



# Területi Statisztika

Közzététel: 2022. január 19.

**A tanulmány címe:**

A fiumei kikötő szerepe Magyarország külkereskedelmének vámtarifaosztályok szerinti elemzésében, 1896–1914

Szerzők:

Pelles Márton

<https://doi.org/10.15196/TS620105>

***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 (Szt.) 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 Szt. 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 62. évfolyam 1. számában megjelent, Pelles Márton által írt, A fiumei kikötő szerepe Magyarország külkereskedelmének vámtarifaosztályok szerinti elemzésében, 1896–1914 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.

## **A fiumei kikötő szerepe Magyarország külkereskedelmének vámtarifaosztályok szerinti elemzésében, 1896–1914**

### **The role played by the Fiume port in analysing Hungary's foreign trade by tariff class, 1896–1914**

**Pelles, Márton**

Magyar Műszaki és Közlekedési  
Múzeum;  
Pécsi Tudományegyetem  
Közgazdaságtudományi Kar  
E-mail: pelles.marton@ktk.pte.hu

**Kulcsszavak:**

külkereskedelem,  
kereskedelmi tengerészet,  
kikötő

**Keywords:**

foreign trade,  
merchant navy,  
port

Magyarország trieszti kikötő- és koncesszió-vásárlásával kapcsolatosan a szerző arra a kérdésre keres választ, hogy megérte-e Magyarországnak saját tengeri kikötővel rendelkezni. A tanulmány azt vizsgálja, hogy a jelenlegihez hasonló piaci környezetben, az 1896 és 1914 közötti időszakban a saját kikötőnek mekkora részesedése volt Magyarország vámtarifaosztályok szerinti külkereskedelmi forgalmában. Fiume áruforgalmának legjelentősebb áruai esetében a szerző feltárja a magyar kereskedelmi tengerészet szerepét is. A tanulmány a gazdaságtörténeti tapasztalatok révén hozzájárulhat a kikötői-tengeri kereskedelemről szóló közgazdasági ismeretek bővítéséhez.

In the context of Hungary's purchase of a port and concession in Trieste, the author seeks to answer the question of whether it was worth for Hungary having its own seaport. This study examines how much of Hungary's foreign trade turnover by tariff class was generated by its own port in a market environment similar to the present one, in the period 1896-1914. For the most important commodities of Fiume's trade, the author also explores the role of the Hungarian merchant navy. The study can contribute to the development of economic knowledge of the 'port-sea' trade through economic history.

*Beküldve:* 2021. február 1.

*Elfogadva:* 2021. május 11.

## Bevezetés

A kikötői és tengeri kereskedelmi kérdések napjainkban használatos fogalmai és elemzési módszerei az 1970-es évektől önállósodott tengerészet története (maritime history) résztudomány szülöttei, mely önmagát a gazdaságtörténet-írás részeként határozza meg (Williams 2020). Ez a tudományág Stig Tenold (2020) értelmezésében négy alapterületet vizsgál: a tengeri kereskedelemben részt vevő gazdaságok és vállalkozások történetét, a kikötői társadalmak és a tengerészek életét, a technológiai és a kikötői infrastruktúra fejlődését, valamint a világpiacnak, azaz a kikötők áruforgalmának globális és lokális részleteit. Sarah Palmer (2003) ugyanakkor a kikötők fejlődésének és működésének vizsgálatát önmagában, a tengerészet története ötödik pilléréként tartja megkerülhetetlen tényezőnek. Ezeket a lehatárolásokat az elmúlt fél évszázadra visszanyúló kutatások előzték meg, melynek részeként napjainkra jól ismerjük a 19–20. századi, főleg a brit birodalomhoz és az Egyesült Államokhoz köthető hajózási vállalatok, kikötői ökoszisztémák, továbbá a nemzetközi tengeri kereskedelem alakulásának, működésének gazdaságtörténetét.

Közép-Európa közgazdászai és történészei a közös múlton, Ausztria–Magyarország történetén keresztül tudják értelmezni a tengerészet történetében saját kutatásaikat. Ennek szellemében főleg az 1990-es évektől kezdődően osztrák, horvát, szlovén és magyar szerzők foglalkoztak a két nagy kikötő, Trieszt és Fiume (Borruso et al. 1996, Dubrović 2001, Juhász 2020), valamint a számtalan hajózási vállalat (Stipanović 2016, Gatscher-Riedl 2017, 2019, Pelles–Zsigmond 2018) fejlődésével és a kikötői társadalom mindennapjaival is (Fried 2001, Žic 2007). Azaz leszűkítve Magyarország esetére, és visszatérve Stig Tenold felosztásához – a technológiai fejlődést nem számítva, hiszen annak nem voltak helyi különbségei – a hozzáférhető szakirodalomban a fiumei kikötői áruforgalmat nem elemezték részletesen. Meg kell ugyanakkor jegyezzük, hogy Erdősi Ferenc (2020) tanulmánya már ebbe az irányba mozdult el, annak vizsgálatával, hogy a ki- és beáramló áruk honnan és hova tartottak, valamint mekkora volt belőlük például Fiume autonóm fogyasztása vagy termelése.

Tanulmányunkban azt elemezzük, hogy Magyarország külkereskedelmi forgalmában a fiumei kikötők mekkora arányban vettek részt az egyes árucsoportok szállításában, illetve a magyar hajók mekkora szerepet játszottak a fiumei kikötő legfontosabb áruinak forgalmában. Kutatásunk azért is időszerű, mert külkereskedelmünk vizsgált időszak és jelenlegi szerkezete nagyon hasonló. Míg 1913-ban külkereskedelmünk 88%-a volt szárazföldi és 12%-a tengeri, addig 2019-ben külkereskedelmünk 86%-a szárazföldön is elérhető, 14%-a pedig tengerentúli országokba irányult (Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal 1923, KSH 2019).

## Magyarország külkereskedelmének útkeresése és alakulása

A hazai gazdaságtörténetben már többen (Kövér 1982, Komlos 1983, Katus 1989, Kaposi 2002) foglalkoztak azzal, hogy Magyarország, amely földrajzi és történelmi adottságai és fejlődése folytán agrárország volt (Tomka 2020), hogyan tudott bekapcsolódni a nemzetközi kereskedelembe. A birodalmon belüli vámhatárok 1850. évi eltörlésekor az osztrák területek voltak iparosodottabbak, azaz a birodalmon belüli kereskedelmet az osztrák ipari és a magyar agrár-, illetve élelmiszeripari termékek cseréje jellemezte. Természetesen a dualizmus idején Magyarországon is végbement egy iparosítás (Demeter 2020), ám a hazai élelmiszerek mindvégig – ez előtt és ez után is – keresettek voltak az osztrák, sőt a nyugati piacokon is. Utóbbi kapcsán hangsúlyoznunk kell, hogy például az Egyesült Királyság, amely a 19. században nagy nyertese és mintája volt az iparosításnak, a növekvő városi munkáslétszám miatt egyre nagyobb mértékben vette fel az élelmiszereket a világpiacról (Scott 1977).

A magyar külkereskedelemben a kiegyezéskor két nagy akadálya volt annak, hogy az ország kihasználhassa lehetőségeit a nyugati piacokon. Gonda Béla (1906) és kortársai (például Keleti Károly) helyzetértékelése alapján az 1870-es években két útja lehetett a magyar – főleg – liszt kivitelnek: vasúton Németország felé, vagy vasúton az Adriai-tengerig és onnan hajón. Az első útvonal az egységesülő Német Birodalom és annak vámpolitikája miatt túlzott költségekkel járt volna a tengeri útvonallal szemben, így a mindenkor magyar kormányzat az utóbbi mellett tette le a voksát. Tekintettel ugyanakkor arra, hogy az osztrák Triesztben működő Osztrák Lloyd hajózási társaság fennállása óta a közel-keleti, majd a Szezei-csatorna megnyitását követően, 1870-től a távol-keleti piacok elérésében volt érdekelt (Zsigmond 2009), ezért nyilvánvaló volt, hogy a magyar érdekeket szolgáló hajózási vállalatokra is szükség lesz. A történelmi helyzet azonban úgy hozta, hogy 1870-ben Magyarország visszakapta a horvátok által 1848-ban megszállt Fiume városát (Juhász 2020). Így az a köztes megoldás született, hogy 1874-ben Fiumében – brit hajózási vállalatokat megbízva – kapcsolódott be Magyarország a nemzetközi kereskedelembe (Pelles 2020a).

Ezt a piacszerzést hamarosan több másik is követte, melyet jeleznek az egyes országokkal (például Olaszország, Franciaország, Japán, Kína stb.) kötött kereskedelmi egyezmények is, melyek révén hazánk alacsony vámokkal tudta exportálni agrár- és ipari termékeit. Az így megnyílt útvonal lehetőséget teremtett arra, hogy a kivitelben érdekelt gyárak ne csak az osztrák piacok méretéhez, hanem a világpiac keresletéhez igazodva optimalizálják termelésüket. Aggregáltan vizsgálva, a kivitelből származó jövedelem már az 1890-es évektől kezdődően megmutatkozott a növekvő világpiaci importban, mely olyan, korábban egzotikusnak számító nyerstermékek és gyarmatárúk nagy volumenű behozatalát és fogyasztását is jelentette, mint például a kakaóbab, a kávé vagy a rizs.

Ennek kapcsán át is térünk elemzésünk lényegi bázisára, a vámtarifaosztályokra. Az 1878. évi XXI. törvénycikk úgy foglalta rendszerbe a külkereskedelmi forgalomban részt vevő termékeket, hogy azokat termékkategóriákba rendezte, melyekben 50 főcsoportot különböztetett meg. Ez a besorolás csak kismértékben változott a dualizmus idején, így a forgalmi adatok hosszabb távon is összehasonlíthatóak maradtak (Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal 1923, 32–358. old.).

Magyarország forgalma Ausztriával és az azon kívüli rendeltetési országokkal 1882 és 1913 között 2 847 306 999 mázsát, a VIII. Vágóállatok forgalma 41 465 185 darabot, a XLI. Járműveké pedig 84 238 darabot tett ki (utóbbiak tárgyalásától – a mértékegységek különbözősége miatt – a továbbiakban eltekintünk). Az ország összes importja 1 210 946 178 mázsa volt (az összforgalom 42,52%-a). A behozatal a vizsgált időszakban növekvő tendenciát mutatott. Az összes, az országba behozott áru mennyisége a statisztikai adatközlés kezdetekor, 1882-ben 12 448 239 mázsát tett ki, mely 1892-ben 23 581 001, 1902-ben 35 577 597 és 1913-ban 87 508 456 mázsára emelkedett. A világkereskedelem 1900 és 1905 között gyengélkedett, és ez a magyar importban is érezte hatását, melyet aztán részben a háborús készülődés, részben az 1905-től beindult újabb konjunktúra az addiginál nagyobb ütemben növelt. Magyarország legfontosabb importosztálya a XV. Fa, szén és tőzeg főcsoport volt, 664 958 144 mázsával (az összes import 54,91%-ával), ami érthető, hiszen a korszak közlekedésében mind tengeren, mind szárazföldön a kőszén és annak származékai, mint a kokszt vagy az antracit, megkerülhetetlen importtétel volt (főként az Egyesült Királyság irányából). Ennek fontosságát mutatja, hogy a második legnagyobb mennyiségben importált áru a VI. Gabona és liszt tarifaosztály volt, 85 495 474 mázsával (7,06%). A harmadik legfontosabb árucsoport a XXI. Ásványolaj kategóriája volt, 61 277 028 mázsával (5,06%), mely a 19. század végén az iparosítás második hullámának egyik legfontosabb nyersanyagait tartalmazta. Negyedik importcsoportunk a XXXVIII. Vas és acél, 52 376 583 mázsával (4,33%), az ötödik pedig a VII. Gyümölcs és zöldség csoport volt, 32 780 747 mázsával (2,71%-kal). Az import 2% feletti részesedésű utolsó csoportját a XIII. Italok kategória 29 791 966 mázsája adta (2,46%), mely a filoxéra 19. század végi pusztításával magyarázható.

A vizsgált időszakban Magyarország összes exportja 1 636 360 821 mázsát (57,47%-ot) tett ki. A kivitelünk sokkal stabilabban növekedett, mint a behozatalunk. Vizsgálatunk kezdő évében, 1882-ben 43 219 034, 1892-ben 64 583 689, 1902-ben 101 296 172 és 1913-ban 159 136 126 mázsa volt. A legnagyobb volumenű kiviteli áruosztályt a VI. Gabona és liszt jelentette, 696 741 155 mázsával (42,58%), azon belül is a külkereskedelmünket meghatározó lisztkivitelünk emelendő ki. A tarifaosztályok között sorrendben a második a XV. Fa, szén és tőzeg volt, 353 083 090 mázsával (21,58%), melyen belül a főleg erdélyi faanyag és feldolgozott faárúk kiáramlása volt a meghatározó. A harmadik legnagyobb pedig a XVII. Ásványok, 180 670 924 mázsával (11,04%), melyet a VII. Gyümölcs és zöldség (95 723 912 mázsa, 5,85%), a XIII. Italok (43 990 287 mázsa, 2,69%), az L. Hulla-

dékok (43 248 119 mázsa, 2,64%) és a 2% feletti utolsó árucsoport a IV. Cukor (38 517 451 mázsa, 2,35%) kivitele követett.

A főadataiban ismertetett külkereskedelmünket ötféle (postai, tengeri, közúti, vasúti és folyami) szállítási módon bonyolítottuk. Ezek megoszlása 1896 és 1913 között megközelítően minden évben azonos volt. 1910-ben például az összes vám-külföldi – azaz, Ausztrián kívüli – külkereskedelmünk 70%-a vasúton, 13%-a folyamhajón, 8%-a postán, 8%-a tengeren és 1%-a közúton zajlott (Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal [1896–1918] 1910, 187. old.). Ez azt jelenti, hogy a tengeri szállítás nem volt összehasonlítható a vasúti külkereskedelmünk méretével, ugyanakkor ez az átlag jelentős eltéréseket takar a tarifaosztályok között. A *tengeri szállítás* magában foglalta Fiume és a horvát kikötők forgalmát is, de az al-dunai magyar exportot már nem. A horvát kikötők áruforgalma ugyanakkor elhanyagolható volt Fiuméhez képest, így némi túlzással megállapíthatjuk, hogy a tengeri szállítás szinte teljes egészében Fiumét jelentette.

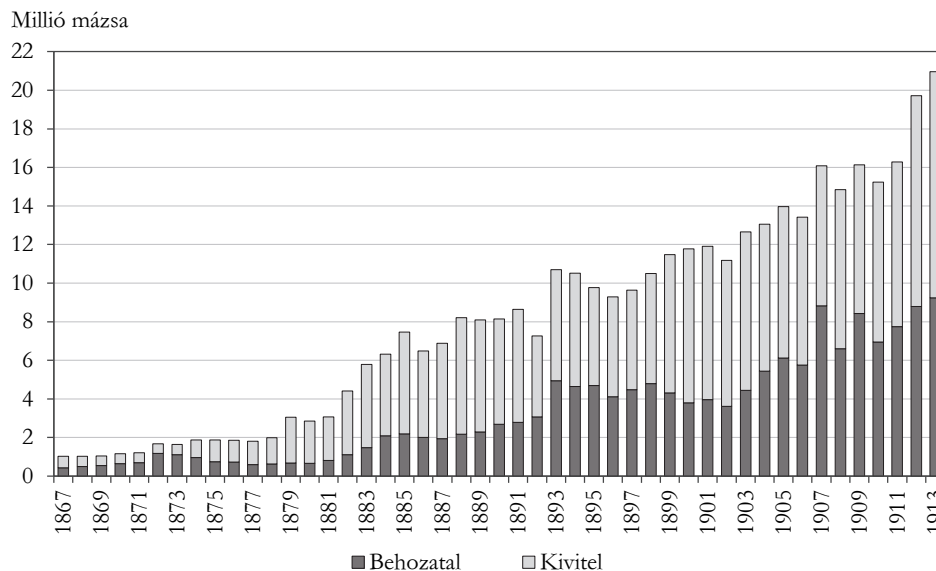
### **Fiume helye Magyarország tengeri külkereskedelmében (1896–1914)**

A korabeli magyar tengeri külkereskedelmet vizsgáló kutató szerencsés helyzetben van, hiszen az utóbbi években megjelent a fiumei kikötő infrastrukturális fejlesztésének és pénzügyi megtérülésének története (Pelles–Zsigmond 2019), így a továbbiakban a külkereskedelmi forgalom elemzésénél maradhatunk, azzal a megerősítéssel, hogy a vizsgált időszakban Fiume egy modern kikötőváros volt, mely közvetlen vasúti összeköttetésben állt *szárazföldi piacterületével (hinterland)*, és ahol minden infrastrukturális fejlesztés adott volt a nagy volumenű és első osztályú tengeri kereskedelemre (Hajdú 2020).

Fiume áruforgalma 1867 és 1913 között növekvő tendenciájú volt, azon belül is szinte végig exporttöbblet jellemezte, egyedül 1869 és 1874, valamint 1907 és 1909 között volt importtöbblete a kikötőnek. 1867-ben a behozatal 423 721 mázsa volt, ami 1913-ra 9 229 592 mázsára emelkedett, a kivitel pedig 604 734 mázsáról 11 738 827 mázsára (Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal [1906–1915] 1913). Ez az összforgalmat tekintve mind mennyiségben, mind értékben több mint húszszoros, évenkénti 8,3%-os átlagos növekedést jelentett.

1. ábra

**Fiume külkereskedelmének behozatal és kivitel szerinti megoszlása**  
 Breakdown of Fiume's external trade by imports and exports



A vámtarifaosztályok szerinti elemzésnél Fiume esetében meg kell jegyeznünk, hogy ezek az adatok 1896-tól szerepelnek a statisztikai kiadványokban. Fiume kapcsán is fennáll, ami Magyarország esetében, hogy annak idején a VIII. és a XLI. csoportokat darabban, míg a többit mázsában rögzítették, így a darabban mérték további elemzésétől itt is eltekintünk. Fiume tengeri importja 1896 és 1913 között 106 227 971 (43,08%), az exportja pedig 140 355 702 mázsát tett ki (56,92%). Importoldalón a vizsgált időszakon belül összegzett forgalomban a legfontosabb áruk a következők voltak:

- XV. Fa, szén és tűz (26 902 164 mázsa, 25,32%),
- VI. Gabona és liszt (23 681 655 mázsa, 22,29%),
- XVII. Ásványok (11 634 981 mázsa, 10,95%),
- XIII. Italok (10 615 767 mázsa, 9,99%),

Exportoldalón pedig:

- XV. Fa, szén és tűz (52 473 883 mázsa, 37,39%),
- VI. Gabona és liszt (37 311 909 mázsa, 26,58%),
- IV. Cukor (26 335 635 mázsa, 18,76%),
- XVII. Ásványok (4 735 875 mázsa, 3,37%).

A XV. és a VI. tarifaosztály mindkét irányban a legfontosabb csoportokat alkották, ami azt mutatja, hogy egy-egy tarifaosztályon belül szerepelhettek nyersanyagok és késztermékek is.

A fiumei forgalom Magyarország külkereskedelmén belüli helyzetéről megállapíthatjuk, hogy Fiume tengeri importja 1896 és 1913 között Magyarország külkereskedelmi behozatalának évenként átlagosan 14,35, összesen 11,4, exportja pedig Magyarország kivitelének átlagosan évenként 17,05, összesen 11,7%-át tette ki. Az eltérés az átlagos és az összesített adatok között azt mutatja, hogy Fiume szerepe Magyarország külkereskedelmében ezen időszakban nem statikus, hanem évenként változó volt, illetve az összes mennyiség arra utal, hogy míg a magyar tengeri vám-  
külföldi forgalom átlagosan 8, addig az Ausztriával együttes magyar fiumei áruforgalom átlagosan 11% volt. Az összes mennyiség vámtarifaosztályok szerinti bontását mutatja az 1–2. táblázat.

1. táblázat

**A fiumei tengeri kikötő forgalmának és Magyarország külkereskedelmének  
importoldali összefüggései, 1896–1913**

Import relations between the traffic of the seaport of Fiume and Hungary's  
foreign trade, 1896–1913

Vámtarifaosztály	Fiumei átlagos import		Fiumei összes import	
	mázsa	Magyar- ország százalékában	mázsa	Magyar- ország százalékában
I. Gyarmatárúk	28 350	25,57	510 304	16,76
II. Fűszerek	7 989	36,16	143 803	28,38
III. Déli gyümölcs	154 216	41,97	2 775 892	34,32
IV. Cukor	929	0,24	16 722	0,13
V. Dohány	41 850	58,07	753 292	45,63
VI. Gabona és liszt	1 315 648	47,50	23 681 655	27,70
VII. Gyümölcs	167 879	10,66	3 021 825	9,22
VIII. Vágó- és igásállatok	9 207 <sup>a)</sup>	17,13	165 718 <sup>a)</sup>	2,71
IX. Más állatok	4 845	16,78	87 212	14,19
X. Állati termékek	15 092	8,43	271 658	6,11
XI. Zsíradékok	33 821	14,50	608 786	11,23
XII. Zsíros olajok	19 506	23,56	351 105	13,90
XIII. Italok	589 765	48,90	10 615 767	35,63
XIV. Eledelek	9 111	3,35	163 998	2,45
XV. Fa. Szén és tőzeg	1 494 565	4,92	26 902 164	4,05
XVI. Esztergályos és faragó anyagok	443	4,66	7 966	3,96
XVII. Ásványok	646 388	24,13	11 634 981	22,15
XVIII. Gyógyszer és illatszer	139	6,35	2 498	3,54
XIX. Festő és cserzőanyag	72 926	40,37	1 312 674	27,35
XX. Mézga és gyanta	88 600	25,49	1 594 796	20,52
XXI. Ásványolaj	112 036	6,45	2 016 647	3,29

(A táblázat a következő oldalon folytatódik.)



(Folytatás.)

Vámtarifaosztály	Fiumei átlagos import		Fiumei összes import	
	mázsa	Magyar- ország százalékában	mázsa	Magyar- ország százalékában
XXII. Pamut	72 425	9,24	1 303 658	6,87
XXIII. Kender, juta	160 083	42,97	2 881 490	27,71
XXIV. Gyapjú	1 285	0,69	23 137	0,47
XXV. Selyem	23	0,15	414	0,13
XXVI. Ruházat	137	0,22	2 462	0,14
XXVII. Kefe, szita	101	2,30	1 810	1,44
XVIII. Szalma, háncs áruk	842	6,13	15 159	4,65
XXIX. Papír	4 034	0,58	72 603	0,52
XXX. Kaucsuk	191	1,37	3 440	1,07
XXXI. Viaszos vászon	253	1,48	4 554	1,44
XXXII. Bőr	621	0,45	11 171	0,31
XXXIII. Szűcsárúk	1	0,02	13	0,02
XXXIV. Fa és csontárúk	5 150	2,33	92 691	1,62
XXXV. Üveg	1 113	0,51	20 041	0,24
XXXVI. Kőárúk	89 205	14,57	1 605 682	11,97
XXXVII. Agyagárúk	197 329	29,30	3 551 921	15,57
XXXVIII. Vas és aczél	90 469	4,59	1 628 445	3,11
XXXIX. Nemtelen fémek	32 448	11,43	584 061	10,18
XL. Gépek és géprészek	33 617	4,38	605 098	4,40
XLI. Járművek	15 <sup>a)</sup>	1,22	275 <sup>a)</sup>	0,74
XLII. Nemesfém és ércpénz	5	0,00	93	0,00
XLIII. Mű és hangszer	103	0,21	1 852	0,14
XLIV. Konyhasó	90 121	73,62	1 622 179	51,69
XLV. Vegyszeti segédanyag	212 073	24,80	3 817 317	19,92
XLVI. Vegyszeti áru	1 719	2,15	30 942	1,60
XLVII. Gyertya és szappan	2 813	3,04	50 636	1,91
XLVIII. Gyujtószer	272	1,06	4 893	0,74
XLIX. Irodalmi és műtárgy	125	0,48	2 256	0,33
L. Hulladékok	100 900	12,83	1 816 208	12,32

a) Darab.

Forrás: Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal (1896–1918), (1923) és (1906–1915).

2. táblázat

**A fiumei tengeri kikötő forgalmának és Magyarország külkereskedelmének  
exportoldali összefüggései, 1896–1913**

Export relations between the traffic of the seaport of Fiume and  
Hungary's foreign trade, 1896–1913

Vámtarifaosztály	Fiumei átlagos export		Fiumei összes export	
	mázsa	Magyar- ország százalékában	mázsa	Magyar- ország százalékában
I. Gyarmatárúk	3 935	61,65	70 825	20,36
II. Fűszerek	820	11,62	14 768	9,36
III. Déli gyümölcs	3 873	37,02	69 713	25,98
IV. Cukor	1 463 091	75,65	26 335 635	68,37
V. Dohány	43 001	14,10	774 012	8,77
VI. Gabona és liszt	2 072 884	8,49	37 311 909	5,36
VII. Gyümölcs	113 804	2,80	2 048 470	2,14
VIII. Vágó- és ígásállatok	5 122 <sup>a)</sup>	0,44	92 193 <sup>a)</sup>	1,51
IX. Más állatok	1 063	0,63	19 134	0,48
X. Állati termékek	4 881	0,49	87 851	0,40
XI. Zsír- és olajok	39 741	11,23	715 334	10,58
XII. Zsíros olajok	5 272	7,91	94 898	5,99
XIII. Italok	113 809	8,29	2 048 569	4,66
XIV. Eledelek	11 896	4,99	214 131	4,22
XV. Fa, Szén és tőzeg	2 915 216	20,89	52 473 883	14,86
XVI. Esztergályos és faragó anyagok	5 970	12,58	107 451	9,96
XVII. Ásványok	263 104	3,14	4 735 875	2,62
XVIII. Gyógyszer és illatszer	32	9,48	582	4,68
XIX. Festő és cserzőanyag	145 216	21,12	2 613 896	12,82
XX. Mézga és gyanta	15 867	37,41	285 597	30,68
XXI. Ásványolaj	106 375	23,57	1 914 744	16,80
XXII. Pamut	10 798	12,66	194 360	8,43
XXIII. Kender, juta	15 193	7,29	273 470	5,72
XXIV. Gyapjú	1 371	1,41	24 678	0,70
XXV. Selyem	247	5,07	4 450	3,80
XXVI. Ruházat	654	7,87	11 771	3,27
XXVII. Kéfe, szita	968	4,02	17 424	3,89
XXVIII. Szalma, háncs áruk	294	1,09	5 293	0,86
XXIX. Papír	86 927	21,77	1 564 681	20,27

(A táblázat a következő oldalon folytatódik.)

(Folytatás.)

Vámtarifaosztály	Fiumei átlagos export		Fiumei összes export	
	mázsa	Magyar-ország százalékában	mázsa	Magyar-ország százalékában
XXX. Kaucsuk	349	4,98	6 287	6,33
XXXI. Viaszos vászon	219	1,72	3 937	1,96
XXXII. Bőr	5 076	8,95	91 362	7,26
XXXIII. Szűcsárúk	4	0,33	63	0,19
XXXIV. Fa és csontárúk	28 169	10,04	507 047	7,12
XXXV. Üveg	8 060	10,79	145 082	8,64
XXXVI. Kőárúk	39 167	8,04	705 008	8,66
XXXVII. Agyagárúk	30 955	7,81	557 183	6,42
XXXVIII. Vas és acél	68 077	5,89	1 225 392	4,35
XXXIX. Nemtelen fémek	3 976	7,27	71 568	4,27
XL. Gépek és géprészek	10 236	6,54	184 250	5,32
XLI. Járművek	43 <sup>a)</sup>	1,84	770 <sup>a)</sup>	2,06
XLII. Nemesfém és érczpénz	12	0,01	218	0,01
XLIII. Mű és hangszer	832	6,96	14 984	4,62
XLIV. Konyhasó	6 158	8,91	110 847	5,48
XLV. Vegyészeti segédanyag	58 531	8,91	1 053 553	7,76
XLVI. Vegyészeti áru	22 332	242,21	401 976	116,95
XLVII. Gyertya és szappan	9 177	58,16	165 194	43,61
XLVIII. Gyújtószer	1 827	3,98	32 883	3,28
XLIX. Irodalmi és műtárgy	605	9,08	10 886	6,58
L. Hulladékok	57 477	5,60	1 034 578	2,39

a) Darab.

Forrás: Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal (1896–1918), (1923) és (1906–1915).

Az 1. és a 2. táblázat tanúsága szerint kiemelendő, hogy voltak olyan árucsoportok, melyeknek import- és exportoldalán is azonos részesedésük volt a külkereskedelemből. Ennek egyik oka a gyarmatárúk esetében például az volt, hogy Fiume lokális elosztóközpontként is funkcionált, azaz ha oda bejött a tengeren például egy nagyobb kávé- vagy kakaószállítmány, de azt onnan a környékbéli dalmáciai szigetekre és városokba kisebb, part menti hajók szállították tovább, akkor az árut Fiuméba érkező importként és onnan induló exportként, illetve Magyarországra érkező importként és Ausztriába irányuló exportként (Dalmácia osztrák fennhatóság alatt volt a vizsgált időszakban) regisztrálták (vö. Erdősi 2020).

Másik oka a fiumei ipar volt. Hiszen maradvá a példánál, ha a fiumei csokoládégyár vagy kávépörköltfeldolgozó a beérkező nyers kakaóbabot és kávé, akkor az ugyancsak az I. Gyarmatárúk főcsoport alatt, de már feldolgozott áruként jelent meg a statisztikákban, ha Fiuméből nem Magyarországra szállították tovább. További

szembetűnő jelenség exportoldalón a XLVI. Vegyészeti áruk köre, ahol a Fiuméből kivitt mennyiség nagyobb a Magyarországról kivittnél, miközben a statisztikai kiadványokban az adatokat helyesen közölték. Ezen, először képtelenségnek tűnő adatra a logikus magyarázat a fiumei vámentes, szabadkikötői raktárakban keresendő. Ugyanis, ha a vegyészeti áruknak bizonyos években nem volt kellő kereslete, a szabadkikötő területén működő helyi gyárak azonban ettől függetlenül készletre termeltek. Annak alapján, hogy az ő termékeik nem romlanak meg, és akkor a raktárakban feldúsult egy olyan mennyiség, amelyet a következő évi termeléssel együtt az elszállításkor vettek csak számba. Továbbá mivel ez a szabadkikötőbeli termelés nem számított bele a Magyarországot elhagyó árukba, csak a Fiumét elhagyókba, így érthető, hogy Fiume – bizonyos gyárai révén – önmagában képes volt nagyobb kivitt elérni, mint Magyarország.

Összességében Magyarország számára Fiumén keresztül érkezett meg az ország fogyasztásának déligyümölcs esetében a harmada, dohány esetében a közel fele, gabona esetében a negyede, ásványok esetében az ötöde, konyhasó esetében a fele. Hasonló módon Fiumén keresztül szállították el Magyarország kivitelén belül a gyarmatárúk ötödét, a déligyümölcs negyedét, a cukrok kétharmadát, a mézga és gyanta harmadát és a papír ötödét.

## **A magyar kereskedelmi tengerészet szerepe Fiume áruforgalmában (1903–1914)**

Elemzésünkben, ahogyan eltekintünk Fiume városfejlődésének mélyebb összefüggéseitől, úgy a kikötő áruinak szállításában részt vevő magyar kereskedelmi tengerészet létét is külső adottságként fogadjuk el. Ennek szellemében jellemezzük röviden a helyi hajózási társaságokat, üzletpolitikájuk alapján:

- Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. az 1874-ben elindult Egyesült Királyságba irányuló lisztkivitelben részt vett brit vállalatok alapításából nőtte ki magát, 1882-től magyar tulajdonú, állami szubvencióval rendelkező vállalatként. Célja volt rendszeres járatokkal összekötni Fiumét és Nyugat-Európa, valamint Brazília kikötőit.
- A Magyar–Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. az 1884 és 1901 között egymásba olvadó kisparthajózási<sup>1</sup> vállalatokból jött létre, melynek fő feladata állami támogatás fejében az Adriai-tenger fontosabb kikötőinek összekötése volt Fiumével.
- A Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. 1898-ban állami támogatású vállalatként azzal a céllal alakult, hogy az Al-Dunához érkező magyar folyami kivitt meg hosszabbítsa járataival a Fekete-tenger kikötőit, illetve ezt összekösse az

<sup>1</sup> A kisparthajózás az Adriai-tengerre szorítkozik, nyugat felé Santa Maria di Leuca hegyfokig, kelet felé Cap Clarenzáig, ideértve a Lepantói-öblöt a Jón-szigetekkel, Zante kikötőjét és csatornáját, s az említett vizekbe ömlő folyókat.

- Oszttrák Lloyd közel- és távol-keleti járatainak csomópontjaival. 1912-től a Magyar Keleti Rt. elindította a Fiume és Ausztrália közötti közvetlen járatot is.
- Az Oriente Magyar Tengerhajózási Rt. 1893-ban jött létre, piaci alapon. Elsődleges célja a fiumei rizshántológyár részére a távol-keleti hántolatlanrizs-behozatal, illetve a szabadhajózás volt az egész világon, a fontosabb kikötők között.
  - A Copaitich és Társai vállalat 1895-ben alakult, három gőzessel hajózott, alapvetően azzal a céllal, hogy az orosz, fekete-tengeri gabonát eljuttassa a nyugat-európai piacokra.
  - A Magyar–Horvát Szabadhajózási Rt. 1900-ban különösebb, előnyben részesítendő árunem nélkül azzal a céllal jött létre, hogy – szállításai révén – a nemzetközi kereskedelem konjunktúrájában profitot termeljen a részvényeseknek.
  - Az Atlantica Tengerhajózási Rt. 1907-ben azzal a céllal alakult, hogy az erdélyi feldolgozott faárúkat az Al-Duna kikötőitől a nyugat-európai piacokra szállítsa.
  - A profit reményében néhány kisebb szabadhajózási vállalat is létrejött még ebben az időben, melyek rendszerint csak egy-egy hajóval működtek. Ilyen volt 1901-ben az SS Indeficienter, 1903-ban az SS Kostrena és 1911-ben a Giovanni Riboli féle vállalat esete (Pelles–Zsigmond 2018).<sup>2</sup>

Felvetődik az előbbiekből nyomán az a kérdés, hogy a nagy forgalom ellenére miért működtek a magyar hajózási társaságok állami támogatással. Érdemes figyelembe vennünk azt a tényt, hogy míg a 19. század eleji vitorláshajózás nagyon alacsony költségekkel tudott működni, hiszen a szél ingyen volt, úgy a gőzhajózás piacra lépése mindig nagyobb költséggel járt. Külön gépészlegénységet, üzemanyagot (kőszén) is magukkal kellett vinniük az alapvetően acéltestű hajóknak. Emellett a kikötői infrastruktúrájának is alkalmazkodnia kellett a tűzveszélyesebb gőzhajók fogadásához (Kőszegfalvi 2009). Ezek fényében már Nagy-Britanniában is alapvetően állami támogatással alakultak meg az első, nagy távolságra szállító gőzhajózási vállalatok (Artmonsky 2012, Hyde 1975). Nagy-Britannia esetében az államilag támogatott nagyvállalatok kialakították az összeköttetést a távoli kikötőkkel, melyek alkalmazkodtak a gőzhajók fogadásához, majd körülbelül 20 éves késéssel jelentek meg a szabadhajózási vállalatok, amelyek már állami támogatás nélkül működtek. Hasonló folyamat zajlott le Magyarországon is. A fiumei kikötő kiépítésével összhangban a magyar állam az új kikötőben az első áruk szállítására hajózási vállalatokat szubvencionált, továbbá amikor a kikötő forgalma és infrastruktúrája nagyjából 20 évvel később elérte a megfelelő szintet, akkor jelentek meg a szabadhajózási vállalatok. Magyarország esetében ez utóbbiak is részesülhettek állami támogatásban, ha a magyar gazdaság számára fontos árut

<sup>2</sup> Az elemzésbe nem vontuk be az SS Etelkát, mivel az a vizsgált időszakra már elsorvadt kőolajszállításban vett részt, és az Oszttrák Lloydot, mely 1891 után már nem volt érdekelt a fiumei kikötő forgalmában. A Grünhut és Társa Rt. 1911-ben alakult, számszerűsíthető forgalmát azonban nem ismerjük.

szállítottak. Ezek alapján megállapíthatjuk, hogy a szabadpiac klasszikus hazájában is állami támogatással alakultak a nagy távolsági vállalatok, míg Magyarországon az 1890-es években, amikor is a nemzetközi hajózás már versenyt támasztott a kevésbé töke-erős új belépőkkel szemben, az új, szabadhajózási vállalatok is hozzájuthattak az állami finanszírozás speciális lehetőségeihez.

A Fiume külkereskedelme kapcsán a korábbiakban bemutatott vámtarifaosztályok forgalmi adatainak ismeretében vizsgáljuk meg, hogy a kikötő 12-12 legfontosabb behozatali és kiviteli terméke szállításában mekkora szerepet vállaltak a hazai hajózási vállalatok. Egyes termékekről már 1896-tól vannak adataink, azonban egy-egyes, homogén statisztikák a kikötő áruforgalmáról csak 1903-tól, a hajózási vállalatok forgalmát részletező idősorok pedig (Fiume forgalma 1906–1915) a Fiumei Statisztikai Hivatal megalakulásával, 1906-tól állnak rendelkezésre ([1], [2]). Fiume ten-geri áruforgalmának legfontosabb termékeit – a tarifajelükkel együtt – a 3. táblázat mutatja.

3. táblázat

**A fiumei kikötő 12-12 legfontosabb import- és exporttermékének mennyisége**

Volume of the 12-12 most important import and export products  
in the port of Fiume

(mázsa)

Tarifajel	Termék	1903–1906	1907–1910	1911–1914	1903–1914
Import					
2	Kávé	96 503	114 757	143 599	354 859
8	Narancs, citrom	579 999	591 345	636 964	1 808 308
13	Nyers dohány	173 753	151 741	131 956	457 450
19	Tengeri	3 620 246	203 848	2 065 043	5 889 137
25	Hántolatlan rizs	3 221 305	4 422 510	4 954 471	12 598 286
33	Olajos magvak	128 350	813 188	911 473	1 853 011
48	Pálma és kókuszdióolaj	72 498	146 185	68 033	286 716
53	Bor	1 798 671	1 478 665	1 336 675	4 614 011
66	Kőszén	4 193 983	10 540 808	6 566 153	21 300 944
88	Nyers pamut	270 714	447 032	395 776	1 113 522
92	Nyers juta	505 087	583 103	608 480	1 696 670
121	Nyers fémek	96 243	184 876	237 177	518 296
Export					
10	Nyers cukor	1 451 187	1 742 420	4 909 825	8 103 432
11	Homok és kristálycukor	3 268 742	3 552 796	4 521 551	11 343 089
12	Finomított cukor	814 059	557 192	566 228	1 937 479
13	Nyers dohány	173 917	240 532	237 472	651 921
15	Búza	833 783	844 949	660 042	2 338 774
17	Árpa	1 794 932	788 405	458 164	3 041 501
19	Tengeri	1 407 339	1 328 407	1 450 440	4 186 186
21	Bab	678 871	1 542 707	962 758	3 184 336
24	Hántolt rizs	348 064	481 368	661 795	1 491 227
26	Liszt	4 550 593	2 533 381	2 425 733	9 509 707
62	Donga	2 078 739	882 463	639 369	3 600 571
64	Fűrészelt faárúk	7 101 600	7 630 427	8 008 164	22 740 191

Forrás: Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal ([1906–1915] 1903–1912 és 1913–1914); Pelles (2020b).

A 3. táblázat adatai szerint az importban és az exportban is éles különbségek voltak a legfontosabb termékek volumenében. A továbbiakban vizsgáljuk meg, hogy a négyéves mennyiségek alapján a magyar hajózási társaságok aggregált forgalma mekkora részt képviselt Fiume kiemelt áruinak tengeri forgalmából (4. táblázat).

4. táblázat

**A magyar kereskedelmi flotta hozzájárulása a fiumei kikötő 12-12 legfontosabb import- és exporttermékének forgalmához**

Contribution by the Hungarian merchant fleet to the turnover of the 12-12 most important import and export products of the Fiume port

(%)					
Tarifajel	Termék	1903–1906	1907–1910	1911–1914	1903–1914
Import					
2	Kávé	41,56	41,65	83,74	55,65
8	Narancs, citrom	82,59	96,61	77,97	85,72
13	Nyers dohány	6,53	6,81	6,23	6,53
19	Tengeri	4,28	4,00	6,95	5,08
25	Hántolatlan rizs	11,56	31,24	47,32	30,04
33	Olajos magvak	8,11	7,42	1,41	5,65
48	Pálma és kókuszdióolaj	29,75	53,58	67,23	50,19
53	Bor	47,19	58,63	62,32	56,05
66	Kőszén	30,77	45,97	68,18	48,31
88	Nyers pamut	3,72	0,88	7,27	3,96
92	Nyers juta	0,41	0,48	1,81	0,90
121	Nyers fémek	8,81	1,48	2,49	4,26
Export					
10	Nyers cukor	20,17	19,54	37,24	26,65
11	Homok és kristálycukor	14,40	16,04	24,56	18,33
12	Finomított cukor	24,95	35,93	31,47	30,78
13	Nyers dohány	87,66	77,32	81,63	82,20
15	Búza	51,77	63,69	73,86	63,10
17	Árpa	76,97	91,78	92,83	87,19
19	Tengeri	73,89	87,72	84,98	82,20
21	Bab	81,41	54,29	68,59	68,10
24	Hántolt rizs	41,96	47,98	46,92	45,62
26	Liszt	77,75	84,76	91,07	84,53
62	Donga	44,52	45,17	52,30	47,33
64	Fűrészelt faárúk	49,17	46,70	35,08	43,65

Forrás: Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal ([1896–1918] 1903–1912 és (1913–1914); Pelles (2020b).

A következőkben vizsgáljuk meg tételesen, hogy egyes import- és exporttermékek esetében a fiumei összes forgalom mekkora hányadát szállították a magyar vállalatok. Az összehasonlítást ugyanakkor bonyolítja, hogy a társaságok nem egyazon időszak alatt működtek, hanem kisebb-nagyobb átfedésekkel, illetve a konkrét vállalati adatok csak az 1906 és 1914 közötti időszakról állnak rendelkezésre.

Először vegyük az importot. A kávé importjában az Adria Rt. volt a legjelentősebb szállító, hisz a kávé főleg az észak-afrikai térségből és Dél-Amerika kikötőiből ez a társaság tudta költséghatékonyan szállítani, elsősorban a Fiumei Kávépörköldé

vállalat részére, másodsorban pedig továbbította az ország belső területeire. A kikötőbe érkezett kávé mennyiségét az is mutatja, hogy 1896-ban külön kávétarház épült a Ferencz Szalvátor rakpart és a Rudolf móló sarkánál ([1], [3]). Az Adria Rt. éves átlagos kávébehozatalának aránya a fiumei importból 64, a Magyar–Horvát Rt.-é pedig 15% volt.

Csaknem az összes narancs- és citrombehozatalt hazai vállalatok bonyolították le: az Adria Rt. 85, a Magyar–Horvát Rt. 0,6, az SS Indeficienter 0,6, az SS Kostrena 0,6%-ot. A hántolatlan rizs esetében a honi vállalatok szállításának aránya a következőképp alakult: Magyar Keleti Rt. 21, Oriente Rt. 14, Magyar–Horvát Szabadhajózási Rt. 15 és Atlantica Rt. 9%. Ezt a terméket, mivel főleg Délkelet-Ázsiából hozták be, elsősorban az arra közlekedő állami cég, a Magyar Keleti Rt. és a szabadhajózási vállalatok közvetítették, utóbbiak kifejezetten azért, mert így speciális állami fuvardíj-támogatást szerezhettek.

Jelentős arányú volt a hazai vállalatok importja a pálma- és kókuszolajból. Míg az Adria Rt. a fiumei behozatal 80%-át szállította, addig a Magyar Keleti Rt. a 4, az Atlantica pedig a 7%-át. A borimport Fiumében különösen fontos volt. Az 1906 és 1914 közötti összes fiumei borbehozatal átlagosan 54%-a a part menti Magyar–Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. hajóin érkezett, illetve 1912-től átlagos évi 8%-os forgalommal megjelent a Giovanni Riboli cég Mariska benzinmotoros vitorlása is.

Nem szorul magyarázatra a köszén behozatalának fontossága, mely annak idején a gőzhajók és gőzmozdonyok fűtőanyagát is jelentette. Behozatalában számos magyar társaság vette ki részét, így az Adria Rt. 10, a Magyar–Horvát Rt. 3, a Magyar Keleti Rt. 10, az Atlantica Rt. 20, az Oriente Rt. 2,5, a Copaitich 4, a Magyar–Horvát Szabadhajózási Rt. 15, az SS Indeficienter 4 és az SS Kostrena 6% körüli aránnyal. Az import esetében említésre méltó még a kukoricabehozatal, melyről csak nagyon szórt adatokkal rendelkezünk. Ezek alapján a Copaitich és Társai vállalat 1898–1899-ben a fiumei kukoricaimport 100%-át hozta be; a Magyar Keleti Rt. pedig az 1913. évi 7%-át.

Exportoldalon a következőket emelhetjük ki. A cukortermékek között háromféle osztályozással találkozhattunk: nyers-, finomított, valamint homok- és kristálycukor. Exportjuk a következők szerint alakult. Nyerscukor: Adria Rt. 54, Magyar–Horvát Rt. 2%. Finomított cukor: Adria Rt. 22, Magyar–Horvát Rt. 8%. Homok- és kristálycukor: Adria Rt. 18, Magyar–Horvát Rt. 1, Magyar Keleti Rt. 4, Oriente Rt. 4, Copaitich és Társai 6, Magyar–Horvát Szabadhajózási Rt. 10 és SS Kostrena 3%.

Jelentős szerepet játszott a nyersdohánykivitelen az Adria Rt. (70%) és a Magyar–Horvát Rt. (11%). Gabonafélék közül az elszállított árpának (mely vélhetően sörfőzési célokat szolgált) csaknem egészét a honi társaságok fuvarozták: Adria Rt. 70, Magyar–Horvát Rt. 28, Atlantica Rt. 1,8, tehát összesen 99,8% átlagosan. Ezzel szemben a búzának és a kukoricának egyaránt 67%-át a Magyar–Horvát Rt. szállította. A bakkivitelből az Adria Rt. 50, a Magyar–Horvát Rt. 13%-ot képviselt. Hántolt rizs esetében, ahogy zömmel a szabadhajózási vállalatok képviselték az importot, úgy képviselték az állami cégek az exportot: Adria Rt. 22, Magyar–Horvát Rt. 31%.



A liszt exportjáról említettük, hogy ennek kivitele indukálta az Adria Rt. megalapítását és részben Fiume modernizálását is. 1906 és 1914 között a fiumei liszt kivitelnek azonban csupán 25%-át szállította el az Adria Rt., 5%-át az Atlantica Rt. és 62%-át a Magyar–Horvát Rt. Ezen csökkenést okait Gunst (1987) a következőkkel magyarázta: ekkorra egyrészt egyes európai és tengerentúli országok védővámokkal saját malomiparukat kezdték védeni, másrészt az amerikai lisztminőség az 1890-es évekre elérte a magyarét, ami óriási volumenével az angliai szabadpiacról kiszorította a magyar lisztet.

A faárúk közül a fiumei kivitel legfontosabb termékei között a donga és a fűrészelt faárú szerepelt. Előbbiből az Adria Rt.-re átlagosan 40, a Magyar–Horvát Rt.-re 3% jutott; míg utóbbiból az Adria Rt. 35, a Magyar–Horvát Rt. 2, a Magyar Keleti Rt. 0,1, az Oriente Rt. 4, az Indeficienter 2, a Kostrena pedig szintén 2% körüli arányban részesedett. Összességében tehát a magyar hajózási vállalatok jelentős szerepet vállaltak Fiume legfontosabb külkereskedelmi termékeinek szállításában.

## Következtetések

A hazai gazdaságtörténet-íráson belül a modern tengerészet történetének fogalomrendszere szerint még feldolgozatlan területére vonatkozó elemzésünkben azt a kérdést jártuk körül, hogy Magyarország vámtarifaosztályok szerinti külkereskedelmében Fiume kikötője mekkora részt képviselt. Emellett a magyar kereskedelmi flotta főbb kiviteli és behozatali árunemek szerinti forgalmát is vizsgáltuk a fiumei kikötő áruforgalmában. Az elérhető információkból egyrészt megállapítottuk, hogy a tengeri kereskedelem Magyarország külkereskedelméből évenként átlagosan 8–11%-ot tett ki, másrészt mélyebb elemzéssel kimutattuk, hogy bizonyos áruosztályok, illetve árucsoportok esetében a fiumei kikötő és az ott működő magyar társaságok a hazai külkereskedelem szempontjából jelentős mennyiségű árucikket szállítottak. Ez a tényekkel alátámasztott állítás azt is jelenti, hogy Magyarország saját tengeri kikötője révén, közvetítők nélkül tudott áruforgalomban kifejezhető kapcsolatot tartani a világpiacon jelen levő államok gazdaságaival.

A tengeri kijárat hosszú távon kettős irányban határozta meg az ország kereskedelmét és fogyasztását. Míg a dualizmus első felében (1870–1892) a vezető magyar kiviteli termék, a liszt külföldi értékesítéséből tudtak a – főleg budapesti – malomipari vállalatok (és általuk a nemzetgazdaság) erősödni, addig az ekkor felhalmozott többletjövedelem alapozta meg a dualizmus második időszakának (1893–1914) gyarmatárúkkal jellemezhető behozatalát és fogyasztását. Tehát elemzésünkben arra következtettünk, hogy volt összefüggés aközött, hogy Magyarország tengeri kijáratot fejlesztett és aközött, hogy a hazai fogyasztás és életszínvonal idővel növekedni tudott.

## Köszönetnyilvánítás

A tanulmány az Innovációs és Technológiai Minisztérium ÚNKP–20–3–II–PTE–463 kód-számú Új Nemzeti Kiválósági Programjának a Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs alpból finanszírozott szakmai támogatásával készült.

## IRODALOM

- ARTMONSKY, R. (2012): *P&O – A history* Shire Library, New York.
- BORRUSO, G.–MAGGI, G.–JAKOMIN, L.–KESIĆ, B.–MENCER, I.–POČUČA, M. (1996): *I porti dell'alto Adriatico: Trieste* Capodistria e Fiume Edizioni Lint Trieste S. R. L. via di Romagna, Trieste.
- DEMETER, G. (2020): Estimating regional inequalities in the Carpathian Basin – Historical origins and recent outcomes (1880–2010) *Regional Statistics* 10 (1): 23–59.  
<https://doi.org/10.15196/RS100105>
- DUBROVIĆ, E. (ed.) (2001): *Riječka luka, povijest, izgradnja, promet* Muzej Grada Rijeke, Rijeka.
- ERDŐSI, F. (2020): Fiume Magyarország világra nyíló tengeri kapuja a 20. század elején *Területi Statisztika* 60 (6). 742–759. <https://doi.org/10.15196/TS600606>
- FRIED, I. (2001): *Emlékek városa Fiume* Ponte Alapítvány, Budapest.
- GATSCHER-RIEDL, G. (2017): *Alt-Österreich auf boher see. Das flottenalbum des Österreichischen Lloyd* KRAL-Verlag GmbH, Berndorf.
- GATSCHER-RIEDL, G. (2019): *Rot-weiss-rot über den Atlantik – Die geschichte der Austro-Americana* KRAL-Verlag GmbH, Berndorf.
- GONDA, B. (1906): *A tengerészet és a fiumei kikötő* Pátria irod. vállalat és nyomdai részvénytársaság nyomdája, Budapest.
- GUNST, P. (1987): A magyar mezőgazdasági kivitel (1850–1914) *Agrártörténeti Szemle* 29 (3–4): 262–291.
- HAJDÚ, Z. (2020): Structural and administrative implications of the Trianon Peace Treaty, 1920 *Regional Statistics* 10 (1): 3–22. <https://doi.org/10.15196/RS100103>
- HYDE, F. E. (1975): *Cunard and the North Atlantic 1840–1973: a history of shipping and financial management* The Macmillan Press Ltd., London and Basingstoke.
- JUHÁSZ, I. (2020): *Fiume – Egy közép-európai város és kikötő a hatalmi érdekek metszéspontjában* Budapest, Heraldika Kiadó.
- KAPOSI, Z. (2002): *Magyarország gazdaságtörténete 1700–2000* Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- KATUS, L. (1989): A Monarchia közös piaca *Magyar Tudomány* 96 (10–11): 808–820.
- KOMLOS, J. (1983): *The Habsburg Monarchy as a Customs Union. Economic development in Austria-Hungary in the nineteenth century* Princeton University Press, New Jersey.
- KŐSZEGFALVI, GY. (2009): Infrastruktúra, életkörülmények *Területi Statisztika* 49 (1): 47–65.
- KÖVÉR, GY. (1982): *Iparosodás agrárországban. Magyarország gazdaságtörténete 1848–1914* Gondolat, Budapest.
- PALMER, S. (2003): Port economics in an historical context: the nineteenth-century port of London *International Journal of Maritime History* 15 (1): 27–67.  
<https://doi.org/10.1177/084387140301500104>
- PELLES, M. (2020a): A magyar kereskedelmi tengerhajózási vállalatok hajó- és áruforgalmi hálózatai (1870–1914). In: KÖVÉR, GY. et al. (szerk.): *Hálózatok és hierarchia. Magyar Gazdaságtörténeti Évkönyv 2020* pp. 487–506. MTA BTK TTI, Budapest.
- PELLES, M. (2020b): A magyar szabadhajózási vállalatok hajóforgalmi statisztikái 1893–1916 között. PTE KTK *Műhelytanulmányok* 2020/4.  
<https://journals.lib.pte.hu/index.php/workingpapers/article/view/3648>

- PELLES, M.–ZSIGMOND, G. (2018): *A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet története (1868–1918)* Pro Pannonia, Pécs.
- PELLES, M.–ZSIGMOND, G. (2019): Egy sikeres magyar közlekedés és gazdaságfejlesztési beruházás. A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet eredményei (1868–1913) *Közlekedés- és technikátörténeti Szemle* 2019: 71–95.
- SCOTT, E. (1977): The terms and patterns of Hungarian foreign trade 1882–1913 *The Journal of Economic History* 37 (2): 329–359.
- STIPANOVIĆ, I. (2016): *Parobrodarstvo Rijeke u vrijeme Austro-Ugarske Monarhije* Katedra čakavskog sabora, Kostrena.
- TENOLD, S. (2020): Constantly crossing border: the international nature of maritime history *International Journal of Maritime History* 32 (2): 403–413.  
<https://doi.org/10.1177/0843871420921267>
- TOMKA, B. (2020): The economic consequences of World War I and the Treaty of Trianon for Hungary *Regional Statistics* 10 (1): 82–100.  
<https://doi.org/10.15196/RS100101>
- WILLIAMS, D. M. (2020): Maritime history: contexts and perspectives *International Journal of Maritime History* 32 (2): 370–375.  
<https://doi.org/10.1177/0843871420921268>
- ŽIC, I. (2007): *Breve storia della città di Fiume* Adamić, Rijeka.
- ZSIGMOND, G. (2009): Az osztrák–magyar Lloyd története *Aetas. Történettudományi folyóirat* 24 (1): 126–143.

#### STATISZTIKAI FORRÁSOK

- KSH (2019): 17.1.1.8. *A külkereskedelmi termékforgalom értéke euróban és értékindexei a fontosabb országok szerint [folyó áron]*  
[https://www.ksh.hu/stadat\\_files/kkr/hu/kkr0008.html](https://www.ksh.hu/stadat_files/kkr/hu/kkr0008.html)
- MAGYAR KIRÁLYI KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL (1896–1918): *Magyar Statisztikai Évkönyvek 1885–1918 közötti példányai* Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal. Budapest.
- MAGYAR KIRÁLYI KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL (1906–1915): *Fiume hajó- és áruforgalma 1906–1915* Pesti Könyvnyomda-részvénytársaság, Budapest.
- MAGYAR KIRÁLYI KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL (1923): *A Magyar Szent Korona Országainak 1882–1913. évi külkereskedelmi forgalma* Magyar Statisztikai Közlemények. Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal. Budapest, Pesti Könyvnyomda Rt.

#### LEVÉLTÁRI FORRÁSOK

- [1] DAR: Državni Arhiv u Rijeci – Fiumei Állami Levéltár.
- [2] JU–5: Kraljevski gubernij za Rijeku i Ugarsko-hrvatsko primorje – A Fiumei Kormányzóság iratai (1870–1918). Ált. 192–1902–II–1–371.
- [3] TH: Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci (1870.–1918.) – A Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai (1870–1918). 139–1896–XXXIV–3896.