

PULA, AZ „OSZTRÁK-MAGYAR TENGER” ÉKE ÉS AZ ULJANIK HAJÓGYÁR

BATHÓ GÁBOR



Az MTA-ELTE Jegtörténeti
Kutatócsoport (ELKH) blogja

A SZERZŐ:

DR. BATHÓ GÁBOR

Az MTA-ELTE

JOGTÖRTÉNETI KUTATÓCSOPORT
(ELKH) EGYÜTTMŰKÖDŐ KUTATÓJA

ADJUNKTUS

(NKE ÁLLAMTUDOMÁNYI ÉS
NEMZETKÖZI TANULMÁNYOK KAR,
ÁLLAM- ÉS JOGTÖRTÉNETI
TANSZÉK)

BATHO.GABOR@UNI-NKE.HU

2022. augusztus 22.

1856. december 9-én jeles eseményre készült Pula (akkor inkább Pola, esetleg Póla). Erzsébet császárné maga érkezett a tengerparti városba azzal a céllal, hogy az ott építendő hajógyár alapkövét letegye, s e feladatát kétségtelenül sikerrel el is végezte.

Ez nemcsak egyszerűen egy újabb hajógyár volt. Pola addigra a birodalom egyik legfőbb hadikikötőjévé vált, jelentősége Velence elvesztésével is egyre csak fokozódott. A későbbiekben e kikötő vált a polai cs. kir. hajógyárrá és tengerszertárrá vagy a helyben használt nyelveken: k. k. Seearsenal Pola, i. r. Arsenale del Mare Pola, c. kr. Pomorski Arsenal Pula.

Velence 1848. augusztusi visszafoglalása után az osztrák haditengerészeti főparancsnokság székhelye egy ideig még Triesztben maradt. A Polát mint székhelyet szorgalmazó hangok már akkor is hangosak voltak, de Hans Birch Dahlerup (altengernagy és az osztrák haditengerészet akkori parancsnoka) ezt elutasította. Ennek ellenére 1850. november 20-án kiadták

a parancsot, hogy Polában haditengerészeti arzenált (vagy kissé erőltetett magyartással tengerszertárt) kell építeni.

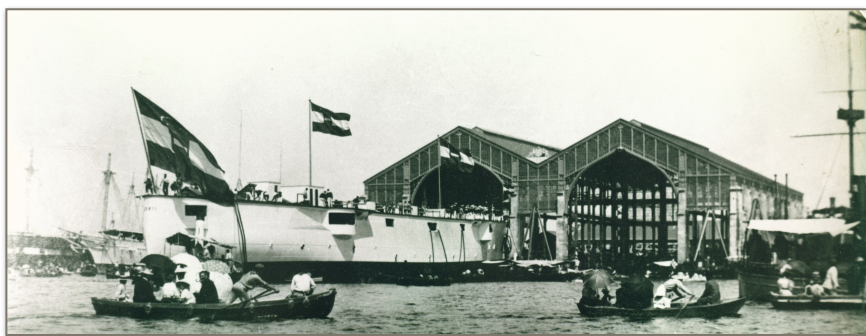
Ezzel Pola a Habsburg Birodalom legfőbb haditengerészeti kikötőjévé vált, és ezért megkezdődött (pontosabban felgyorsulhatott) az osztrák (később osztrák-magyar) hadiflotta arzenáljának kiépítése. A kiválasztott hely, az Uljanik-sziget (Olajfa-sziget) és környéke, a Pulai-öböl déli partján fekszik, magas dombokkal körülvéve, míg a tengertől a Brijuni-szigetcsoport védi, így méretéhez, szükséges szél- és hullámvédelméhez mérten a legideálisabb természetes kikötő. Az első munkálatok valójában már 1848-ban elkezdődtek három raktár építésével, míg az arzenál alapkövét a fenti írt epizód szerint 1856-ban maga Erzsébet császárné tette le. Az alapkövetéssel egy időben épült a katonai kórház és a Ferenc József laktanya. Az arzenál a kor elvárásaihoz képest a legmodernebb módon épült és szerveződött, különféle árboc- és vitorlagyártó műhelyek, lakatosműhely, darukkal ellátott asztalos- és összeszerelő műhely, de vasöntöde is helyet kapott. Az összes műhely és kikötőt 52 gőzkazán üzemeltette, 32 gőzgéppel és egy gázmotorral. Az Uljanik-szigetet a lerombolt városfal építőanyagából kibővítették, a területét megnövelték, és a szárazfölddel egy vashíddal kötötték össze, rajta és mellette dokkokat építettek fel. Az arzenál központi épülete Karl Möring tervei alapján készült, átadásakor személyesen Ferenc József avatta fel.¹

De nemcsak hajógyár épült és végezte tevékenységét itt. Közvetlenül a Monarchia tengerészeti parancsnokságának alárendelten működött a polai tengernagyi hivatal, a tengerszertár-parancsnokság és a műszaki bizottság. A tengernagyi hivatal alárendeltségében pedig találhattunk itt tengerészeti vízrajzi hivatalt, tengerészeti kórházat, tengerészeti alreáliskolát, tanodát, tűzériskolát, akna- és torpedóiskola-hajót, matróziskola-hajót, hajósuhanckola-hajót, fogházat, ruhatárt és -gyárat, más haditengerészeti parancsnokságokat, számtalan hatóságot, hivatalt és intézetet.²

Az első hajót 1858. október 5-én bocsátották vízre. Ez volt az 5194 tonna vízkiszorítású Kaiser sorhajó, amely részt vett az 1864-es helgoland-i csatában. Velence és a város haditengerészeti arzenáljának elvesztésével, a harmadik olasz függetlenségi háború után Pola haditengerészeti arzenálja kibővült, és közel 6000 munkást foglalkoztatott. A kiegyezést követően, békeidőben 3000-3500 fő dolgozott itt.

Megjegyzendő, hogy az arzenál osztrák-magyar (közös) jellege bizonyos forrásokban kevésbé domborodik ki, inkább tűnik a hajógyár kizárólagos osztrák érdekeltségnek. A Monarchia időszakában a magyar minisztertanács még csak érintőlegesen sem foglalkozott a polai hajógyárral és tengerszertárral (legalábbis a szokásosan szűkszavú jegyzőkönyvek szintjén). Az országgyűlés esetében más a helyzet; 1877-ben, 1883-ban és 1896-ban is foglalkozott a





polai létesítménnyel. Az ok minden esetben egyszerű, pénzre volt szükség, pontosabban a közösügyi költségekhez Magyarország hozzájárult. 1877-ben a vízvezeték gőzkazánjainak javításával, 1883-ban az Uljanik-sziget szárazföldi összekötésével, 1896-ban pedig egy a vegyerműhelyben történt tűzvész kárainak orvoslásával kapcsolatos költségekről, illetve költségekhez való hozzájárulásról kellett döntenie a törvényhozásnak.³ Az osztrák források ennél jóval bővebben írnak a hajógyárról.

Az I. világháborúig az arzenál hajógyarában összesen 56 hajót építettek. Ezt követően az Isztria az Olasz Királysághoz került, az arzenál pedig trieszti központú vezetéssel, „Cantiere Naval Scoglio Olivi” néven működött tovább, nagyrészt hajójavítási feladatokat ellátva. 1943-ban a németek bombázták az üzemet, majd megszállták. Az épületek 70 %-a és a gépek 30 %-a megsemmisült a harcok során. 1947-től a terület Jugoszláviához tartozott, ahol az első ötéves terv előirányozta a hajógyár újjáépítését. Az üzem első munkája a Galeb nevű hajó felújítása volt 1952-ben, amely később Tito állami jachtjaként funkcionált. A Szovjetunióval való szakítást követően az Uljanik

hajógyár amolyan pilot-projektként működött, itt alakítottak először munkástanácsokat. Az 1963-as jugoszláv alkotmány nagyobb teret engedett a vállalkozási szabadságnak, így a hajógyár is a piaci igényekre reagálva tankhajók, illetve különleges célú hajógyártására, javítására specializálódott.⁴ Az üzem a foglalkoztatotti létszám csúcsát az 1980-as években érte el, amikor több, mint 8000 ember dolgozott a gyárban.

Az Uljanik hajógyár túlélte a keleti blokk és a Szovjetunió összeomlását, a rendszerváltást és a délszláv háborút is. Az 1990-es években és a 2000-es évek elején is működött, többnyire jelentős állami támogatás mellett és veszteséget termelve. Amikor Horvátország az Európai Unióhoz való csatlakozását készítette elő, szükségesé vált a tulajdonosi struktúra átrendezése, illetve az állami intervenciók megszüntetése. 2007-től készítették elő a hajógyár privatizációját, amely végbe is ment jelentős dolgozói részvényjegyzés mellett. A privatizáció sikeres volt, azonban a hajógyár működésében problémák adódtak, veszteséges volt, jelentős adósságot halmozott fel. Amikor a felszámolását megkezdtek, a gyár már több, mint nyolchavi bérrel tartozott a

dolgozóinak, egyéb vállalati kifizetetlen tartozások mellett. Úgy tűnt, hogy egy kínai befektető menti meg a céget, azonban a

tranzakció

nem jött létre.⁵ Az Uljanik hajógyárat üzemeltető cég 2020-ban megszűnt. Pulában sétálva azonban ma is lépten-nyomon a hajdani hajógyár nevébe, épületeibe botlunk.

Végezetül érdemes pár szót szólni a hajógyár nevééről. Az Uljanik név már az 1856-os alapítástól kíséri a hajógyárat, illetve a kapcsolódó létesítményeket. Uljanik volt a neve annak a szigetnek, illetve szigetcskének (otočić), amely annak az öbölnek a közepén feküdt, amelyben a hajógyárat felépítették. Ezt a szigetet is a hajógyár céljaira használták, kibővítették, és sok ipari célú épületet emeltek rá. A műholdképeken jól láthatók a szárazdokok. Németül a szigetet Oliveninsel, olaszul pedig scoglio olivi névvel illetik. A magyar elnevezés ritkán található a forrásokban, azonban megjelenik: Oliva-sziget. E szigetcskét ugyanis olajfák borították, mielőtt a hajógyár megépült volna. Ennek emlékére szimbólumként a szigeten egyetlen olajfát meghagytak, amely felidézi a több, mint 170 évvel ezelőtti időket.

Hivatkozások:

¹ Istrien. Ein Wegweiser längs der Küste, für Pola und das

Innere des Landes. Triest, Julius Ohswaldt, 1878. 109-131. p.

² Reményi Ferenc (szerk.): Tengerészet. Tansegédlet a hadsereg és a honvédségek tisztjei és tisztújságai számára. Budapest, Pallas, 1914. p. 7-11.; Inventare Österreichischer Archive. VIII. Inventar des Kriegsarchiv Wien. Band II. Wien, Ferdinand Berger, 1953. 63-65. p.

³ Képviselőházi irományok, 1875. XXV. kötet, 126. p.; Főrendiházi irományok, 1875. IX. kötet, 404. p.; Képviselőházi irományok, 1881. XIX. kötet, 43. p.; Főrendiházi irományok, 1881. VIII. kötet, 167. p.; Képviselőházi irományok, 1896, I. kötet, 10. p.; Főrendiházi irományok, 1896, I. kötet, 90. p.

⁴ Wegenschimmel, Peter: Zombiewerften oder Hungerkünstler?: Staatliche Schiffbau in Ostmitteleuropa nach 1970. Berlin/Boston, Walter de Gruyter, 2021. 20-21. p.

⁵ Varendorff, Helena: Kroatien: Werften vor Privatisierung. Die Presse, 2008. március 11.

Képek elérhetősége:

1. oldal: Pula látképe <https://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Pula-avion.JPG> 2022. augusztus 12.
2. oldal: <https://www.uljanik.hr/images/povijest/AUSTROUGARSKA.jpg?fbclid=IwAR3n8AvKNB1m0-ipHUrrSvOgNNwFqlkgdmSudfGu2n1eW-3jDPGEkRYHCs> 2022. június 5.