

SASHALMI ÁDÁM

FIUME A KÉT VILÁGHÁBORÚ KÖZÖTTI OLASZ GEOPOLITIKAI TERVEKBEN

Jelen tanulmány célja, hogy választ találjon azokra a kérdésekre, hogy a két világháború közötti olasz geopolitikai elképzelésekben miként jelent meg Fiume. Miért volt fontos, és milyen szerepet szántak a kikötővárosnak az elképzelések megvalósításában? A klasszikus olasz geopolitikai gondolkodás a két világháború közötti időszakban kristályosodott ki. Azonban az ekkor megszülető elképzelésekre jelentős hatást gyakoroltak a korábbi időszakok történelmi folyamatai, beleértve az olasz egységfolyamatot, a liberális olasz kormányok időszakát és az első világháború küzdelmeit. Véleményem szerint, így a dolgozat fő kérdéseinek megválaszolásához fontos röviden áttekinteni azt is, hogy a vizsgált periódust megelőző történelmi korszakok olasz elképzeléseiben hogy jelent meg a kikötőváros. A tanulmány megírásához fontos alapot adott Carlo Jean könyve,¹ amely az olasz geopolitikai gondolkodástörténetet dolgozta fel a *Risorgimento* időszakától az 1990-es évekig, Giulio Sinbaldi könyve,² amely a klasszikus olasz geopolitikai elképzeléseket vizsgálta és Horváth Jenő írása,³ amely Olaszország 1918 és 2006 közötti közép-európai régióra irányuló külpolitikáját tanulmányozta átfogóan. A tanulmány szintén sokban támaszkodott a Laura Cerasi által szerkesztett műre,⁴ amely az északi adriai kikötők korabeli helyzetéről szolgáltat fontos információkkal és következtetésekkel. Primer forrásként kerültek feldolgozásra az 1939 és 1942 között létező *Geopolitica Rassegna mensile di geografia politica, economica, sociale, coloniale* folyóirat kapcsolódó cikkei, amely folyóiratba a kor legjelentősebb olasz geopolitikai gondolkodói publikáltak. Szintén fontosnak tartom megemlíteni Michele Pigliucci írását, amely arra a következtetésre jutott, hogy a klasszikus

¹ JEAN, Carlo: *Geopolitica*, Editori Laterza, Roma-Bari, 1995.

² SINBALDI, Giulio: *La Geopolitica in Italia (1939-1942)*, liberiauniversitaria.it Edizioni, Padova, 2010.

³ HORVÁTH Jenő: *Olaszország Kelet-Közép-Európa politikája 1918-tól napjainkig*, Grotius E-könyvtár, 2006, <http://www.grotius.hu/doc/pub/YWJMAR/horvath_jeno_grotius_e-konyvtar_2006.pdf> (letöltve: 2022. 08. 09.).

⁴ CERASI, Laura – PETRI, Rolf – PETRUNGARO, Stefano: *Porti di frontiera: industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola tra le guerre mondiali*, Viella, Roma, 2008.

olasz geopolitikai elképzelésekben Triesztnak központi szerepe volt.⁵ Jelen tanulmány Pigliucci eredményeit elfogadva azt szeretné bizonyítani, hogy az olasz elképzelésekben Trieszt központi szerepe mellett Fiume funkciója is megjelent. Így utóbbit helyezi a vizsgálat középpontjába.

A tanulmány az ismertetett és egyéb releváns primer és szekunder forrásokat, szakirodalmat dolgozta fel. A kikötői forgalommal kapcsolatos statisztikai adatok feldolgozásának eredményeit az írás grafikonok formájában szemlélteti. A megközelítés egy tágabb perspektívából, az olasz geopolitika nagyobb, regionális, Duna-medencei térségre vonatkozó elképzeléseitől indulva közelít az elképzeléseken belül Fiume geopolitikai szerepéhez.

Az olasz egységmozgalomtól az első világháborúig

A 19. században az olasz területek egyesítését célzó *Risorgimento* mozgalom időszakában már megjelentek olyan elképzelések, amelyek Fiume jövőjével kapcsolatos kérdéseket is boncolgatták. Cesare Balbo előre vetette, hogy Itália egyesülésével Ausztria egyre inkább kiszorul a Pó térségéből, aminek kompenzálására a Duna mentén dél-kelet irányba fog előre nyomulni, területeket szerezve a Balkánon. Balbo azonban az olyan Olaszország által vágyott, periférikus területek esetében, mint Fiume, Dalmácia vagy Málta inkább óvatosságra intett, kerülve a konfliktust a nagyhatalmakkal.⁶ Giuseppe Mazzini ezzel szemben azt állította, hogy Olaszország határai nyugaton a Var-folyó torkolata, északon a Brenner-hágó, keleten pedig Fiume és Pola.⁷ A Szárd-Piemonti Királyság az egységmozgalom mellé állt és sikerült elérni az egységes Olasz Királyság létrehozását 1861-ben. Az Appennini-félszigeten megalakult új hatalom egyik fő külpolitikai kérdésévé vált a be nem fejezett *Risorgimento* irányának meghatározása.

1866-ban Olaszország Poroszország oldalán részt vett az Osztrák Császárság elleni, győzelemmel végződő háborúban, amely után megszerezte Friuli és Veneto régiókat, a stratégiaiul fontos Velence kikötővel együtt. Ezt követően azonban hosszabb időre megtorpant a folyamat. Ebből fakadóan pedig a nacionalizmus által átfűtött olasz társadalomban egyre égetőbb kérdéssé vált az egységfolyamat folytatásának ügye. Az Olasz Királyság viszont falakba ütközött, mert bármely magának követelt területért indított lépéséért valamilyen európai nagyhatalommal került volna összetűzésbe.

⁵ PIGLIUCCI, Michele: La centralità geopolitica di Trieste negli studi di Giorgio Roletto ed Ernesto Massi, In: *Ernesto Massi tra geografia e politica*, Fondazione Ugo Spirito e Renzo De Felice, Editoriale Anicia Srl, Roma, 2017, 45–70. p.

⁶ JEAN: *i.m.*, 229. p.

⁷ *Uo.*, 232. p.

1. táblázat
A Risorgimentóból kimaradt területek 1866 utána

| Követelt terület | Ellenérdekelt nagyhatalom |
|-------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| Karintia, Tirol, Trento, Dalmácia, Fiume, Isztria, Trieszt ⁸ | Osztrák-Magyar Monarchia |
| Nizza, Savoya, Korzika | Franciaország |
| Málta | Egyesült Királyság |
| Ticino (Svájc) | Németország |

Forrás: Báthy,⁹ Horváth¹⁰ alapján saját szerkesztésű táblázat.

A táblázat is mutatja, hogy Olaszországnak a legtöbb magának követelt területért Franciaországgal vagy az Osztrák-Magyar Monarchiával kellett volna konfrontálnia. Az olasz külpolitika pedig rendkívül változó volt, hol a franciákkal, hol pedig az osztrákokkal szemben tett diplomáciai lépéseket. A 19. század utolsó évtizedeiben inkább az Osztrák-Magyar Monarchiához közeledett, a 20. század elején azonban elkezdett Franciaország irányába nyitni.¹¹ A másik két hatalommal, Nagy-Britanniával és Németországgal szemben viszont igyekezett kerülni a konfrontációt.¹² Az első világháború idején a központi hatalmak¹³ és az antant is a maga oldalára kívánta állítani Olaszországot. 1914-ben még semlegességet hirdetett, 1915-ben a londoni szerződés értelmében azonban beszállt a háborúba az antant oldalán.

⁸ Báthy Zsigmond szerint Trieszt esetében az olasz követelés a Monarchiától független szabadállam biztosítása volt: BÁTHY Zsigmond: Olaszország és az Osztrák-Magyar Monarchia, *Zsebatlasz 1916*, A Magyar Földrajzi Intézet, Budapest, 1915, 40–48. p. Míg Horváth Jenő szerint Olaszország magának követelte a kikötővárost: HORVÁTH Jenő: A geopolitikai gondolkodás elemei az olasz kül- és biztonságpolitikában az első világháborúba való belépés előtt, *Grotius*, 2014, 3–8. p., <http://www.grotius.hu/doc/pub/PWNMSM/2014-09-19_horvath_jeno_a-geopolitikai-gondolkodas-elemei-az-olasz-kul-es-biztonsagpolitikaban.pdf> (letöltve: 2022. 08. 11.).

⁹ BÁTHY: i.m.

¹⁰ HORVÁTH: A geopolitikai gondolkodás..., 3–8. p.

¹¹ Horváth Jenő szerint ennek jelei, hogy 1898-ban Olaszország és Franciaország rendezte az egymás közötti vámháborút, 1902-ben pedig a két ország titkos alkut kötött, melyben semlegességről biztosították egymást harmadik fél támadása esetén. Mindezt röviddel azután, hogy megújították a Hármas szövetség nevű katonai együttműködést Olaszország, az Osztrák-Magyar Monarchia és Németország között.

¹² HORVÁTH: A geopolitikai gondolkodás..., 4 p.

¹³ Az Osztrák-Magyar Monarchia az olasz semlegességért cserébe Tirol és az Isonzó-völgy egy részét ajánlotta. BÁTHY: i.m., 45 p.

Az első világháború végétől Fiume Olaszországhoz csatolásáig

Az 1915-ös londoni egyezmény Olaszországnak ígérte Dél-Tirolt, Triesztet, Isztriát és Dalmácia északi részét.¹⁴ Az olasz követelések között ekkor Fiume még nem szerepelt.¹⁵ Azonban a város hovatartozásának kérdése majdnem fegyveres konfliktust okozott Olaszország és a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság között még az első világháborút lezáró béketárgyalások megkezdése előtt.¹⁶ A béketárgyalások során olasz részről, a londoni szerződésben ígért területek mellett Fiume megszerzése is napirendre került. Azonban a kikötőváros megszerzése nem sikerült, sőt a londoni szerződésben Olaszország javára ígért területi változásoknak is csak egy része teljesült. Ezzel szemben a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság olyan stratégiai fontos területeket kapott Dalmáciából, amelyek korábban hozzájárultak az Osztrák-Magyar Monarchia dominanciájához az Adriai-tenger felett.¹⁷ Ezt követően az 1919. november 22-én Olaszország és a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság között megkötött egyezményben Olaszország lemondott a kikötőváros megszerzéséről annak fejében, hogy Fiumét szabad várossá nyilvánítják.¹⁸

Az 1922-ben hatalomra jutó fasiszta párt külpolitikai programjában már szerepelt Fiume annexiója.¹⁹ Tehát a fasiszta vezetés kikötőváros megszerzésére való törekvése ideológiai alapon is felvetődött, azonban az olasz geopolitikai elképzelésekben Fiumének, Trieszttel együtt stratégiai jelentősége is volt. 1922-ben a szabadállamban puccsot hajtottak végre, ezt követően pedig Mussolini érvénytelennek nyilvánította a rapallói szerződést, majd olasz csapatok szállták meg a várost. Az esemény kiélezte az olasz-jugoszláv kapcsolatokat, azonban 1924. január 27-én az adriai paktumban a felek rendezték nézeteiket, és a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság elismerte Fiume Olaszországhoz tartozását.²⁰ Az egyezmény értelmében Sušak,²¹ a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság részévé vált. Így a város kikötői potenciálja csökkent, sőt Sušak Fiume vetélytársává vált.²²

¹⁴ HORVÁTH: *Olaszország Kelet-Közép-Európa politikája...*, 6 p.; ANTONSICH, Marco: *Geopolitica: The 'Geographical and Imperial Consciousness' of Fascist Italy*, *Geopolitics*, 2(14)/2009, 256-277. p., 258. p.

¹⁵ HORVÁTH: *Olaszország Kelet-Közép-Európa politikája...*, 8-9. p.

¹⁶ MACARTNEY, H. H. Maxwell - CREMONA, Paul: *Italy's foreign and colonial policy 1914-1937*, Oxford University Press, London-New York-Toronto, 1938, 76. p., 81 p.

¹⁷ BÁTHY: i.m., 43-44. p.; HÉZSER Aurél: *Az Adriai-tenger és a háború, Zsebatlasz 1916*, A Magyar Földrajzi Intézet, Budapest, 1915, 49-53. p.

¹⁸ HORVÁTH: *Olaszország Kelet-Közép-Európa politikája...*, 8-9. p.

¹⁹ *Uo.*, 13. p.

²⁰ *Uo.*, 15. p.

²¹ A két település ekkorra már egybeépült. Sušak Fiume része volt, egyedül Recsina folyó választotta el őket.

²² PETRUNGARO, Stefano: *Una cruciale periferia: Fiume*, In: CERASI-PETRI-PETRUNGARO: i.m., 124. p.

Az olasz geopolitikai iskola

Bár már a korábbi időszakokban is születtek az olasz geopolitikai gondolkodást meghatározó írások,²³ az olasz geopolitikai iskola a fasizmus idején ért a csúcspontjára.²⁴ A korszak szimbolikus folyóiratának számított az 1939 és 1942 között megjelenő *Geopolitica Rassegna mensile di geografia politica, economica, sociale, coloniale* folyóirat (a későbbiekben *Geopolitica*). Létrehozásához Giorgio Roletto a Trieszti Egyetem professzora, és Roletto tanítványa, Ernesto Massi a Milánói Szent Szív Egyetem docense járultak hozzá a legnagyobb mértékben.²⁵ A fő szerkesztőiroda Triesztben volt, de mellette működött egy-egy szerkesztőség Milánóban és Rómában is.²⁶ A *Geopolitica* hasábjaiiban az olasz hatalmi érdekek szempontjából három stratégiai földrajzi régió jelent meg: a Mediterráneum (Földközi-tenger medencéje), a Duna-medence, valamint az olasz gyarmati expanzió Afrikában. Az elgondolások szerint a legfontosabb térség a Mediterráneum, amelyet a mackinderi „Heartland” elméletéhez²⁷ hasonlóan, annak mintájára, kiemelt történelmi jelentőségű zónaként, magterületként, élettérként („spazio vitale”) írtak le.²⁸

Az elgondolások szerint a Duna-medence és a Balkán-félsziget térsége szorosan kapcsolódik a Mediterráneumhoz.²⁹ Ha Olaszország uralni akarja a Földközi-tenger keleti medencéjét, akkor meg kell akadályoznia, hogy rivális hatalmak behatolhassanak, amelyre a Duna-medencén, majd a Balkán-félszigeten keresztül nyílna lehetőség. Az olasz geopolitikai gondolkodók három hatalmat neveztek meg, amelyek fenyegethetik az olasz érdekeket a Mediterráneum keleti felében: Oroszország (akkori nevén a Szovjetunió), Németország³⁰ és az Egyesült Királyság. Utóbbi a Görögországban erőteljesen érvényesülő brit befolyáson keresztül volt jelen a térségben (L.: 1. ábra).³¹

²³ JEAN: *i.m.*, 224–238. p.

²⁴ ANTONSICH: *i.m.*, 259. p.

²⁵ PERRONE, Andrea: Mare nostrum e «Geopolitica» Il mito imperiale dei geografi italiani, *Diacronie Studi di Storia Contemporanea* 2016 (25)/1 Documento 4, 1–3. p., <<https://journals.openedition.org/diacronie/3936>> (letöltve: 2022. 08. 30).

²⁶ ANTONSICH: *i.m.*, 262–263. p.

²⁷ Bővebben L.: SZILÁGYI István: *Geopolitika*, Második bővített kiadás, PAIGEO, Budapest, 2018, 57–62. p.

²⁸ SINBALDI: *i.m.*, 117. p.

²⁹ Magát a Balkán-félszigetet is a Mediterráneum részének tekintették, a Duna-medencét már nem.

³⁰ PRACCHI, Roberto: L’Italia nell’economia degli Stati Balcanici, *Geopolitica Rassegna mensile di geografia politica, economica, sociale, coloniale*, 11(2)/1940, 491–495. p.; SINBALDI: *i.m.*, 121. p.

³¹ *Uo.*, 124. p.

1. ábra

A Duna-medence és a Balkán-félsziget államainak geopolitikai helyzete az olasz el-
képzelések szerint a két világháború között



Forrás: saját szerkesztés.

A Duna-medencei országok közül Ausztria, Csehszlovákia és Magyarország, szerepe a német előrenyomulással szemben jelentős. A Duna és mellékfolyói, mint közlekedési és kommunikációs csatorna előnyt jelent Németország számára hatalmi befolyásának kiterjesztésére, nem csak a Duna-medencei, hanem a balkáni országok esetében is.³² Németország Oroszországgal szemben például komoly gazdasági befolyásra is szert tudott tenni a térség országaiban, amely komoly versenyre készítette Olaszországot. Olaszország is a geo-ökonómia eszközeivel kívánta befolyásolni a térség államait. Az olasz stratégia alapja, hogy egyfelől növeljék az itáliai árucikkek forgalmát ezekben az államokban, másfelől pedig elérni, hogy a nagyobb távolságú, tengerentúli kereskedelemben Olaszország megkerülhetlenné váljon a térség országai számára. Ebben pedig fontos szerepet szántak az észak-adriai kikötőknek, elsősorban Triesztnak és Fiumének.³³ A földrajzi determinizmusra alapozva a korabeli olasz írások igyekeztek hangsúlyozni az észak-adriai kikötők jelentőségét. Luigi Parini 1927-ben úgy vélte, hogy az észak-adriai kikötők az európai kontinens minden olyan országa számára fontos szerepet játszanak, amelyek a greenwichi hosszúságtól keletre helyezkednek el a Szuezen túli, illetve a Gibraltáron keresztülmenő dél-amerikai és nyugat-afrikai termékek esetében. Pino Fortini pedig 1942-ben úgy fogalmazott, hogy az észak-adriai kikötők természetes összekötői a kontinentális Európának a távolabb eső tengeri útvonalakkal.³⁴

A Fiumével kapcsolatos célok megjelenése az olasz külpolitikában

A dunai államokban (elsősorban Ausztria, Csehszlovákia és Magyarország) az olasz külpolitika lobbitevékenységbe kezdett, hogy kedvező pozíciókat harcoljon ki az észak-adriai kikötők számára. Olaszország kedvezményes tarifákat kínált, és a kikötők használatára szerződéses jogokat biztosított. Kihasználták például Ausztria és Magyarország békeszerződésekből adódó kötelezettségét, mely szerint öt évig nem változtathatnak a vasúti fuvarozási díjakon. Az 1934-ben megkötött jegyzőkönyvek alapján Magyarország hajózási székhelyet is létesíthetett Fiumében, a gyakorlatban ez azonban nem valósult meg.³⁵ Továbbá, az olasz vezetés megragadott minden alkalmat, hogy tiltakozzon a térség államainak protekcionista kereskedelempolitikája ellen.³⁶

³² PRACCHI: *i.m.*, 491–495. p.; CERASI, Laura: Una Porto Marghera per la „porta orientale”? Traffici e industria a Trieste, In: CERASI–PETRI–PETRUNGARO: *i.m.*, 42. p.; SINBALDI: *i.m.*, 123. p.

³³ PETRI, Rolf: Il sistema portuale del Medio e Alto Adriatico, In: CERASI–PETRI–PETRUNGARO: *i.m.*, 15–39. p.

³⁴ Uo., 15. p.

³⁵ Uo., 18. p.

³⁶ GOZZINI, Luigi: *Il problema economico dell'Europa Centrale*, R. Istituto Superiore di Scienza Sociali e Politiche „Cesare Alfieri”, Firenze, 1935.

Az 1930-as évek végén, a közép-európai német előretörés után a trieszti kereskedők részéről felvetődött egy Olaszország és Németország között kötetendő szerződés is, amely felosztotta volna a térséget a két hatalom között aszerint, hogy mely területeket látnának el a német és mely területeket az észak-adriai olasz kikötők. Ez alapján Trieszthez és Fiuméhez tartozott volna Ausztria, Közép- és Dél-Csehország, Morvaország, Szlovákia, Bajorország és Württemberg nagy része Magyarország, Jugoszlávia, Bulgária és Románia.³⁷

A megszerzett területek stabilizálására tudatosan is törekedett Olaszország.³⁸ Mivel az Osztrák-Magyar Monarchia idején Triesztet és Fiumét az osztrák-magyar területekkel kapcsolták össze,³⁹ így az első világháborút lezáró határváltozások következtében hátországuk külföldre került. Annak érdekében, hogy a kikötők gazdasági funkciójukat be tudják tölteni, Olaszországnak a volt hátországban kellett piacot találnia.

Fiume vetélytársai

Az észak-adriai térségben több rivális kikötő is elhelyezkedett, amelyek közül Velence, Trieszt és Ancona voltak a legnagyobbak. Az észak-adriai térségben lebonyolított áruforgalom tekintetében Fiume részesedése folyamatosan csökkent 1922 és 1935 között elsősorban Velence, valamint a kis és közepes méretű kikötők javára.

2. táblázat

Az egyes észak-adriai kikötők részesedése az észak-adriai térségen keresztülmenő áruforgalomból 1922 és 1935 közötti periódusokban (%)

| Kikötő | 1922–25 | 1926–30 | 1931–35 |
|-----------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| <i>Velence</i> | 29,9 | 30,2 | 36,5 |
| <i>Trieszt</i> | 33,7 | 30,9 | 25,1 |
| <i>Fiume</i> | 10,4 | 9,4 | 6,6 |
| <i>Ancona</i> | 7,7 | 8,2 | 5,8 |
| <i>Közepes méretű kikötők (Ravenna, Chioggia, Monfalcone, Pola)</i> | 5,5 | 7,9 | 10,9 |
| <i>Kis méretű kikötők</i> | 12,8 | 13,4 | 15,1 |
| Teljes | 100 | 100 | 100 |

Forrás: Saját szerkesztés Rolf Petri alapján.⁴⁰

³⁷ CERASI: i.m., 41–42 p.

³⁸ PETRI, Rolf: Introduzione, In: CERASI–PETRI–PETRUNGARO: i.m., 8. p.

³⁹ Uő.: Il sistema portuale..., 17. p.

⁴⁰ Uő., 34. p.

Fiume és Trieszt gazdasági vitájának megoldásában a központi kormánynak is szerepet kellett vállalnia. A két kikötő erőteljesen versenyzett a közép-európai piacokért, ezért felmerült még a térség felosztása is Fiume és Trieszt között.⁴¹ A gyakorlatban Ausztria és Csehszlovákia Trieszthez, míg Magyarország és a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság/Jugoszlávia Fiume felé gravitált.⁴²

Szintén riválisnak számított az 1924-es adriai paktum értelmében Fiuméről leválasztott Sušak. Bár Sušak jóval kisebb méretű volt Fiuménél és valójában még a szerb-horvát-szlovén/jugoszláv exportérdekeket sem volt képes teljes mértékben kielégíteni,⁴³ a fiumei kereskedőréteg mégis tartott a rivális kikötőtől.⁴⁴ Emellett a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság, majd később Jugoszlávia is igyekezett fejleszteni Sušakot és diplomáciai úton piacot találni a kikötőnek.⁴⁵ Később, miután Németország és Olaszország 1941-ben megtámadta Jugoszláviát, az 1941. május 18-i római paktum értelmében Fiumét és Sušakot egyesítették.⁴⁶

Fiume és Trieszt a közép-európai piacokért az észak-európai kikötőkkel is versenyben volt. Ezért Olaszországban behatóbban tanulmányozták a természetesen dunai kommunikációs csatornát. A Duna összeköti Németországot Közép-Európával és a Balkánnal, azonban a térségben más nagyhatalmak is jelentős befolyással rendelkeztek, például a britek kezében fontos dunai hajózási jogok összpontosultak, Franciaország pedig olyan fontos pozíciót birtokolt, mint a csepeli szabadkikötő.⁴⁷ A dunai közlekedési csatorna erős konkurenciát jelentett az adriai kikötők számára. A folyón keresztül a tengerentúli árukat el tudták szállítani a térség országaiba a nyugati nagy holland (Amszterdam, Rotterdam) és német (Hamburg, Bréma) kikötőkből. Giacomo Grioni szerint, különösen az Anschluss és a müncheni egyezmény után, az észak-adriai kikötők elsőszámú riválisává Hamburg vált.⁴⁸ Hamburg még a dunai útvonalon legtávolabb eső Bulgária esetében is a fő tengerentúli kereskedelmet lebonyolító kikötőnek számított.⁴⁹ Említést érdemel még, hogy

⁴¹ PETRUNGARO: i.m., 155–162. p.

⁴² BONETTI, Eliseo: I porti italiani e la loro situazione attuale: il Porto di Fiume, *Geopolitica Rassegna mensile di geografia politica, economica, sociale, coloniale*, (4)3/1942, 134. p.

⁴³ Uo.

⁴⁴ PETRUNGARO: i.m., 128. p.

⁴⁵ Uo., 129. p. és 165. p.

⁴⁶ Uo., 167 p.

⁴⁷ DOMONKOS Endre: *Közép- és Kelet-Európa gazdaságtörténete a két világháború között*, Aposztróf Kiadó, Budapest, 2016, 219–239. p.

⁴⁸ GRIONI, Giacomo: Il commercio di esportazione e di transito attraverso Trieste, *Geopolitica Rassegna mensile di geografia politica, economica, sociale, coloniale*, (1)3/1939, 164–165. p.

⁴⁹ JARANOFF, Dimitri: La Bulgaria paese danubiano e Mediterraneo, *Geopolitica Rassegna mensile di geografia politica, economica, sociale, coloniale*, (2)11/1940, 467. p.

Olaszországban a lengyel kikötőket, Gdanskot és Gdyniat is Fiume és Trieszt versenytársainak tartották.⁵⁰

Fiume kikötő működésének értékelése a vizsgált időszakban

Fiume helyzete jelentősen megváltozott az első világháborút követő határmódosulások következtében. Az Osztrák-Magyar Monarchia részeként, elsősorban a Magyar Királyság számára, a tengerre való kijutást és a világkereskedelemben történő bekapcsolódás lehetőségét biztosította.⁵¹ Geopolitikai szerepe megkerülhetetlen volt. Miután 1924-ben Olaszországhoz csatolták, egy olyan állam részévé vált, amelyet öt tenger vesz körül. Olaszország több olyan, földrajzilag jobb helyzetben fekvő kikötővel is rendelkezett, mint a periférikus helyzetű Fiume, amely tradicionális hátszágát elveszítette.

Fiume Olaszországhoz csatolását követően, az első világháborút követő határváltozások következtében jelentős gazdasági nehézségekkel volt kénytelen szembenézni. A kikötő áruforgalma szignifikánsan visszaesett. Ezen belül is csökkent a termékek változatossága. A termékforgalom tömeg szerinti megoszlása alapján 1913-ban a faáru aránya 17% volt, 1923-ban már 55%-ra növekedett a részesedése a teljes áruforgalomból. Visszaesés történt a kikötői kávéfeldolgozásban is.⁵² Sok kisüzem csődbe jutott, megnövekedett a munkanélküliség. A központi kormánynak is segítséget kellett nyújtania, hogy a város ki tudjon kerülni a válságból.⁵³ A nagyobb vállalkozások közül a hajógyárakban az 1930-as évektől jelentősen csökkent a foglalkoztatottak száma.

A Fiumei Whitehead Torpedógyár elsősorban a háborús készülődésnek köszönheti felértékelődését.⁵⁴ Sikeresebben működött az olajfinomító, ezt jelzi, hogy a finomítóban dolgozók száma 1930-as és 1940-es években jelentősen növekedett. Az Amerikai Egyesült Államokból, Romániából, a Szovjetunióból és a Holland Antillákról érkező nyersolajat Fiumében dolgozták fel, majd Csehszlovákiában, Ausztriában, Magyarországon, a Szerb-Horvát-Szlovén

⁵⁰ CERASI: i.m., 50–91. p.

⁵¹ PAP Norbert: Európai korridorok, In: *Európa politikai földrajza*, Jannus Pannonius Tudományegyetem, Pécs, 1997, 49–64. p.; ERDŐSI Ferenc: *Európa közlekedése és regionális fejlődés*, Dialóg Campus, Budapest–Pécs, 2004, 522. p.; PELLÉS Márton: A fiumei kikötő szerepe Magyarország agrárkülkereskedelmében (1896–1914), *Agrártörténeti Szemle*, 2018 (59)/1–4. szám, 119–130. p.

⁵² PETRUNGARO: i.m., 128. p.

⁵³ Uo., 134. p.

⁵⁴ Uo., 139–143. p. A Fiumei Whitehead Torpedógyárban a Ciano-család is érdekeltséget szerzett Arturo Ciano révén. Galeazzo Ciano 1936–1943 között volt Olaszország külügyminisztere, Benito Mussolini veje.

Királyságban/Jugoszláviában értékesítették.⁵⁵ Az olajfeldolgozás már ebben a korszakban is stratégiai jelentőségű volt, annak dunai államokba történő értékesítése pedig kapcsolódik az olasz geopolitikai elképzelésekhez.

Eliseo Bonetti a *Geopolitica* folyóirat fiumei kikötőt elemző cikkében megemlíti, hogy más olasz kikötőkkel összevetve Fiume kereskedelmi forgalma kevésbé jelentős. Erre utaltak korábban a 2. táblázat adatai is. A szerző ezzel szemben hangsúlyozza, hogy Fiume a többi olasz kikötőtől eltérően (Trieszt kivételével) tranzit kikötő, jelentősége abban rejlik, hogy hátországa Olaszország határain kívül helyezkedik el. Bonetti szerint ez abból is látszik, hogy a tengeri úton a kikötőbe érkező áruk mennyisége csak kevéssel haladja meg a kikötőből szállított mennyiséget. Ugyanez a jelenség a szerző szerint még inkább kirajzolódik a kikötőbe érkező és a kikötőből induló, vasúton szállított árumennyiség összevetésében is.

3. táblázat

*A szállított termékgforgalom a fiumei kikötőben
szállítási mód és szállítási irány szerint (ezer tonna)*

| Szállítási mód | Tengeri úton | | Vasúton | |
|----------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|
| | Kikötőbe érkező | Kikötőből távozó | Kikötőbe érkező | Kikötőből távozó |
| 1925 | 373,4 | 306,5 | 335,7 | 304,4 |
| 1926 | 378,7 | 360,6 | 518,7 | 340,2 |
| 1927 | 429,3 | 351,1 | 391,3 | 308,4 |
| 1928 | 502,2 | 374,9 | 350,8 | 359,2 |
| 1929 | 501,6 | 390,2 | 470,7 | 378,9 |
| 1930 | 482,9 | 294,0 | 320,0 | 324,6 |
| 1931 | 393,0 | 217,8 | 226,8 | 228,0 |
| 1932 | 290,6 | 192,5 | - | - |
| 1933 | 400,4 | 171,1 | 164,0 | 204,2 |
| 1934 | 371,9 | 228,7 | 176,2 | 150,8 |
| 1935 | 419,2 | 349,3 | 282,4 | 140,0 |
| 1936 | 342,6 | 336,5 | 264,0 | 125,4 |
| 1937 | 383,5 | 393,3 | 368,9 | 173,1 |
| 1938 | 436,0 | 333,9 | 290,2 | 156,1 |

Forrás: saját szerkesztés Eliseo Bonetti alapján.⁵⁶

⁵⁵ BONETTI: i.m., 133. p.; PETRUNGARO: i.m., 136–138. p.

⁵⁶ Uo., 132. p.

A vasúton szállított termékekben Magyarország és a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság/Jugoszlávia szerepe a legjelentősebb, amely Bonetti szerint abból is adódik, hogy a két ország esetében Fiume a természetes kapcsolódási pont a világtengerrel. Emellett megemlítette a kikötőváros fontos szerepét az ausztriai faexportban is. A dunai térséget elsősorban a földközi-tengeri és levantei térséggel kapcsolta össze a kikötő, ahonnan foszfát, gyapot és más, elsősorban primer termék érkezett. Legfontosabb földközi-tengeri partnerország Egyiptom volt.⁵⁷

Konklúzió

Fiume már a *Risorgimento* korszakától kezdődően megjelent az olasz külpolitika látószögében. Eleinte elsősorban az olasz egységmozgalom céljainak megvalósításával, vagyis az olasz etnikumú, olasz ajkú lakossággal rendelkező területek egy országban történő egyesítésével kapcsolatban vetődött fel a város neve. Később, az egyesült Olaszország Habsburgok ellen vívott háborúi, és az első világháború tapasztalatai rámutattak Fiume és az adriai-tengeri térség hadászati és biztonságpolitikai kérdéseire is. Ugyanis a két kikötőváros, Fiume és Trieszt jelentősen hozzájárultak az Osztrák-Magyar Monarchiának a tenger felett kialakított dominanciájához.

Az első világháborút követően, a klasszikus olasz geopolitikai iskola ki-fejlődésével új szempontok is megjelentek a kikötőváros stratégiai szerepével kapcsolatban. Az olasz elképzelésekben létre kívántak hozni az olasz „élettér” védelmére egy szövetséges államokból álló térséget a Duna-medencében és a Balkánon. Olaszország a geo-ökonómia eszközeivel, elsősorban gazdasági és kereskedelmi úton, kívánta magához kötni az említett régió államait. Ennek megvalósításában pedig kulcsszerepet szántak Fiumének és Triesztnak. A tervek szerint a két kikötő biztosította volna a térség államainak a tengerentúli kereskedelmét, ezáltal függővé váltak volna a kikötőktől és Olaszországtól. Fiume a korszakban a kikötői forgalmat tekintve nem volt versenyképes a többi olasz kikötővel szemben. A kikötőváros működését tekintve bizonyos szempontból képes volt megfelelni az olasz geopolitikai elképzeléseknek. Egyes termékek szempontjából, mint az olajszármazékok, fontos szerepet látott el, és hozzájárult a dunai államok, elsősorban Magyarország és a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság/Jugoszlávia nemzetközi külkereskedelméhez.

⁵⁷ BONETTI: i.m., 132–136. p.