



Területi Statisztika

Közzététel: 2020. november 20.

A tanulmány címe:

Fiume Magyarország világra nyíló tengeri kapuja, a 20. század elején

Szerzők:

Erdősi Ferenc <https://doi.org/10.15196/TS600606>

Az alábbi feltételek érvényesek minden, a Központi Statisztikai Hivatal (a továbbiakban: KSH) Területi Statisztika c. folyóiratában (a továbbiakban: Folyóirat) megjelenő tanulmányra. Felhasználó a tanulmány, vagy annak részei felhasználásával egyidejűleg tudomásul veszi a jelen dokumentumban foglalt felhasználási feltételeket, és azokat magára nézve kötelezőnek fogadja el. Tudomásul veszi, hogy a jelen feltételek megszegéséből eredő valamennyi kárért felelősséggel tartozik.

- 1) A jogszabályi tartalom kivételével a tanulmányok a szerzői jogról szóló 1999. évi LXXVI. törvény (Sztj.) szerint szerzői műnek minősülnek. A szerzői jog jogosultja a KSH.
- 2) A KSH földrajzi és időbeli korlátozás nélküli, nem kizárólagos, nem átadható, térítésmentes felhasználási jogot biztosít a Felhasználó részére a tanulmány vonatkozásában.
- 3) A felhasználási jog keretében a Felhasználó jogosult a tanulmány:
 - a) oktatási és kutatási célú felhasználására (nyilvánosságra hozatalára és továbbítására a 4. pontban foglalt kivétellel) a Folyóirat és a szerző(k) feltüntetésével;
 - b) tartalmáról összefoglaló készítésére az írott és az elektronikus médiában a Folyóirat és a szerző(k) feltüntetésével;
 - c) részletének idézésére – az átvevő mű jellege és célja által indokolt terjedelemben és az eredetihez híven – a forrás, valamint az ott megjelölt szerző(k) megnevezésével.
- 4) A Felhasználó nem jogosult a tanulmány továbbértékesítésére, haszonszerzési célú felhasználására. Ez a korlátozás nem érinti a tanulmány felhasználásával előállított, de az Sztj. szerint önálló szerzői műnek minősülő mű ilyen célú felhasználását.
- 5) A tanulmány átdolgozása, újra publikálása tilos.
- 6) A 3. a)–c.) pontban foglaltak alapján a Folyóiratot és a szerző(ke)t az alábbiak szerint kell feltüntetni:

„*Forrás: Területi Statisztika c. folyóirat 60. évfolyam 6. számában megjelent, Erdősi Ferenc által írt, Fiume Magyarország világra nyíló tengeri kapuja, a 20. század elején c. tanulmány*”

- 7) A Folyóiratban megjelenő tanulmányok kutatói véleményeket tükröznek, amelyek nem esnek szükségképpen egybe a KSH, vagy a szerzők által képviselt intézmények hivatalos álláspontjával.

Fiume Magyarország világra nyíló tengeri kapuja, a 20. század elején

Fiume Hungary's sea gate to the world, at the beginning of the 20th century

Erdősi, Ferenc

Közgazdaság- és Regionális
Tudományi Kutatóközpont
Regionális Kutatások Intézete
E-mail: erdosi@rkk.hu

Kulcsszavak:

Fiume,
kikötő,
Osztrák–Magyar Monarchia,
foreland,
hinterland,
magyar–horvát partvidék,
Dalmácia,
Isztria

Keywords:

Fiume,
port,
Austro-Hungarian Monarchy,
foreland,
hinterland,
Hungarian-Croatian coast,
Dalmatia,
Istria

Szerző bemutatja Fiume kikötő laza és szorosabb kapcsolódású tengeri piacterületének (forelandjának) földrajzi jellemzőit, valamint fő versenytársához, Trieszthez és a nagy európai kikötőkhöz viszonyított pozíciójának alakulását. Fiume gazdaságtörténetének két legkevésbé kutatott szegmense a város és a parti magyar–horvát entitás, továbbá az osztrák Dalmácia és Isztria tartományok tengeri áruforgalmában játszott szerepe. Részletes adatelemzés eredménye a szárazföldi piacterület (hinterland) két alsó (lokális, interprovinciális) szintje által generált forgalom meghatározása.

The author presents the geographical characteristics of the loose and more closely connected foreland of the port of Fiume, as well as the development of its position in relation to its main competitor, Trieste and the major European ports. The two least researched segments of Fiume's economic history are the role of the city and the coastal Hungarian-Croatian entity, as well as in the maritime freight traffic of the Austrian provinces of Dalmatia and Istria. The result of a detailed data analysis is the determination of the traffic generated by the two lower (local, interprovincial) levels of the hinterland.

Beküldve: 2020. június 2.

Elfogadva: 2020. július 20.

Bevezetés

A tanulmány címe közhelyesnek tűnik, ha arra gondolunk, hogy a *kapuszerepre* a Fiumével foglalkozó közel száz korabeli és későbbi szerzők közül legalább huszonöt utal. Nagyon is jogosan, mert hazánk egykori kereskedelmi kikötője esetében ez valóban *conditio sine qua non* (elengedhetetlen feltétel).

A trianoni békediktátum fiumei megnyilvánulásai közül a kikötő és a város elvesztését tárgyalók főként a tárgyi (vagyoni, infrastrukturális, kulturális értékbeli) vonatkozásokat érintették. Következményeiben azonban valószínűleg még súlyosabb a kikötő hiányából adódó folyamatos veszteség, az idegen kikötőknek való kiszolgáltatottság. Kényszerszolgáltatásként közel fél évszázadig működött a Duna-tengerjáró hajókkal való szállítás a Mediterráneumban (Földközi-tenger mellékén, partvidékén, térségében) – de eljárt felette az idő. (Tényleg...?)

Fiume tematizálásának korábbi jellemzői arra készítettek, hogy a korabeli szakági statisztikai kiadványokra és külföldi monográfiákra alapozva közlekedésgazdaságtani és logisztikai megközelítést sem nélkülözve új vonásokkal is kiegészítsem, illetve újraértelmezzem a kapuszerepre vonatkozó ismereteket.

Elszigetelt helyzet, mérsékelt forgalom ellenére stratégiai jelentőség

Fiume önálló közigazgatási státusú egységként egy olyan (túlnyomóan nemzetiségek által lakott) alig 20 négyzetkilométeres kvázi exklávéját képezte Magyarországnak (a magyar–horvát tenger mellék, az osztrák Isztria és Horvát-Szlavónország többi részei között), melyet Magyarországról Horvát-Szlavónországon, (vagy nagy kerülővel) Fiume és az osztrák tenger melléki tartományok közötti Ausztrián keresztül lehetett elérni. Ennek ellenére Magyarország számára Fiume volt a „kikötőnk”, mégpedig nem csupán azért, mert a többi nem osztrák 13 kis kikötő igazgatásilag Horvát-Szlavónországhoz tartozott, hanem azért is, mert együttes forgalmuk a fiumeinek tömegben csupán a 2,25%-át érte el (Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal [1915, pp. 10.*] adataiból számította a szerző).

Fiume a kikötői forgalmának méretében, városa gazdasági teljesítményében csökkenő mértékben ugyan, de elmaradt természetes versenytársától (több tekintetben igazodási pontjától), Triesztől. Fiume fontosságát Magyarország számára kizárólag az ország külkereskedelméből elért 9–14%-os részesedése alapján nem lehet értékelni. E meglehetősen *alacsony részarány* oka, hogy a *nemzetközi vasúthálózat rendelkezésre állt a környező országokkal* (mindenekelőtt a külkereskedelmükben meghatározó szomszédos Ausztriával) *folytatott árucserébe*, melyből még a dunai hajózás is kivette a részét.

Egyetérthetünk Pelles (2016a, p. 189.) ide vonatkozó megállapításával, hogy „Fiume fontosságát elsősorban nem a magyar külkereskedelemben betöltött, hanem *stratégiai* (kiemelés tőlem – E. F.) szerepe adta”.

Funkcionális típusa szerint Fiume (közlekedés-gazdaságtani terminológia szerint) alapvetően *gateway* kikötő, amelyben az érkező hajók kirakása folyt túlnyomóan a szárazföldi piacterületre (hinterlandra) való továbbszállítás céljából, ellenkező irányban pedig a vonzásterületéről érkező áruk hajókba rakodása történt.

A zsáktengeri fekvés eleve nem adott esélyt az észak-adriai kikötőknek – így Fiumének sem – arra, hogy nemzetközi szintű áruátrakási (transshipment) csomópont (hub) szerepet töltsenek be. Mint például a Földközi-tengert hosszában átszelő – Nyugat-Európát Ázsiával összekötő – intenzív forgalmú útvonalhoz közeli Málta, Cagliari, Nápoly, Pireusz, Port Szaíd a 20. század elején (Heidrich 1912). Ugyan *külföldi kikötőkbe irányuló átrakásokra Fiumében ritkán került sor* (amikor egy nagy hajóból kiemelt rakomány egy részét közepes méretű áruszállító, ún. feeder hajókkal továbbították Montenegróba, Albániába), a vasútra átrakott áru kis része a Kárpátokon túli idegen úti célokra jutott el, magyarországi tranzitszolgáltatás igénybevételével. Mindezekhez képest méretében *jelentősebb volt a Monarchián* belüli parti tartományok indirekt kiszolgálásával kapcsolatos átrakóforgalom. (Melyre a Fiume a tenger mellék áruelosztó/-gyűjtő központja és ellátója című alfejezetben hívjuk fel a figyelmet.)

Fiume elérhetősége meghatározó piacterületéről, a Kárpát-medencéből *a kikötő fejlődésének, működésének felkiáltójeles problémája* volt mindaddig, míg Trieszthez képest 16 évvel később nem kötötték be (két irányban) Magyarország és Ausztria *vasúthálózatába*. Azonban Magyar Királyi Államvasutaknál szerzett fővonalstátusa ellenére is (a hegyvidéki szakaszának rendkívül rossz vonalvezetése miatt) *kapacitása elmaradt* az első világháborúig *megtöbbszöröződött forgalmi igényektől* (Erdősi 1986).

Fiume kikötő pozíciójának alakulása a Monarchián és Európán belül, a tengeri áruforgalom alapján

A kikötői forgalom növekedését a hinterland gazdaságának (ciklusok és történések által befolyásolt) tengeri szállítási igényei keltették a (forgalom) kezelését lehetővé tevő kikötői és flottakapacitások alakulásának függvényében.

A kiegyezés utáni Fiume általános, dinamikus fejlődése az 1880-as évektől a korábbi évtizedbeli *külső tényezők* (Szezei-csatorna megnyitása [1869], gazdasági válság [1873]), valamint többé-kevésbé *helyi/belső tényezők* (vasúti kapcsolat [1873] a magyar és osztrák vasúthálózattal) által befolyásoltan ment végbe.

A Szezei-csatornához fűzött reményekből kevés vált valóra (a „zsáktenger” végi kikötő messze esett az interkontinentális hajózási útvonalaktól), azonban – dacolva az 1879-ig tartó súlyos válsággal – a magyar állam olyan komplex fejlesztést hajtott végre a tengerhajózási szektorban (a kikötői infrastruktúrától a flottafejlesztésen keresztül a gőzhajógyártásig), amit Trieszt akkor nem tudott követni. Ez oda vezetett, hogy 1880-ban Fiume a duális állam teljes tengeri árubehozatalának átmenetileg több mint a kétharmadát (!), kivételének bő egyharmadát képes volt kezelni. Az erőteljesebbé vált osztrák fejlesztések évtizedei után, az *első világháború előtti évben Fiume a*

Monarchia teljes tengeri forgalmának bő egynegyedét bonyolította (behozatalban néhány százalékkal kevesebbet, kivitelben többet).

Végső soron Fiume 1871 és 1913 között a Monarchián belül lényegesen javított pozícióján (1. táblázat).

1. táblázat

Fiume részesedése a Monarchia tengeri kikötői forgalmából
Fiume's share of the Monarchy's seaport traffic

Év	Behozatal			Kivitel			Összesen		
	millió mázsa	ebből Fiume		millió mázsa	ebből Fiume		millió mázsa	ebből Fiume	
		millió mázsa	%		millió mázsa	%		millió mázsa	%
1871	2,92	0,31	10,6	5,61	0,84	15,0	8,53	1,15	13,5
1880	5,86	3,97	67,7	8,59	2,95	34,3	14,45	6,92	47,9
1913	42,98	9,23	21,5	38,60	14,74	38,2	81,58	23,97	29,4

Forrás: Neumann-Spallart (1882, p. 107.) és Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal (1915, p. 33.*) alapján módosítva.

Európa élvonalbeli 11 kikötője között a magyar kikötő 1912-ben áruakadási teljesítménye alapján a 10., a hajómozgások száma alapján a 11. helyet foglalta el, előbbivel megelőzte Velencét (2. táblázat). A kikötőben megforduló hajók számarányából következik, hogy az átlagnál kisebb hajók szállították az árut. Escher (2017) 20. század elejére vonatkozó adatai szerint Fiume 1905-ben, 1908-ban és 1912-ben egyaránt a 11. helyet foglalta el teljes áruakadási teljesítménye alapján, tehát Velence is megelőzte. (Trieszt viszont felülmúlta Amszterdamot.)

2. táblázat

Az európai kontinens vezető kikötőinek sorrendje kétféle mutató alapján, 1912-ben

Ranking of the leading ports on the European continent based on two indicators in 1912

Kikötő	Áruakadási teljesítmény (tömeg) alapján	A hajómozgások száma alapján	A 11 kikötő összesített hajóforgalmából az egyes kikötők részaránya, %
Hamburg	1.	2.	17,33
Rotterdam	2.	3.	15,45
Antwerpen	3.	1.	17,57
Marseille	4.	4.	12,37
Genova	5.	5.	9,07
Bréma	6.	6.	6,33
Amszterdam	7.	9.	3,67
Le Havre	8.	7.	6,27
Trieszt	9.	8.	5,81
Velence	10.	11.	2,85
Fiume	11.	10.	3,38

Forrás: Andrović (1918, p. 132.).

Fiume, a globalizálódott tengeri árulogisztikai központ az első világháború előestéjén

A *globalizáció* 19–20. századfordulón kibontakozó *első hullámának fő mozgatórugója* (a tőkeáramlás mellett) a *világkereskedelem* volt (Timmermans–Katainen 2017). A kontinensközi, illetve távolsági áruáramlás (akkor) egyetlen eszköze a tengerhajózás szervezeti, műszaki, forgalomszervezési téren már a globalizáció jellemzőit mutatta (egységesülés, koncentráció, technikai forradalom, információáramlás korszerűsödése, szabványosítás, laissez faire a tengereken, a glóbusra kiterjedő hálózatok stb.).

Az ellátási láncok (világ) logisztikai fejlettségének fő jellemzői:

- a hajózási vállalatok járatai által megteremtett kapcsolatok mértéke, valamint
- a kikötők (mint a tengeri és szárazföldi árumozgás közötti közvetítők, interface pontok, továbbá árulosztó és -gyűjtő logisztikai pontok) funkcionális fejlettsége.

E kritériumok teljesülésében természetesen a világoceánra nyitott és fejlett Nyugat-Európa vitte a pálmát, azonban az 1910-es évek elején már Fiume sem maradt érintetlenül az „előglobalizációs” folyamatoktól.

A világ különböző térségeivel teremtett *kapcsolatok* hálózottsága és intenzitása szempontjából több tényező, illetve adottság hatásával kell számolni:

- a (magyar és külföldi) hajózási társaságok Fiumében működtetett szolgáltatási kapacitásaival,
- a magyar kereskedelmi flotta hajóinak akciórádiuszok szerinti megoszlásával mint szállítási/elérhetőségi adottsággal és mindezek által befolyásoltan,
- Fiume és a világ kikötői közötti hajózási kapcsolatok erősségével, términtáival.

A hajózási kapcsolatok jellemzői

A *világ kikötőivel való kapcsolattartás feladata Fiumében* 1913-ban túlnyomóan (77%-ban) a monarchiabeli, ezen belül 55%-ban (mind a behozatalban, mind a kivitelben) a *magyar hajózási társaságok hajóira hárult*. Olaszország (a gazdaságával való szoros történelmi összefonódottság okán) a külföldiek közül kiemelkedő arányban (16,4%) képviseltette magát, miközben az angol jelenlét mindössze 3,4%-ra korlátozódott, a többi ország hajói pedig igen ritkán jelentek meg (Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal (1915, p. 50*).

Mindamellett Fiume globális hajózási kapcsolatainak alakulása szempontjából az igazán fontos (nemzetpolitikai szempontú) kérdés az volt, hogy a *magyar kereskedelmi flotta hajói mennyire és mekkora szállítási kapacitással alkalmasak távoli kikötők elérésére*, azaz erős egyszerűsítéssel a vitorlás hajók gyorsabb, nagyobb befogadóképességű és akciórádiuszú gőzhajókkal való felváltására. (A korszerűsítés egyéb összetevőire és vonzataira nem tértünk ki.)

Nyugat-Európa fejlett országaihoz képest a magyar kereskedelmi flottában a *gőzhajók elterjedése* (a vitorlás kereskedelmi hajókat kiszorítva) jó néhány évnyi *fáziskéséssel*

ment végbe. A lassabb technológiaváltás/átállás nem csupán a forgalom generálásában meghatározó mediterrán térség és Magyarország *gyengébb tőkekondícióira* vezethető vissza (egységnyi raktérkapacitás létrehozása az acéltestű és szerkezetű gőzhajókon 3–6-szor annyiba került, mint a fából készült vitorlás hajókon), hanem a *szénellátás gondjaira és a szakképzett tengerészek hiányára* is.

Mindaddig, amíg Fiume és a Kárpát-medencei, illetve osztrák/cseh szénbányák között nem jött létre vasúti összeköttetés (1873), a fűtőanyag többségét Angliából és Belgiumból kellett magas áron beszerezni. Magyarország már korábban (1870) kezdődött tengerészképzésében jelentős előrelépés volt a Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság felügyelete alá tartozó Magyar Királyi Tengerészeti Akadémia 1894. évi alapítása, ahol már elsősorban gőzhajókra képezték ki a tiszteket.

A kiegyezés ugyan mérföldkő Magyarország gazdasági fejlődésében, azonban kereskedelmi hajóállományunk technikai felzárkóztatása tekintetében alig történt érdemi lépés az *1880-as évek elejéig*, amikor *flottánkat lényegében vitorlás hajók alkották – még hosszú járatú* (kontinensek közötti) *viszonylatokban is*. Ellenben a magyar közlekedéspolitikának köszönhetően *1882-től kereskedelmi flottánk fejlesztése az első világháború kitöréséig igazi siker-történet* gyorsaság és műszaki színvonal tekintetében egyaránt (3. táblázat).

1913-ra tehát a gép nélküli tengeri hajók marginális jelentőségűvé váltak és csak a „kisparti” viszonylatokban teljesítettek szolgálatot.

A magyar kereskedelmi hajóállományból a gőzösök állománya 1911-ig járathossz/akció-rádiusz (és természetesen hajónagyság) tekintetében teljesen polarizált volt, mivel hosszú járatú és kisparti rendeltetésű egységei voltak, míg a „nagyparti” járathossz-kategóriára háruló feladatokat kizárólag vitorlás hajók látták el. Az első nagyparti járatú gőzösök 1911-ben jelentek meg az állományban és 1913-ban már három egységgel képviselték ezt a kategóriát. Mindamellet azonban az állomány kétpólusúsága továbbra is erős maradt. A magyar hajóállomány jellegzetessége, hogy a kisparti járatúak kiemelkedően magas aránya: darabszámuk megközelítette a hosszú járatúakét. E jellegzetesség arra is utal, hogy a magyar flotta egyik fő rendeltetése a rövid belföldi (Magyarországon, illetve a Monarchián belüli) szállítás, továbbá a közeli (illetve a szemközti parti) olasz kikötőkkel való kapcsolattartás maradt. Természetesen szállításkapacitásában messze elmaradtak a hosszú partiaktól, azonban az általuk összekötött kikötők (hálózati pontok) száma tekintetében állták az összehasonlítást.

Felmerül azonban a kérdés, hogy a hajók a közlekedésük során tiszteletben tartották-e a kategóriájuknak megfelelő határokat. A hosszú járatúakkal szemben felesleges a kérdés, hiszen a magyar jelenlét az interkontinentális, nagy távolságú hajózásban tények sokaságával igazolt. Nagyparti járatú hajók híján azonban hogyan lehetett Fiumének kifejezetten erős forgalma a Földközi-tenger keleti medencéjének kikötőivel és a fekete-tengeriekkel? A korábbiakból már kiderült, hogy Fiumében viszonylag kevés külföldi hajó kötött ki. Ezért aligha feltételezhető a külföldiek érdemi közreműködése a közép-ső távolsági kategóriában. Nem gondolhatunk másra, minthogy a kisparti hajók kimerészkedtek a Földközi-tengerre és tenger mellékeire, vállalva a hajózási kockázatot (erősebb áramlatokhoz, magasabb és nagyobb kinetikai erejű hullámokhoz alkalmazkodást).

3. táblázat

A magyar kereskedelmi tengerészet hajóállományának fejlődése járáthossz-kategóriák szerint*
Development of the Hungarian merchant navy fleet by flight length categories

Év	Hosszú járatú		Nagyparti járatú		Kisparti járatú		Összesen		Hosszú járatú		Nagyparti járatú		Kisparti járatú		Összesen		Bárkák és dereglyék		Összes hajó	
	száma	tonna-tartalma	száma	tonna-tartalma	száma	tonna-tartalma	száma	tonna-tartalma	száma	tonna-tartalma	száma	tonna-tartalma	száma	tonna-tartalma	száma	tonna-tartalma	száma	tonna-tartalma	száma	tonna-tartalma
1867									148	66 496	–	–	214	5 089	362	71 585	165	176	527	71 761
1882	7	5 922	–	–	7	190	14	6 112	131	61 292	3	612	185	2 277	319	64 181	145	327	478	70 620
1890	10	8 847	–	–	28	1 531	38	10 378	81	40 986	3	905	125	2 025	209	43 916	220	372	467	54 666
1900	39	52 181	–	–	36	3 646	75	55 827	27	13 150	1	148	121	1 662	149	14 960	277	432	501	71 219
1910	59	102 413	–	–	55	7 418	114	109 831	–	–	1	62	89	1 399	90	1 461	288	459	492	111 751
1913	68	131 763	3	1 439	63	9 337	134	142 539	–	–	–	–	96	1 211	96	1 211	315	689	545	144 439

* A hajójaratok járáthossz-kategóriái:

– *kisparti* az Adriai-tengeren belül a Lepanto-öböljig tartott,– *nagyparti* a Földközi-tengeren, valamint a Fekete- és Vörös-tengeren közlekedtek,– a *hosszú járatúak* az előbbieknél távolabbi valamennyi viszonylatban közlekedtek.

E három kategória akció-távolság-közponú és a hivatalos statisztikában szereplő fogalom. Államháztartási / szervezeti szempontból a hajók állami és szabadhajózási kategóriába sorolt (valamilyen mértékben állami támogatásban részesülő) hajózási társaságokhoz tartoztak.

Forrás: Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal (1915, p. 24*) alapján saját számítás.

(Miatán e feltevés részleteiben csak a levéltári adatok tanulmányozásából, a törvényileg előírt járatok, valamint a szabadhajózásra előírt járatok, illetve a szabadhajózás során közlekedtetett járatok számáról és viszonylataiban nyert információk birtokában igazolható, e helyen ettől eltekintünk.)

Magyarország távoli világrészekkel folytatott (áruösszetételében egyre változatosabb) külkereskedelmében a „mélyvízi” (távolsági) menetrendszerinti járatokat közlekedtető társaságok hosszú járatú hajóinak volt jelentős szerepe. Annak ellenére, hogy a Lloyd biztosítótársaság adatai szerint átlagosan 30–50%-kal kisebbek voltak a nyugat-európai országok ugyanazon piacterületekre (Indiába, Argentínába, Egyesült Államokba) közlekedő gőzöseinél.

Az osztrák flotta a magyarral szemben a kiegyezés évében volt a legnagyobb *főlényben* (a tonnatartalom tekintetében 8,7-szeres), majd gyakran változó arányok után a különbség 1913-ra (5,1-szeresére) csökkent. Ausztria a nagy hajók számában tartotta meg leginkább a főlényét (Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal 1915).

Fiume forelandja (tengeri piacterülete)

A kikötőgazdaságtan a világ kikötőinek azt a körét, melynek az adott kikötővel hajózási kapcsolata van (nemzetközi terminus technicusként) forelandnak, azaz előtérnek nevezi (Notteboom–Winkelmans 2001), ami gyakorlatilag a kikötő tengeri piacterületét jelenti.

Attól függően, hogy csupán alkalmilag (rendszeretlenül), vagy menetrendszerű járatokkal rendszeresen jelennek meg a vizsgált kikötőből a hajók a partnerkikötőkben, különbséget teszünk laza és szoros foreland között.

Fiumének 1913-ban a *világ 375 kikötőjével volt* valamilyen *hajózási kapcsolata. Háromnegyedük* (272) *európai*, erős egytizedük (39) ázsiai partokon működött, melytől csak néhány maradt el az észak-afrikai és amerikai kikötők száma (31, illetve 28), viszont még a nagyon távoli Ausztrália 9 kikötőjében is megfordultak a Fiuméből induló (magyar és külföldi) hajók.

Az európai kikötők közül a magyar–horvát partszakaszcsoport 13, az osztrák partszakaszcsoport 116 kikötő tartozott a „kontaktállományhoz”. Ilyen formán *Fiume európai kikötői kapcsolatainak majdnem a fele* (46,5%) csupán *a Monarchián belül realizálódott.* (Szerző számítása az 1913. évi fiumei statisztikai alapadatokból.)

Ennél szűkebb (45) volt azoknak a külföldi kikötőknek a köre, melyeket *Fiumével menetrend szerint közlekedő járatok kötöttek össze.* Mindössze 11 európai, 16 ázsiai, 9 afrikai, 2 észak-amerikai, 6 (!) latin-amerikai, valamint 1 ausztráliai képezte a rendszeres forgalmi kapcsolatokkal rendelkező *szűkebb nemzetközi piacterületet* (illetve a szoros forelandot) a magyar kikötők számára.

Fiume szűkebb tengeri kapcsolati rendszerében az egyes partnerországok pozíciójának és szerepének értékeléséhez a következőket végeztük el:

- *az országok/birtokok árutömeg (súly) és érték szerinti nagyságrendbe rendezése, valamint*

- a kivitel százalékos részarányának meghatározása a teljes forgalomból. (A többoldalas munkatáblázat közlésétől itt eltekintünk, kizárólag a belőle levont következtetéseket adjuk közre.)

Meglepetés lehet az olvasó számára, hogy az első öt partnerország közül csak Olaszország volt közeli (mégpedig olyannyira, hogy vitorlásokkal is könnyen bonyolítható szomszédsági forgalmat keltett az árucserre), viszont a többiek eléréséhez nagy vagy (az óceánon túlra) igen nagy távolságot kellett megtenniük a hajóknak. *A földrajzi távolság nem volt meghatározó* – ha azt olyan áruk behozatala indokolta, melyekre nagy szüksége volt Magyarországnak (például Brit-Indiából, az Egyesült Államokból, Argentínából, Ausztráliából), vagy fontos piaca volt a Fiumében berakott (túlnyomóan magyarországi eredetű) áruknak (mint például az Ázsiai-Törökország – amely 1913-ban kiterjedt Levante, az Arab-félsziget egy részére és Mezopotámiára is).

Az egyes országok súly és érték szerinti sorrendje közötti számottevő különbségekből kimutatható, hogy mely országokkal alakult ki olyan (végső fokon kedvezőnek tekinthető) forgalom, amelyben az átlagosnál értékesebb áruk mozogtak, így:

- vagy fajlagosan nagyon értékes nyersanyagok (például japán vörösréz, anatóliai gyapot, fűszerek, ausztrál ritka ásványok, minőségi gyapjú),
- vagy nagy értékű ipari gyártmányok, gépek, készülékek (például Németország esetében, mely az áruk tömege alapján a 20., értéke szerint viszont a 15. helyet foglalta el a listán).

A teljes („laza”) *forelandon* belül a közvetlen hajójáratokkal legolcsóbban elérhető Nagy-Britannia a 20. század elején még a világ második ipari hatalmaként és szénexportőréként, valamint a magyar élelmiszerek, faanyagok és alapanyagok felvevőpiacaként és jobbára nagy értékű iparcikkek exportőréként az 1. helyet foglalta el Fiume forgalmában a mindkét irányú szállításaival.

Fiume interkontinentális kereskedelmében Észak-Amerikának és Brit-Indiának volt meghatározó szerepe. Dél-Amerikával rendszeresnek bizonyult az árucserre, miközben Afrika legnagyobb részével („Fekete Afrikával”) semmilyen forgalmat nem mutatnak ki a 20. század eleji statisztikák. Valószínűleg könnyebb volt az önálló latin-amerikai államokkal felvenni a kapcsolatot, mint a brit, a francia és a portugál gyarmatokkal, ahol a gyarmattartó hatalmak uralták a kereskedelmet. Feltehető, hogy *áttételesen* (nem Fiumén, hanem Hamburgon, Londonon vagy éppen holland kikötőkön keresztül) *is folytatott Magyarország kereskedelmet* az élvezeti cikkeket, fűszereket termelő Közép-Afrikával, ahol magyar áruk értékesítésére is adódott szerény lehetőség.

A külkereskedelmi aszimmetriára jellemző, hogy a magyar kikötőből számos országba csak kifelé menet vittek némi árut, visszafelé azokból (afrikai gyarmatok, Kuba) nem hoztak vagy 95% feletti arányt ért el a kivitel (Albánia, egyes közel-keleti birtokok, illetve észak-afrikai országok, de még Portugália esetében is). E *szélsőségek logisztikai kezelése, azaz a visszafelé tartó hajók rakterének kibasznlása, a gazdaságosság érdekében visszafuvar szerzése kiváló nemzetközi ismeretet és a személyes kapcsolati*

háló napi szintű gondozását igényelte a forgalomszervezőktől. (A legtöbb szélsőségesen aszimmetrikus esetben más kikötőbe feladatott áruval lehetett biztosítani az elfogadható kapacitáskihasználtságot.)

Fiume tengeri piaca azokban az országokban volt a legkiterjedtebb, amelyekben a legtöbb kikötővel sikerült kereskedelmi partnerkapcsolatot teremteni. A legkiterjedtebb piaccal Olaszország szolgált, ahol a 60 kikötővel kialakult kapcsolati térháló legintenzívebb pontjai közül Catania a citrusfélék és kén, Licata a kén, Ancona a téglák és cserépek kibocsátásával, Bari a magyar búza, Genova a kőolajtermékek, Catania, Ancona és Cagliari a fűrészáruink fogadásában tűnt ki. A fiumei vonatkozású forgalmuk közepesen erős volt 1913-ban.

A 2. és 3. helyet elfoglaló Görögországban és Ázsiai-Törökországban viszont a többségükben kis kikötők között elaprózódott a forgalom, miután viszonylag kis tételeket küldtek mediterrán gyümölcsökből (főleg citrusfélékből), zöldségekből. Valamennyi élvonalbeli partnerország közül Nagy-Britannia a legnagyobb átlagos partnerkikötői forgalmával emelkedett ki a szénzállítás okán (melyre főként a Monarchia közös hadiflottájának volt szüksége), megelőzve e téren az Egyesült Államokat és Brit-Indiát is (4. táblázat).

4. táblázat

Fiume partnerkikötőinek száma és átlagos forgalma országonként, 1913*

Number and average turnover of Fiume partner ports per country

Ország	Kikötők száma	Átlagos forgalom, mázsa	A legnagyobb partnerkikötők
Olaszország	60	48 150	Velence, Ancona, Catania, Licata, Chioggia
Görögország	21	2 220	Pireusz, Patrasz, Kalamata, Kevalla, Plaka
Ázsiai-Törökország	18	2 580	Haider Pasa, Bejrút, Haifa, Szmirna, Tripoli
Nagy-Britannia	17	242 052	London, Liverpool, Glasgow, Cardiff, New Castle
Egyesült Államok	13	120 538	New York, Philadelphia, New Orleans, Portland
Brit-India és a Malakaszoros körüli gyarmatok	12	217 083	Bombay, Kalkutta, Rangoon, Szingapúr, Colombo
Algéria	11	18 080	Algir, Oran, Azew, Bougie, La Calle
Spanyolország	9	54 580	Barcelona, Valencia, Malaga, Alicante, Huelva
Franciaország	8	78 410	Marseille, Bordeaux, Cette, Rouen, Dieppe
Albánia	6	18 063	Durazzo, Opotti, Valona, Santi Quaranta, San Giovanni di Medua
Líbia	6	20 906	Tripolisz, Tobruk, Misurata, Homse, Derna
Brazília	5	7 340	Rio de Janeiro, Bahia, Santos, Pernambuco, Maceio
Argentína	5	156 160	Buenos Aires, Concepcion, La Plata
Ausztrália	5	4 120	Angauy, Melbourne, Port Pirie, Sydney, Brisbane

* Argentína és az Egyesült Államok kivételével a legalább 5 partnerkikötővel rendelkező országok.

Forrás: Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal (1915, pp. 161–187.) adataiból számította és szerkesztette a szerző.

Fiume szerepét a magyar szabadhajózásban, továbbá a szabadhajózási társaságaink forelandját bemutató tanulmány szerint: „A legfontosabb tíz importkikötő összegzett súlya az importon belül 63,43% volt... A tíz legnagyobb exportkikötő az összes magyar szabadhajózási vállalat által exportált áru forgalmának 46,15%-át tette ki” (Pelles–Zsigmond 2019, p. 91.). Azaz a vizsgálatba bevont magyar hajók piaca teljesítmény szempontjából igen erősen *koncentrált* volt, az importból közel kétharmados, az exportból elért majdnem 50%-os arányával. A fennmaradó forgalom földrajzi eloszlását az 5. táblázat mutatja be.

A 4. és 5. táblázat tartalmilag-szerkezetileg ugyan teljesen különböző, szoros összehasonlításra alkalmatlan, de az nem minden tanulság nélküli, ha a kétféle hierarchikus sorrendet tanulmányozzuk. Így például érdekesnek találjuk, hogy a magyar szabadhajózási társaságok hajóiból Fiumében kirakott áruk mennyisége a berakottnak a hat és félszeresét érte el (!?), miközben Fiume kikötő teljes kikötői forgalmára (néhány év kivételével) általában a kivitel-többség volt a jellemző. (Felvetődhet ezzel kapcsolatban az a kérdés, hogy mennyire szolgálta a magyar szabadhajózás a tengeri exportunk növelésére irányuló állami gazdaság-, illetve közlekedéspolitika által meghatározott következetes törekvést.) Végül soron a magyar szabadhajózási társaságok Fiumén kívül a legnagyobb forgalmat (a már a 20. század elején átrakócsomópont szerepet is betöltő) Rotterdamban, valamint a Duna-delta tengeri és folyami forgalmát összevonó Bráilában bonyolították.)

5. táblázat

A magyar szabadhajózás számára legfontosabb tengeri export- és importkikötők

The most important export and import seaports for Hungarian free shipping

Export/kiszállítás		Import/beszállítás	
kikötő	tonna	kikötő	tonna
Bráila	55 011	Fiume	148 038
Cardiff	35 642	Rotterdam	83 240
Taganrog	27 153	Velence	22 682
Odessza	25 003	Bráila	20 680
Rotterdam	24 780	Antwerpen	20 059
Fiume	23 362	Hamburg	12 211
Newport	22 460	Marseille	12 168
Barry	18 136	Genova	12 106
Batumi	17 953	Alexandria	11 713

Forrás: Pelles–Zsigmond (2019, p. 91.) évszám nélküli adataiból összeállította a szerző.

A többszintű hinterland kiszolgálása

A magyar kikötő tengeri kereskedelmével szembeni elvárások a következő területi szintek szerint tagolódtak, nem csupán mennyiségi alapon, hanem a szolgáltatások módjában és jelentőségében is:

- helyi (városi) szint,
- parti (tengermelléki magyar és osztrák) tartományok,
- távolsági hinterland (Kárpát-medence és egyes szomszédos országok).

Fiume a tengermellék árvelosztó/-gyűjtő központja és ellátója

Közös vonása volt az osztrák és magyar partvidéknek (a hozzájuk tartozó szigetekkel együtt), hogy miután a kedvezőtlen talajviszonyok miatt mezőgazdaságuk lényegében a mediterrán szőlő/bor és olajfa kultúrára, illetve a külterjes juh- és kecsketeenyésztésre korlátozódott, lakosságuk az élelmiszerek túlnyomó részét és a napi használati cikkek, továbbá műszaki eszközök többségét kénytelen volt behozatalból fedezni, kőanyagok, a mögöttes hegyekből származó fa, továbbá kézműipari termékek, téglá, cserép, de főként bor ellenében.

Az Ausztriához (, illetve a Magyarországhoz) tartozás óta lazult a partvidék Itáliával való gazdasági kapcsolata, a legjelentősebb kereskedelmi partnereiké az anyaországok léptek elő. Ezért mind a behozatalukban, mind a kivitelükben főszerephez Trieszt és Fiume jutott. Még az első világháború előtt is Fiume és a tengermellék között a közúti fogatolt szállítás a kezdetleges makadámutakon kis teljesítményű volt. E szükséghelyzettel magyarázható, hogy Fiume kikötői funkciói közül jelentős lett a tengermelléket part menti hajózással kiszolgáló árügyítő/-elosztó tevékenység. Azaz a Montenegrótól Triesztig tartó tengermellék településeinek (lakosságának és egyoldalú gazdaságának) ellátása élelmiszer-alapanyagokkal (főként kukorica- és búzaliszttal, állati takarmánnyal) és a legkülönbözőbb iparcikkokkal, túlnyomórészt a Kárpát-medencében működő termő- és termelőhelyekről. Az előbbiektől méreteiben elmaradt a tengermellékekről származó, értékesítésre szánt speciális termékek (bor, kő, olívaolaj, füge) Fiumébe szállítása.

Fiume és a magyar–horvát tengerpart közötti „szomszédos” áruforgalom

A Monarchia teljes kikötőállományának mindössze 5%-át tette ki a 13 sűrűn elhelyezkedő magyar–horvát tengerparti kis kikötő. Egymás között és más kikötőkkel is volt ugyan némi forgalmuk, azonban a Fiuméből feléjük tartó és a felőlük Fiumébe irányuló volt a meghatározó. (Mindamellett Fiume behozatalának értékben számolva 1,5, kivitelének pedig az 5,3%-át keltették. – Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben p.10* adataiból számította a szerző.)

A szőlőkultúrához szorosan hozzátartozó helyi hordó-, illetve dongaipar termékei a legtöbb kis „fiókkikötő” kivitelének legjelentősebb tételét képviselték. A cementipar Bakarból és Lukavóból szállított be Fiumébe – az ott folyó kikötői és vá-

rosi építkezésekhez. Fűrészáru (Crkvenica), bárdolt bükk (Novi, Senj, Sv. Juraj) is került a Fiumébe tartó hajókra (Gonda 1906).

Az évszázadokkal korábbi helyzethez képest (amikor is a magyar parton kialakult nagy történelmi múltú kikötők között még nem voltak nagyságrendbeli különbségek) a 19. század végén Fiume a hajóforgalom tekintetében a mintegy kétharmad-háromnegyedes részarányával már kiemelkedett a kikötők közül. Fiume jelentősége az első világháború előtt tovább növekedett, és a teljes magyar kikötőállomány hajóforgalmából 1913-ban elérte a 91%-ot.

A Fiume és az osztrák tenger melléki tartományok közötti aszimmetrikus forgalom

A 20. század elején *Triesztnak csupán a szomszédos Isztria/Görz-Gradisca tartománnyal volt vasúti kapcsolata*, de a távoli Dalmáciát csak tengeri (vagy a magyar–horvát tengerparton keresztülvezető, alig kiépített) úton lehetett elérni. Fiumét nem kötötte össze az osztrák Dalmáciával vasút, csak (1873-tól) Trieszttel, majd az abból kiágazó isztriai hálózattal.

Az egyes parti tartományok térbeli elrendeződése és a hiányos vasúti kapcsolat következtében *az osztrák parti tartományok tengeri forgalmából Triesztn kívül másodikként Fiume is részesedett* (6. táblázat), megelőzve az olasz kikötőket.

6. táblázat

A Fiume és az osztrák tenger melléki tartományok közötti áruforgalom tömege 1913-ban

Mass of trade in goods between Fiume and the Austrian coastal provinces in 1913

honnan	Kivitel		hová	Behozatal	
	forgalom, mázsa			forgalom, mázsa	
	isztriai kikötőkbe	dalmáciai kikötőkbe		isztriai kikötőkbe	dalmáciai kikötőkbe
Fiuméből	459 256 ^{a)}	1 291 675 ^{a)}	Fiumébe ^{a)}	358 745 ^{a)}	744 621 ^{a)}
Kis magyar kikötőkbe	21 344 ^{a)}		Kis magyar kikötőkbe	179 755 ^{a)}	57 823 ^{a)}
Magyar kikötőkbe összesen	480 600 ^{b)}	1 243 676 ^{b)}	Magyar kikötőkbe összesen ^{b)}	538 500 ^{b)}	686 798 ^{b)}

a) Magyar statisztika.

b) Az osztrák tengerhajózási statisztika alapján.

Megjegyzés: Nem lehet megállapítani, hogy a két osztrák tartománynak a magyar tenger mellék kis kikötőivel mekkora volt a forgalma, mivel Dalmácia esetében Fiume forrásbeli összege nagyobb az összes magyar kikötő összegénél. Ennek alapján az Isztriára vonatkozó adatok pontosságával szemben is kételyeink lehetnek.

Forrás: Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal (1915, p. 12. 1–2. táblázat) adataiból szerkesztette a szerző.

Fiume kikötője szempontjából az osztrák tenger melléki tartományok mint értékesítési piacterületek valamivel kisebb részarányt képeztek, mint amilyenek Fiume bizonyult az ellátásukban.

Fiume 1913. évi tengeri árubehozatalának a 11,6 (1 103 366 mázsa), kivitelének 14,9%-át (1 750 391 mázsa) az osztrák parti tartományok keltették. (Ez együttesen 2 854 297 mázsát jelentett.) Értékalapon még magasabbak, 12,8, illetve 17,9% a megfelelő részarányok. *Vezető kikötőnk* tehát az átlagosnál kisebb értékű árukat (márvány, bor) fogadott a tenger mellékről és *lényegesen magasabb értékűeket* (feldolgozott élelmiszerek, gépek, felszerelések, textíliák stb.) szállított ki az isztriai és dalmáciai több tucatnyi kis (és néhány közepes) kikötőbe.

A legnagyobb piacterületű Dalmácia az élelmiszer mellett magyar gyáripari termékek behozatalával tűnt ki, míg a kisebb Isztria–Gradišće tartományból a Valpadochiában bányászott szén Fiumébe behozatala bizonyult a legfontosabbnak a város gőzerejű iparának energiaforrásaként.

Dalmácia ellátásában Fiume majdnem egyharmados részaránnyal vett részt, és az ehhez képest jóval kisebb ellenirányú áruáramlással a Fiume–Dalmácia viszonylatú kereskedelem mérlege a magyar kikötő javára erősen pozitívnak bizonyult. Isztriával és a mögöttes térséggel viszont nemcsak mérsékelt volument, de kiegyenlítettséget mutatott a behozatal és a kivitel.

A partvidék kiszolgálásában *tehát nem érvényesült valamiféle kizárólagosság* a két kereskedelmi kikötő politikai-igazgatási hovatartozásától függően. A Trieszttől távolabb levő, osztrák partvidékeket (kiváltképpen Dalmáciát) főként a közelebbi Fiuméből látták el (ahová egyébként Magyarországról vasúton rendszeresen nagy mennyiségű élelmiszer-alapanyag és takarmány érkezett exportra). Miközben *Dalmáciának* a lakosság növekvő szükségletei által keltett *behozatala Fiuméből az 1910-es évek elején növekedett*, a parti tartomány egyre kevésbé tudott olyan felesleget termelni, amit ellentételezéseként fiumei kikötőbe szállítottak volna át.

Fiume szomszédos/kisregionális, naponkénti gyakoriságú hajóforgalma a Kvarnerói-öbölbeli Veglia, Cherso, Lussin, Arbe, és Pago osztrák szigetekkel, valamint az Isztria keleti partján egészen Póláig sorakozó kikötőkkel működött. E forgalmat a 19. század végéig többségükben vitorlás hajók látták el.

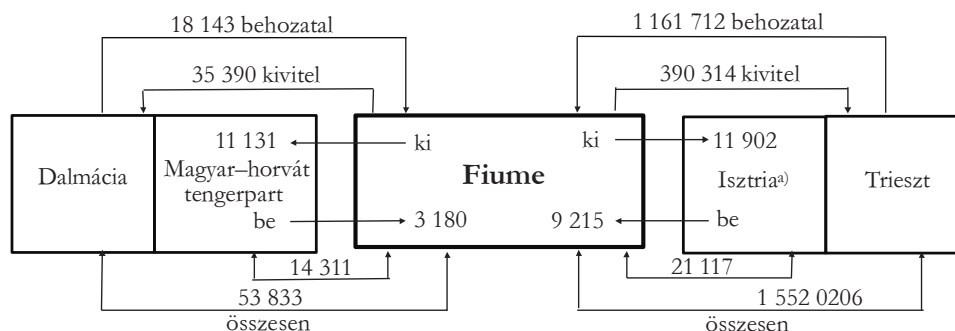
Isztriától a Cattarói-öböl tartó part menti hajózási vonalon a nagyobb kikötők személy- és áruforgalmát a Magyar–Horvát Tengerhajózási Rt. gőzösei látták el, menetrendszerű szolgáltatást nyújtva az osztrák partoknak is.

A magyar hajózási társaságok a teljes magyar/horvát és osztrák partvidék forgalmából 1913-ban 49,0%-kal vették ki részüket, megelőzve az osztrák társaságokat (45,3%). Az olasz társaságok csupán 5,6%-ot képviseltek (Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal 1915. p. 50–56.). Különösen erős volt a magyar hajózás piaci jelenléte a Dalmácia–Fiume viszonylatban, annak ellenére, hogy az olaszok is itt igyekeztek a leginkább bekapcsolódni a hosszú tartomány ellátásába.

1. ábra

**Fiume tengeri áruforgalma az osztrák és magyar kikötőkkel értékben
(ezer korona) 1913-ban**

Maritime traffic of Fiume with Austrian and Hungarian ports in value
(thousand crowns) in 1913



a) Isztria és Görz-Gradisca tartomány együtt.

Forrás: Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal (1915, pp. 83–89.) adataiból szerkesztette a szerző.

Mennyit fogyasztott a teljes áruforgalomból a város?

A magyar kereskedelmi *kikötő és vasútja a saját városa szolgálatában is állt*. Fiume ugyan nem tartozott Magyarország legnagyobb városai közé (1913-ban lélekszáma 51 ezer fő), azonban az *iparosodottság mértékében és szerkezete sokrétűségében az elsők között volt*. Kifejezetten nyersanyagigényes, tipikus „kikötőiparai” (olajfinomító, malom, rizshántoló, dohány stb.) mellett a többi ipar jelentős része (papír-, szesz-, gép-, hajóipar, torpedógyár stb.) is kitűnt szállítás, valamint anyag- és energiaigényességével.

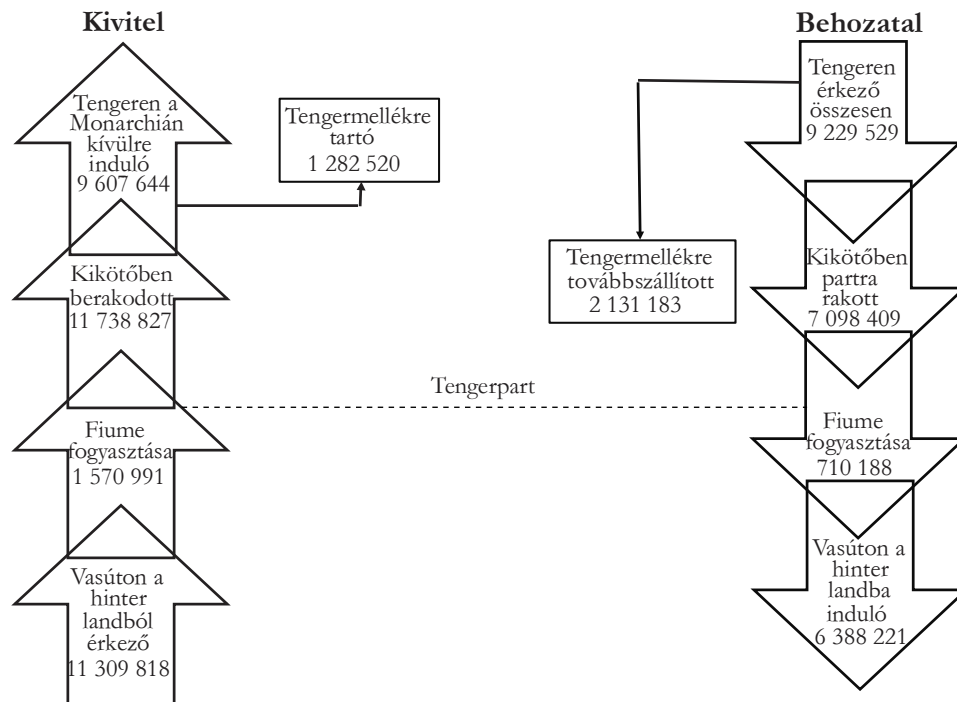
Az *ipar által keltett behozatal és kivitel (tömegét tekintve) meghatározó volt Fiume helyi tengeri és vasúti forgalmában*.

A helyi adottságon kívül a vidéki városi átlagnál *jóval urbánusabb és magasabb jövedelmű lakosság fajlagos* (élelmiszer, iparcikk stb.) *fogyasztása* is növelte a tengeren és vasúton érkező árukból tovább nem szállított árukontingens nagyságát (Pelles 2016b).

1913-ban a kétirányú áruáramlás helyben maradt mennyisége összesen 2,28 millió mázsa lehetett (2. ábra). A környéki hegyvidék kistelepüléseiről inkább csak tűzfát és szerszámfát szekereztek be Fiumébe, élelmiszerekből pedig inkább csak állati eredetűeket. (Becslésünk szerint a 25 kilométeres sugarú körön belüli zóna évente mintegy 35–50 ezer mázsa áruval járult hozzá a kikötőváros ellátásához, ahonnan közúton legfeljebb 10–15 ezer mázst szállítottak ki a környékre.)

2. ábra

Fiume fogyasztása a tengeren és vasúton érkező árukból 1913-ban, mázsa
Consumption of Fiume from goods arriving by sea and rail in 1913, q



Forrás: Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal (1915, p. 12.) adataiból szerkesztette a szerző.

A fő hinterland, a Kárpát-medence

Fiume szárazföldi nemzetközi piacterületének országok szerinti szerkezetét a kikötőváros vasúti statisztikájából ismerhetjük meg. E szerint 1913-ban:

- a vasúton indított (összesen 3 259 ezer mázsa) rakomány 81%-a magyarországi, 16%-a osztrák és 3%-a boszniai, német, szerbiai állomásokra irányult;
- a Fiumébe vasúton érkezett (13 148 ezer mázsa) árunak a 77%-át Magyarországról, 19%-át osztrák területekről, a fennmaradó 4%-át németországi, boszniai, szerbiai és más országokbeli állomásokról indították (Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal 1915, pp. 182–200).

A hinterlandról túlnyomóan tengeri exportra érkező szállítmányok közül míg a gabona többsége a Délvidékről (Bácska, Bánát, Békés, Csanád megye) származott, addig a liszt túlnyomó részét a budapesti (gyakran külföldi gabonát is őrlő) gőzmalmok indították útra (Erdősi 2000). Magyarország (31 gyárával) rövid idő alatt „cukornagyhatalommá” vált (Szerdahelyi 2012), és 1913-ban a jellemzően Kisalföldön, Dél-

Dunántúlon és az Alföld északi peremén termelt *cukor tengeren kivitt mennyisége megelőzte a cereáliáéét*. Fiume a felvidéki fenyő, a kárpátaljai bükk és a szlavóniai tölgy mellett ausztriai fenyőre, fűrészelt áru exportjára is berendezkedett.

A tengeren érkező és vasúton befelé tartó külföldi szállítmányok közül a rizst jobbára Hát-só-Indiában és Japánban, a dohányt a kelet-mediterrán kikötőkben, a gyapotot Egyiptomban és Amerikában, a jutát Bangladesben rakták hajókra, a kőolaj pedig főként Oroszországból érkezett.

Fiume kikötői és vasúti forgalma a Magyar Királyságon belül nem mutatott távolság szerinti zónákba rendeződést. A Délvidék gabonatöbbletét ellensúlyozta a Kárpátok faanyag-kibocsátása és Budapest mint nagy tengerentúli termékfogyasztó és egyben exporttermék-kibocsátó távolsága Fiumétől.

Utószó

Fiume az első világháború előestéjére már európai rangú kikötővé fejlődött. Valamennyi kontinensre kiterjedő forelandja lehetővé tette számára a globalizáció első szakaszának folyamataiba való bekapcsolódást. Fiume hanyatlásának geopolitikai gyökerei (sok egyéb mellett) exklávé jellegével és népességének etnikai összetételével magyarázhatók.

Trianon a hatalmas tengerpartivagyon-vesztésnél is nagyobb kárt okozott azzal, hogy tengerentúli külkereskedelmünk külföldi kikötőknek kiszolgáltatva kénytelen működni. Azonban az új tulajdonosok sem tudtak mit kezdeni évtizedekig a kettéosztott és ultraperiférikus helyzetbe került (kikötő-) várossal. 1947 után Jugoszlávia közlekedéspolitikája ugyan preferálta, azonban Koper kikötő belépése, majd Horvátország önállóvá válása és a vasúti kapacitások továbbra is súlyos hiányosságai visszafogták fejlődését. Jövőjét a nemzeti akaraton és a hinterland partnereken (például Magyarországon) kívül a globális tőkepiac szereplőinek döntései is befolyásolhatják. Az észak-adriai kikötők (Velence, Trieszt, Koper, Fiume) között a Kárpát-medence, Alpok-térség piacaiért (főként a különlegesen fontos konténerforgalom tekintetében) folytatott verseny az utóbbi években erősödött.

IRODALOM

- ANDROVIĆ, J. (1918): *Triest in seiner See- und Handelsentwicklung* Goldovanni, Trieste.
- ERDŐSI, F. (1986): Az egyközpontú vasúti fővonalhálózat kialakítása a főváros fejlesztése érdekében *Közlekedéstudományi Szemle* 36 (9): 391–397.
- ERDŐSI, F. (2000): *A közlekedés fejlődésének területpolitikai vonatkozásai és hatása a területekre és településekre Magyarországon 1944–ig* Országosan Kiemelt Tudományos Kutatási Alap, MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs.
- ESCHER, A. (1917): *Triest und seine Aufgaben im Rahmen der österreichischen Volkswirtschaft* Manz, Wien.

- MAGYAR KIRÁLYI KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL (1915): *Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben* Magyar Statisztikai Közlemények. Új Sorozat. 54. kötet. Budapest.
- GONDA, B. (1906): *A magyar tengerészet és a fiumei kikötő* Pátria, Budapest.
- HEIDRICH, F. (1912): *Triest und die Tauernbahn* E.S. Mittler und Sohn, Berlin.
- NEUMANN-SPALLART, F. X. (1882): *Österreichs maritime Entwicklung und die Hebung von Triest* Maier, Stuttgart.
- NOTTEBOOM, T. E.–WINKELMANS, W. (2001): Structural changes in logistics: how will port authorities face the challenge? *Maritime Policy and Management* 28 (1): 71–89.
<https://doi.org/10.1080/03088830119197>
- PELLES, M. (2016a): Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. szerepe Fiume hajó- és áruforgalmában (1874–1914) *Közgazdasági Szemle* 63 (2): 188–208.
- PELLES, M. (2016b): Iparosítás egy kikötővárosban – Fiume fejlesztése (1870–1914). In: ÁCS, K.–BENCZE, N. et al. (szerk.): *V. Interdiszciplináris Doktorandusz Konferencia* pp. 392–408., Konferenciakötet, Pécsi Tudományegyetem Doktorandusz Önkormányzat, Pécs.
- PELLES, M.–ZSIGMOND, G. (2019): Egy sikeres magyar közlekedés- és gazdaságfejlesztési beruházás. A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet eredményei (1868–1913) *Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle* 1: 70–95.
- SZERDAHELYI, K. (2012): *A magyar cukoripar versenyképességének alakulása a történelem folyamán* Ezredvég, Budapest.
http://ezredveg.vasaros.com/z/pdf/zk_Szerdahelyi_Katalin_A_Magyar_cukoripar.pdf (letöltve: 2020. március)
- TIMMERMANS, F.–KATAINEN, J. (2017): *Vitaanyag. A globalizáció előnyünkre fordításáról* Európai Bizottság, Brüsszel.
https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/reflection-paper-globalisation_hu.pdf (letöltve: 2020. június)