

*Pelles Márton – Zsigmond Gábor: A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet története (1868–1918). / The Hungarian Maritime Trade History of Fiume (1868–1918).*

Pro Pannonia, Pécs, 2018. 215 oldal.

Az elmúlt évtizedben a Fiume történelme iránti érdeklődés élénkülésének lehetünk tanúi. A folyamatnak néhány, a historiográfiai trendek változásából eredő oka is van, de egy praktikus körülmény is áll a háttérben: a Rijekai Állami Levéltár magyar nyelvű anyagainak feldolgozása egyre több kutatás elvégzését teszi lehetővé. A majd száz évig alig kutatott iratok repertóriumait a Magyar Nemzeti Levéltár Somogy Megyei Levéltára adta közre, 2011-ben a Tengerészeti Hatóság, 2017-ben pedig a Magyar–Horvát Tengerparti Kormányzó iratainak jegyzékét publikálta, utóbbit Ordasi Ágnes értő bevezetőjével.<sup>1</sup> Pelles Márton és Zsigmond Gábor munkája az egyik első olyan monografikus feldolgozás, amely szisztematikus fiumei levéltári kutatásra épül, és azt kreatív módon egészíti ki további, itthon is fellelhető forrásokkal, elsősorban a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívuma eddig szintén kevés figyelmet kapott irataival.

Bár a cím közlekedés- és gazdaságtörténeti munkát ígér,<sup>2</sup> *A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet története* ennél többre vállalkozik: rálátást nyújt arra, hogyan integrálódott Magyarország az Osztrák–Magyar Monarchia és a világgazdaság szerkezetébe. A birodalmi integráció az utóbbi időben nagyobb figyelmet kapott,<sup>3</sup> de a kötet így is érdekes tanulságokkal szolgál, ráadásul a vállalatirányítási és -működési kérdések mikro-, valamint az állami gazdaságpolitika makroszintjeinek együttes elemzésével. Jóllehet ma már historiográfiai konszenzus van arról, hogy a Monarchia Magyarország számára előnyös keretet biztosított gazdaságának fejlesztéséhez,<sup>4</sup> fontos ezt egy újabb ágazatra közelítve megvizsgálni, megerősíteni: áruforgalmi statisztikákra és más adatokra alapozva kimondani, hogy „a trieszti osztrák Lloyd nélkül talán nem lett volna fiumei magyar tengeri kereskedelmi gőzhajózás, ahogy az erősebb osztrák gazdaság nélkül sem lett

<sup>1</sup> Fiumei és magyar–horvát tengerparti királyi kormányzó iratainak repertórium (http://mnl.gov.hu/mnl/sml/fiumei\_es\_magyar\_horvat\_tengerparti\_kiralyi\_kormanyzo\_iratainak\_repertoriuma – utolsó letöltés: 2019. június 4.); Ordasi Ágnes 2018: *Modellváltások a fiumei kormányzóság feladat- és hatásköreinek meghatározásában – Centralizációs stratégiák Fiumében*. Uo.

<sup>2</sup> Ilyen irányú várákázásokat kelt a szerzők személye is: Pelles Márton közgazdász, a Pécsi Tudományegyetem doktorandusza, Zsigmond Gábor a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum főigazgató-helyettese.

<sup>3</sup> Az úgynevezett birodalmi fordulat gazdag irodalmát tekinti át Gyáni Gábor 2017: *Transznacionális történelem, birodalmi múlt*. In: Szarka László (szerk.): *Párhuzamos nemzetépítés, konfliktusos együttélés. Birodalmak és nemzetállamok a közép-európai régióban (1848–1938)*. Budapest, 9–17; illetve angol nyelven Cole, Laurence 2018: *Visions and Revisions of Empire: Reflections on a New History of the Habsburg Monarchy. Austrian History Yearbook* (49.) 261–280.

<sup>4</sup> A historiográfiai konszenzus kialakulásáról összefoglalóan: Klement Judit 2012: *Hazai vállalkozók a hőskorban. A budapesti gőzmalomipar vállalkozói a 19. század második felében*. (Talentum sorozat 15.) Budapest, 14–20.

volna erős magyar gazdaság a XIX. század második felében” (95). A világgazdasági integráció kérdése és tágabban Magyarország külkapcsolatainak vizsgálata pedig emellett olyan fontos kutatási terület, amely éppen a *global history* térnyerése miatt nagyon is aktuális.<sup>5</sup>

A szakmai és az érdeklődő laikus közönséghez egyaránt szóló kötet, mielőtt rátérne a tengeri kereskedelem tényleges tárgyalására, tájékoztatja az olvasót Fiume múltjának jelentősebb fordulópontjairól, valamint a Magyar Királysággal való történeti és közjogi kapcsolatáról. A rövid szakirodalmi összefoglaló korrekt, bár a nagy Magyarország-történeti összefoglalók használata mellett újabb impulzusokat adhatott volna hozzá Sokcsevits Dénes munkássága, elsősorban átfogó Horvátország-története, amelyre sajnos nem találunk hivatkozást.<sup>6</sup>

Egy további, bevezető jellegű fejezet a monográfia tulajdonképpen tárgyának az ágazattörténeti háttérét vázolja föl. A gőzhajózás elterjedése miatt a tengeri kereskedelem gyökeresen átalakult a tárgyalt időszakban, nem elhanyagolható részlet tehát, hogy a magyar nemzetközi kereskedelmi tevékenységet ezen új – szédítő távlatokat nyitó, egyúttal rendkívül tőkeigényes – viszonyok között kellett megteremteni. Az ágazati tevékenységet tovább drágította a kielezett nemzetközi verseny; a Szezei-csatorna átadása (1869) után a Földközi-tengeren is egyre nagyobb szerepet kaptak bőséges állami dotációból épült hatalmas kereskedelmi flották, például az angol rivális.<sup>7</sup> A szerkezetváltás érzékenyen érintette a fiumei polgárságot, s ezt a folyamatot a monográfia pontos adatokkal érzékelteti. Közli például, hogy míg 1862-ben tizenkét vitorláhajó-építő telep működött a városban, húsz évvel később már az utolsónak is be kellett zárnia (24). A változáshoz Bécs támogatásának köszönhetően gyorsabban alkalmazkodni tudó Trieszt versenyeről is olvashatunk. A fejezet végén pedig az önálló magyar tengerészeti közigazgatás kiépítésének részletei következnek, az intézményi struktúra ismertetésével.

Hogy teljes legyen a tengerhajózási tevékenység háttéréről festett kép, a munka egy további fejezetben összefoglalja azt az átfogó infrastrukturális fejlesztést, a vasúti és a kikötői terület kiépítését, amely lehetővé tette Magyarország bekapcsolódását a nemzetközi tengeri kereskedelembe. Ennek a tervszerű fejlesztésnek nem lehet túlbecsülni a jelentőségét. A mintegy 50 millió koronányi befektetésnek köszönhetően (42) Fiume jelentéktelen tengerparti városkából valóban Európa egyik legforgalmasabb kikötőjévé vált a dualizmus évei alatt,<sup>8</sup>

<sup>5</sup> A tengeri kereskedelem szerepéről a Monarchia globális gazdasági integrációjában lásd Callaway, James 2018: *The Battle over Information and Transportation: Extra-European Conflicts between the Hungarian State and the Austro-Hungarian Foreign Ministry. The Hungarian Historical Review* (7.) 2. 191–219.

<sup>6</sup> Sokcsevits Dénes 2011: *Horvátország a 7. századtól napjainkig*. Mundus Novus Kiadó, Budapest.

<sup>7</sup> Zsigmond Gábor 2009: *Az osztrák–magyar Lloyd története. Aetas* (24.) 1. 133.

<sup>8</sup> Az I. világháború előestéjén Fiume már Európa tizedik legforgalmasabb kikötője volt. Zsigmond Gábor 2007: *A fiumei magyar tengeri kereskedelmi gőzhajózás kialakulása. Kút* (6.) 1–2. 58.

a forgalmi adatok növekedéséről gazdag tényanyagot közöl a kötet is. A város-történet iránt érdeklődők csakúgy, mint a gazdaságtörténeti érdeklődésű olvasók, örömmel fogják látni ennek az átalakulásnak a precíz és részletgazdag leírását.

Nemcsak az infrastrukturális, hanem a helyi gazdasági háttér is kapott egy igen adatgazdag fejezetet, amelyben a fiumei ipar fejlesztésének legfontosabb lépéseit, jellemzőit tekintik át a szerzők. Itt Fiume makrogazdasági környezetének bemutatása (*Magyarország iparosodása a dualizmus idején*) mellett Fiume legfontosabb vállalkozójának, Ossoinack Lajosnak az életművéről és élettörténetéről is olvashatunk, és ez a léptékváltás, ráközelítés a város helyi viszonyaira és gazdasági életének főszereplőire élővé, érdekesítővé teszi a szárazabb gazdaságtörténeti narrációt, rámutat a felvetett témák sokféle módszertani megközelíthetőségére.

A részletes háttérfestést követően a 6–7. fejezetben már közelebről a tengeri kereskedelmi tevékenység tárgyalása következik, előbb az államilag támogatott (korabeli szóhasználatlal segélyezett), majd az úgynevezett szabadhajózási vállalatok egyenkénti bemutatásával. Ez a szerkezet egyúttal azt is lehetővé teszi, hogy a könyv a legnagyobbaktól, az Osztrák(–Magyar) Lloydtól és az Adria Magyar (Királyi) Tengerhajózási Rt.-től a legkisebb, egyhajós vállalkozásokig<sup>9</sup> teljes képet nyújtson a kereskedelemmel foglalkozó gazdasági szereplőkről. A vállalatok és vállalkozások története az állammal kötött szerződéseik, teljesített járataik, hajó-, forgalmi és személyzeti adataik megadásával egészül ki, részletes, mindenre kiterjedő leírást kapunk tevékenységükről. Bizonyos adatok átlátható, igényes kivitelű táblázatokba, infografikákba szerkesztve is megjelennek (például *Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. kereskedelmi flottája 1882–1919 között*, 107).

Ezt a két, adattárként is funkcionáló fejezetet egy értékelő szövegrész követi, amely értelmezi és nemzetközi kontextusba helyezi az adatokat, így a magyar tengeri kereskedelem teljesítményéről állít ki – ugyancsak elismerő – bizonyítványt. Ez az a fejezet, amelyben látható mindazon erőfeszítések eredménye, amelyeket a magyar állam és a különböző gazdasági szereplők tettek a dualizmus éveit alatt. Az értékelés pozitív hangvételét azután a kereskedelmi flotta világháborús sorsának rövid ismertetése és az elmaradt lehetőségekről is szóló utóhang festi komorabbra.

Az értékelés és a kötet egésze is csak utalások szintjén foglalkozik ugyanakkor a birodalmi és lokális szintű konfliktusokkal, amelyek egymást érték Fiume 1868 és 1918 közötti történetében. Világos, hogy ezek a főként nemzeti színezetű antagonizmusok nem képezik az alapvetően gazdaságtörténeti munka fókuszát, s így talán nem is illendő számonkérni bemutatásukat. Ezeknek a konfliktusoknak egy része ugyanakkor szorosan összefügg olyan kérdésekkel is, amelyek a kötet középpontjában állnak, így érintőlegesen mégis érdemes lett volna foglalkozni velük. Bizonyos vállalatok állami segélyezése például nemcsak verseny-

<sup>9</sup> Érdekes adalék a gőzhajók építésének és működtetésének költségeiről, hogy az egyetlen *Indeficienter* gőzös 72 tulajdonos összefogásából készült el és állt munkába (165).

torzító hatása miatt kapott kritikákat a város és környéke lakóinak, illetve a báni Horvátország politikusainak körében, hanem azért is, mert *nemzeti* vállalatként ezeknek a cégeknek a versenyelőnye a magyar és az osztrák–német gazdasági szereplők és érdekek dominanciáját is jelentette.<sup>10</sup> A gazdasági tevékenységhez, az iparosodás folyamatához szorosan hozzátartoznak ezenkívül más típusú problémák is: az az emberi-társadalmi, illetve környezeti ár, amelyet a látványos fejlődésért a város kénytelen volt megfizetni. A társadalmi átalakulás veszteségeinek problémáját már a kortársak is regisztrálták,<sup>11</sup> a környezettörténeti szempont ugyanakkor egyelőre feltáratlan területe a Fiume-kutatásnak. A rengeteg feldolgozott levéltári anyag ilyen irányú tanulságairól nagyon szívesen olvasnánk a jövőben.

A kötet minden részletében – tehát a jegyzetek, képaláírások, grafikonok, táblázatok stb. tekintetében is – kétnyelvű, így Magyarország hajdani kapuja a világ felé stilszerűen a nemzetközi közönség számára is elérhető feldolgozást kapott. Nem maradhat említés nélkül továbbá, hogy mennyire szép: a könyv 215 színes oldalán megannyi illusztráció látható, köztük számos eddig sohasem publikált kép, amelyeket a szerzők magángyűjteményekből, a fiumei és budapesti levéltárakból, könyvtárak és múzeumok anyagából merítettek. Noha a kötet egyértelműen reprezentatív kiadvány, az illusztrációk két ponton pusztán dekorációnál nagyobb jelentőséggel bírnak. A látványos infografikák, igényesen kivitelezett és alaposan végiggondolt grafikonok segítik az olvasót Fiume gazdasági teljesítményének megítélésében, a kikötőváros működésének megértésében. A tengerhajózási vállalatokat bemutató fejezetek pedig a különböző hajózási társaságok hivatalos logóinak és zászlóinak közlésével támogatják a további kutatásokat, így például a vizuális források (fényképek) értelmezését.

<sup>10</sup> Az adriai térségben folyó versengő nemzetépítési stratégiákat és a gazdasági térnyerésért folyó hasonlóan kiélezett versenyt Borut Klabjan szellemesen a „versenyfutás az Adriáért” (*scramble for Adria*) kifejezéssel illetve írásában, amikor a témának szentelte *Fórum* rovatát az *Austrian History Yearbook* 2011-es kiadása. A megjelent tanulmányok a Klabjan-szöveg kivételével az olasz–dél-szláv érdekütközéseket állították középpontjukba, ezért is volna nagy jelentőségű egy angolul is olvasható munkában ehhez a magyar verziót hozzátenni, a nemzetközi kontextus figyelembevételével. Klabjan, Borut 2011: „Scramble for Adria”: Discourses of Appropriation of the Adriatic Space Before and After World War I. *Austrian History Yearbook* (42.) 1. 16–32. A városi életben megmutakozó, az idő előrehaladtával egyre éleződő nemzeti konfliktusokról lásd többek között Fried Ilona 2001: *Emlékek városa Fiume*. Budapest; illetve Ordasi Ágnes fent említett bevezető tanulmányát: Ordasi 2018.

<sup>11</sup> Gonda Béla például, aki 1883-tól a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium hajózásért és kikötőépítésért felelős főosztályának vezetője volt, politikai és technotudományos szempontból is kétség nélkül optimista narrációjában sem hallgatja el, hogy Fiume városának korábbi hajóépítő és vitorlahajós elitje visszafordíthatatlan károkat szenvedett, a város régi patricius-családjai kétségbeesett helyzetbe kerültek. Gonda Béla 1906: *A magyar tengerészet és a fiumei kikötő*. Budapest, 91. Természetesen az iparosodáshoz köthető egyéb társadalmi konfliktusok is ismertek, a munkások küzdelmeiről megjelent izgalmas recens tanulmány: Jeličić, Ivan 2018: The Typographers’ Community of Fiume: Combining a Spirit of Collegiality, Class Identity, Local Patriotism, Socialism, and Nationalism(s). *Austrian History Yearbook* (49.) 1. 73–86.

Pelles Márton és Zsigmond Gábor munkája a további kutatásokhoz olyan kézikönyvként fog szolgálni, amelyet egyetlen e témával foglalkozó kutató sem nélkülözhet, és mindegyikük hálás lesz a strukturáltan közölt adatokért. Figyelembe véve, hogy a hosszú 19. század tekintetében is egyre növekvő érdeklődés övezi a transznacionális, sőt globális szempontú történetírást, illetve az Osztrák–Magyar Monarchián belül Magyarország birodalmi integrációját (*imperial turn*), az összbirodalom és benne a magyar birodalomfél külkapcsolatait, biztosak lehetünk abban, hogy ennek a nagy vállalkozásnak az eredményei számos módon fognak hasznosulni a jövőben.

*Eszik Veronika*