalverfassung im Mittelalter. Weimar, 1903.
Márki, Rákóczi adriai tervei. (A Tenger, 1911.) A dalmát keresztes háború terve 1513—4. (A Tenger, 1913.)
Mitis, La Dalmazia di tempi di Ludovico il Grande. Zára, 1888.
Mohovich, La storia di Fiume negli anni 1867—1868.
Osztrák-magyar monarchia írásban és képb. VIII. kötet: Az osztrák tenger mellék és Dalmácia. IX. kötet: Fiume és kerülete. XXI. kötet: Horvát-Szlavonország. Bp. 1892—1901.
Pacor, Die Operationen in der Bocche di Cattaro. Bécs, 1870.
Palugyai, A kapcsolt részek tört. és jogi viszonyai Magyarországhoz. Pozsony, 1863. — A magyar tengerpart. Pozsony, 1864.
Paton, Highlands and Islands of the Adriatic, including Dalmatia and Croatia. London, 1849. — Adriatische Briefe. (Augsb. Allg. Ztg. 1847.)
Pauler, Horvát- és Dalmátország elfoglalásáról. (Századok, 1888.)
Pesti, Fr. Az eltűnt régi vármegyék. Bp. 1880. A magyarorsz. várpánságok tört. U.-o. 1882. Die Entstehung Croatiens. U.-o. 1882. Száz polit. és tört. levél Horvátországról. U.-o. 1885.
Petermann, Führer durch Dalmatien. Wien, 1899.
Philippon, Das Mittelmeergebiet. 2. kiadás.
Pisani, Les possessions vénétiennes en Dalmatie. Paris, 1890.
 La Dalmatie de 1797 à 1815. U.-o., 1890.
Pór, Nagy Lajos Bp. 1892. — A horvát és dalmát bánok Nagy Lajos korában. (Századok, 1894.) Az Anjouk kora. Bp. 1895.
Pray, Commentatio historica, qua regibus Hungariae jus in Dalmatiam et mare Adriaticum competere ostenditur. (Ösmertette Thallóczy. Századok, 1888.)
Pürkerth, Ansicht über Kroatiens u. Slavoniens Handelsverbindung. Zágráb, 1844.

- Racski*, Monum. historiam slavorum meridionalium spectantia.
 — Die Vertheidigung des Kroat. Staatsrechtes. Bécs, 1861.
 — Über das Verhältniss Fiumes zu Ungarn. U.-o. 1867.
- Radich*, Fiume közjogi helyzete. Pest, 1863.
- Rauchmüller v. Ehrenstein*, Uebersicht der dem Ung. Adriatischen Meereshandel dienenden Land- u. Wasserstrassen, und der dazu gehörigen Seehaefen. Pest, 1829.
- Reincorporazione di Fiume all' regno d'Ungheria*. Fiume, 1823.
- Salamon*, Az első Zrinyiek. Pest, 1865.
- Schweiger-Lerchenfeld*, Die Adria. Bécs, 1883.
- Sisics*, Dalmácia földr. fejlődése és visszacsatolásának kérdése. Bp. 1906.
- Stieglitz*, Istrien und Dalmatien. Stuttgart, 1845.
- Sufflay*, Die dalmatinische Privaturkunden. Bécs, 1904.
- Szabó László*, A cattaroi Catenák eredete. (A Tenger, 1915.) Az Adria szigeteinek és keleti partjainak tört. helynevei. (U.-o.) Magyar Balázs hadjárata Veglia szigetén. (Magyar Adria Könyvtár 4. füzet.)
- Szalay József*, Nápolyi László trónkövetelése és Velence. (Századok, 1882.)
- Szalay László*, Fiume a magyar országgyűlésen. Pest, 1861.
 — A horvát kérdéshez. Pest, 1861. (Németül, 1863.)
- Szathmáry Károly*, Az Alföld és Fiume. Pest, 1864.
- Szántó és Král*, Fiume államjogi helyzete. Bp. 1901.
- Sziklay-Borovszky*, Fiume és a magyar-horvát tengerpart. Budapest. (Magyarorsz. városai és vármegyéi.)
- Szinnyei Otmár*, Magyar lobogó alatt az Adrián. Bp. 1892.
- Thallóczy*, Magyarország és Ragusa. Bp. 1888. — Tanulmányok a Blagay-család történetéből. Bp. 1897.
- Tomasics*, Fundamenta juris publ. regni Croatiae pacta conventa. Zágráb, 1910.
- Tomsich*, Notizie storiche sulla Città di Fiume.
- Tomolo*, La Dalmazia. Pieve di Soligo, 1914.
- Voyage pittoresque et historique de l'Istrie et Dalmatie*. Paris, 1802.
- Wilczek Ede gr.*, Das Mittelmeer, seine Stellung in der Weltgesch. u. seine histor. Rolle im Seewesen. 1885. — Histor. Genrebilder vom Mittelmeere. 1894. — Magyar tengerészlet az Anjou-korban (Századok, 1895.) — A tengermellék elszakadása. (U.-o. 1896.)
- Wilkinson*, Dalmatia and Montenegro. London, 1848. (Németül, Leipzig, 1849.)
- Woerl's*, Illustr. Führer durch Fiume. 8. kiadás. 1910.

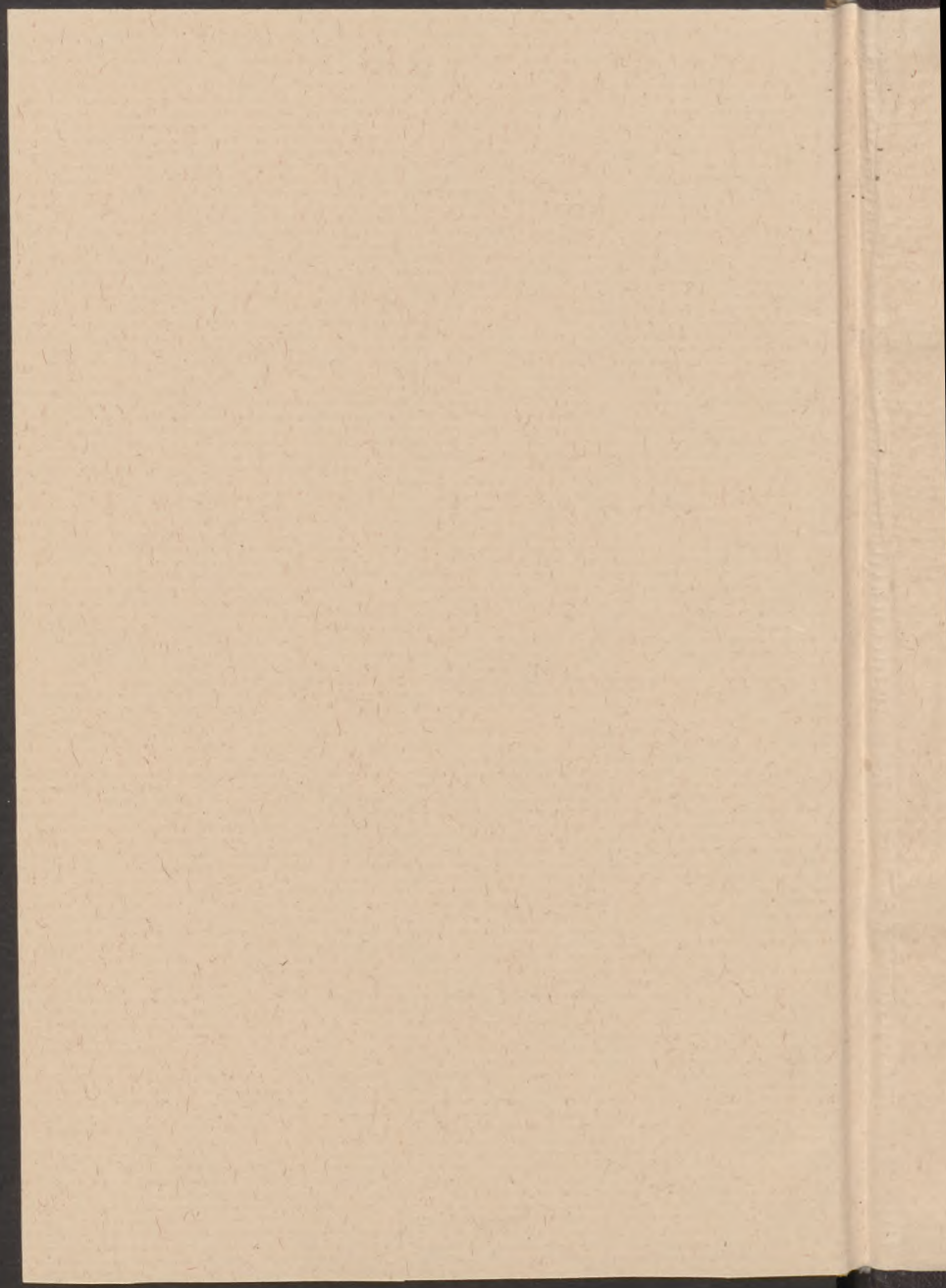
Tartalom.

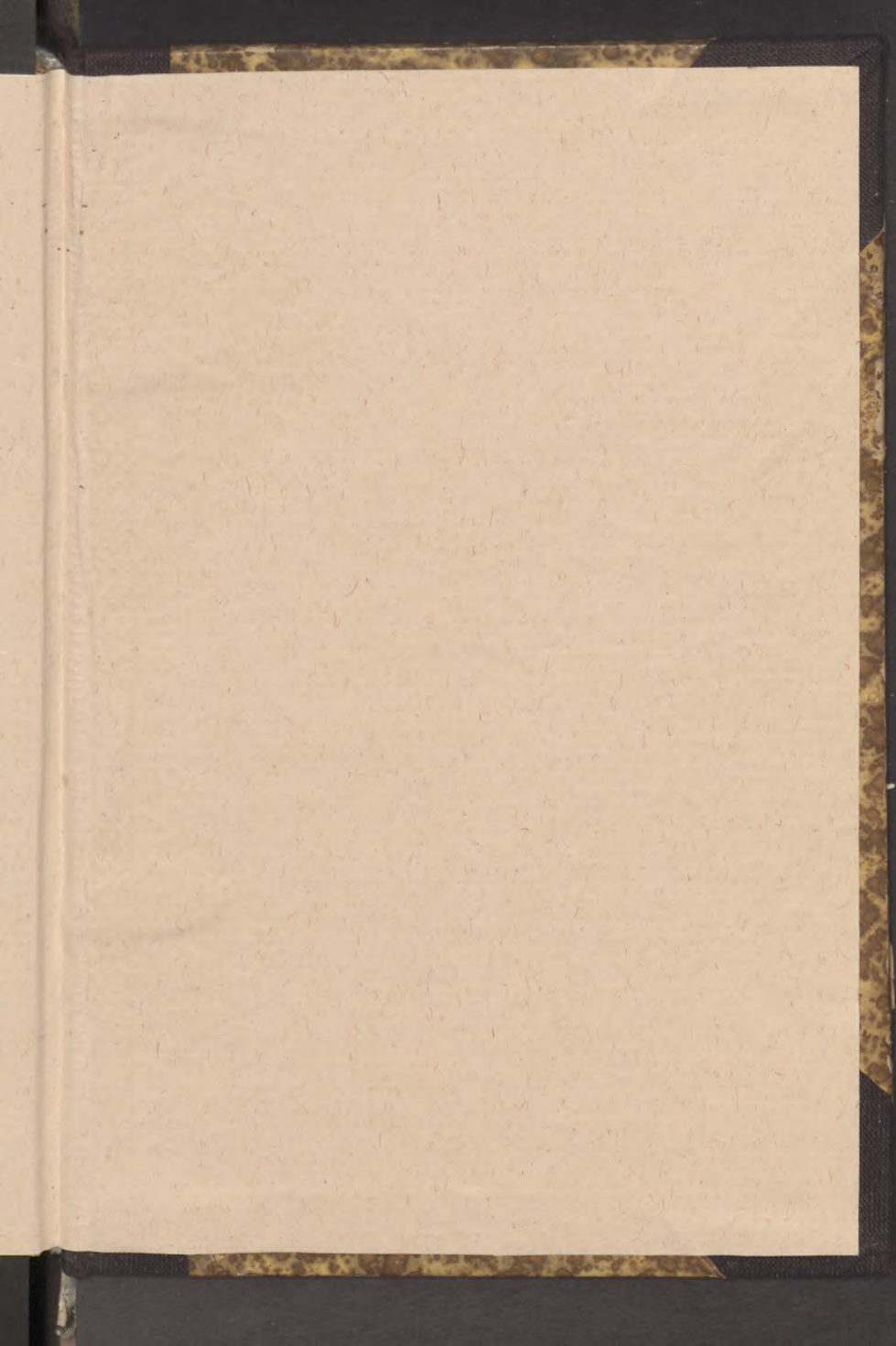
1. A tengeri hatalom megalapítása	3
2. A keresztesek és a velenceiek	8
3. A szabad tenger	16
4. Birtokon kívül	23
5. A magyar tengermellék újraalakulása	31
6. A felvirágzás kora	39
Történelmi repertorium	44

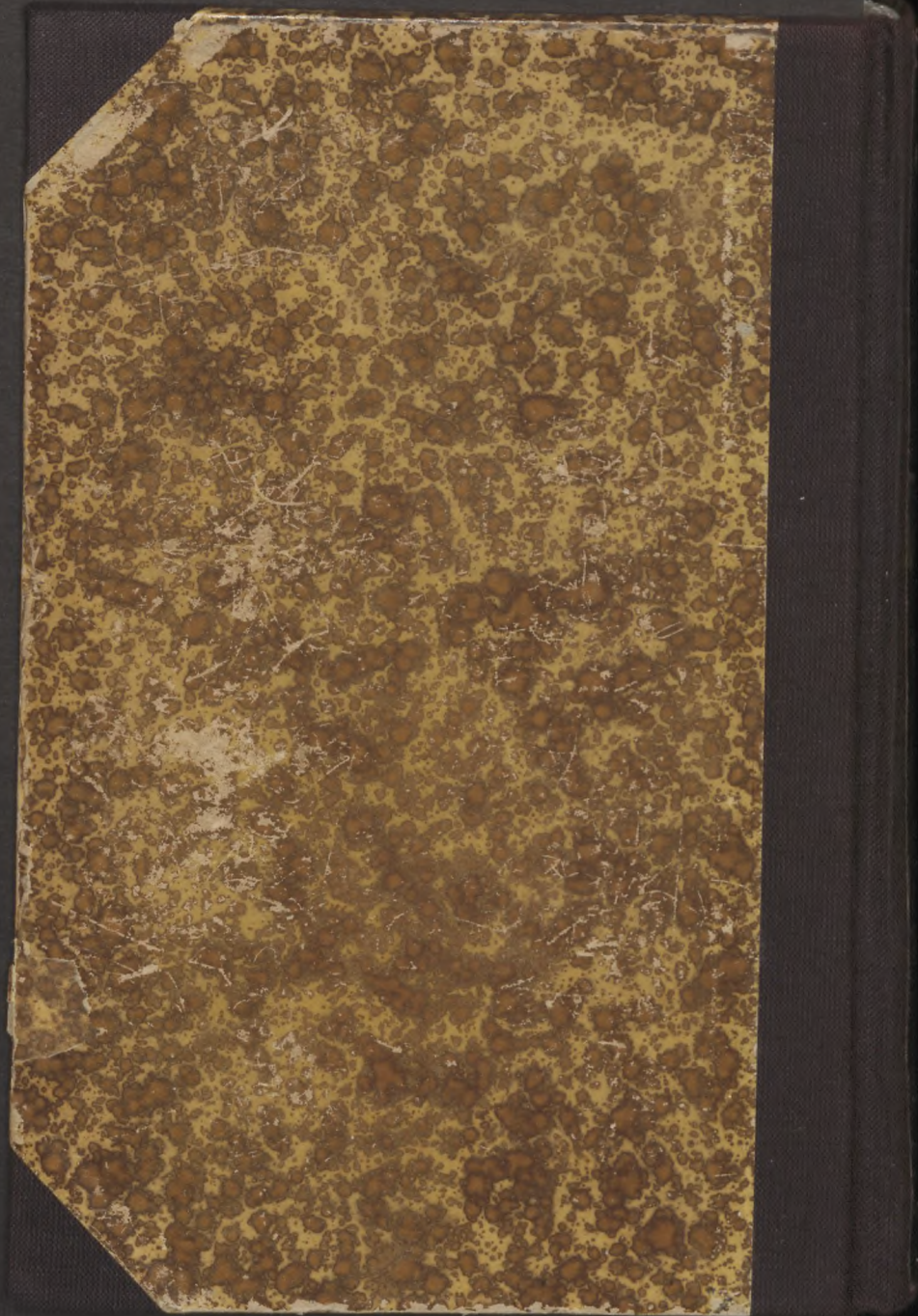


C 60.

3
3
6
3
1
9
4







MAGYAR
ADRIA
Könyvtár

1-6

N. M.