

NAGY MIKLÓS MIHÁLY\*

## MAGYAR KIKÖTŐVÁROS A TÉRBEN (FIUME ÉS FÖLDRAJZI FUNKCIÓI)

### *A HUNGARIAN PORT FROM A SPATIAL PROSPECTIVE (GEOGRAPHICAL FUNCTIONS OF FIUME [ALSO KNOWN AS RIJEKA])*

#### ABSTRACT

A special factor of the spatial history of the Hungarian state is its former seaport of Fiume, which used to be the gateway of the Kingdom of Hungary to the Adriatic from the time of the Austro-Hungarian Compromise until World War I. This port played an essential role in the contemporary Hungarian economy as it became an independent industrial center, one of the most important industrial cities of the Monarchy. The initial boost and then flourishing of Fiume in the second half of the 19<sup>th</sup> century was due to strategic transportation and economic policies. The improvement of the transportation routes crossing the mountains that isolate the city from the main area of Hungary increased the importance of Fiume and its surroundings, thus opening the way for development. As a result, the once insignificant port city became the rival of the main Austrian port of Trieste, gaining increased geographical functions as well. While initially it retained only transportation functions, by the turn of the century it became a noteworthy industrial, commercial, educational and administrative center. This expansion of functions greatly influenced the cityscape and the settlement structure. Around the web-like core of the city, new districts sprang up whose blueprint reflected a modern, conscious city planning effort. Thus, Fiume's expanding functions resulted in apparent changes in the city structure. The present study describes the collective appearance of the above mentioned processes along with their interactions with one another, and it also discusses the role Fiume played in the contemporary Hungarian economic spatial structure.

#### Fiume történeti földrajzi kérdése

Az egykori Osztrák–Magyar Monarchiába tagozódott magyar társadalom egyik nemzeti büszkesége Fiume, az adriai kikötővárosunk volt, amely sajátos földrajzi elhelyezkedésével – a magyar államtéren kívüli fekvésével – már eleve felkelthette a kortársak érdeklődését. A büszkeség nem volt alaptalan. A település már a kiegyezést megelőző történelmi időszakokban is rendszeresen államjogi problémát jelentett; a 18. század végén már magyar birtok volt, majd a napóleoni háborúk időszakában francia, később osztrák uralom alá került. A reformkor évtizedeiben újból magyar város lett, amit az 1848–1849. évi forradalom és szabadságharc hatására ismét osztrák fennhatóság, majd horvát birtoklás követett. Fiume mint kikötőváros megszerzésének kérdése végül az 1868. évi horvát–magyar kiegyezéssel jutott holtpontra. Ezzel mintegy bő száz évnyi államjogi problémát sikerült rendezni; Fiumének Magyarországhoz csatolásával végleg megnyílt a Kárpát-medencei társadalom előtt a tengeri és a tengeren túli kereskedelembe történő bekapcsolódás lehetősége, ami méltán adhatott jogot a kortársi büszkeségre.

Fiume Magyarországhoz kerülésével azonban a hazai geográfia számára is új problémakör nyílt, hiszen az oceanográfiai kérdések, a tengeri kikötő és kikötőváros rohamos fejlődése ettől az időszaktól kezdődően keltette fel a magyar tudományos élet figyelmét. A

\* Dr. Nagy Miklós Mihály, a hadtudomány kandidátusa, nyugállományú és címzetes egyetemi docens.

magyar kikötővárost, valamint köz- és politikatörténetünket illetően fontos történelmi tény, hogy az osztrák–magyar kiegyezéssel rendeződő hazai viszonyokból fakadóan Fiumének a Magyar Királysághoz történő csatolása időben egybeesett a modern magyar földrajztudomány megszületésével és intézményesülésével.<sup>1</sup> Így a 19. század második felében már a mai értelemben is tudományos értékűnek számító, Fiumével foglalkozó, viszonylag terjedelmes földrajzi szakirodalom született, amelyre napjaink történelmi földrajza is építhet, amiként épít is.<sup>2</sup> Ám a 19. század második felében Fiume irányában megmutatkozó, a fenti okokból táplálkozó érdeklődést a későbbi évtizedekben és napjainkban egy más fajta tudományos figyelem váltotta fel, amelyet a két világháború közötti évtizedekben elsősorban a trianoni traumából eredő szemléletmód uralt. Ennek fő tartalmát a magyar tengeri kijáró elvesztése, a Monarchia évtizedeiben annak fejlesztésére fordított befektetések hiábavalósága, valamint mindezzel összefüggésben Fiume elsorvadása jelentette. Ez egyébként nemcsak a mindennapok efemer irodalmában, valamint publicisztikájában jelent meg, hanem a tudományos szakirodalomban is hangot kapott. Így például megfogalmazódott a magyar tengerészeti földrajz korabeli összefoglaló művében is: „...A keleti oldalon a Quarnero belső zugában van a magyar királyság [sic!] volt tengeri kapuja, Fiume. Nagy költséggel építette ezt ki a magyarság a bóra által végigszántott Karszt tövében, s nagy jelentőségét egy egész ország mint mögöttes gazdasági táj biztosította. Hordódonga, gabona, liszt, sőt cukor is itt került kivitelre, amely utóbbiból még Amerikába és Indiába is szállítottunk. Fiumében szállottak hajóra az Amerikába kivándorlók. Kikötőjén keresztül rizs, olaj és petróleum jött be, s a rizshántolók, olajraktárak és petróleumfinomítók rá is nyomták bélyegüket Fiume városképre. Volt idő, amikor még Velencét is túlszárnyalta, ma azonban, megfosztva a mögöttes gazdasági tájtól, mint olasz kikötőnek jelentősége erősen megcsappant...”<sup>3</sup>

Az 1989 után újjászerveződő magyar történelmi földrajzot – Frisnyák Sándor<sup>4</sup> alaptanulmánya tanúsága szerint – Fiume más szempontból érdekli. Amennyiben helyesen értelmezzük írását, azt kell mondanunk, hogy igazodva korunk társadalomföldrajzi szemléletmódjához, a jelenlegi érdeklődés középpontjában egykori kikötővárosunknak a Kárpát-medence térszerkezetéhez történő kapcsolódása áll, s legfőképpen az a kérdés: a medence belső vidékeivel megteremtett közlekedési és gazdasági kapcsolatrendszer hatására miként fejlődött a település a Magyar Szent Korona országainak egyik fontos ipari és kikötővárosává. Frisnyák Sándor említett írásában elsősorban gazdaságföldrajzi szempontból közelített a kérdéshez, és jóllehet – nyilván már csak terjedelmi okok miatt is – kevesebb figyelmet szentelhetett a politikai földrajzi tényezőknek. Véleményünk szerint Fiume fejlődéstörténete, majd a Monarchia időszakában szervesülése – Kárpát-medencén kívüli városként – a magyar gazdasági térszerkezetben, a horvát–magyar kiegyezéssel rendezett államjogi és államtérbeli kérdések, mindez együtt jelentheti a történelmi földrajz számára kikötővárosunk érdekességét. Fiume magyar tengeri kapuvá történő fejlesztésének útjában nemcsak a Dinári-hegyvidék és a Karszt állt, hanem elválasztó elemként ott volt egy államtér és annak társadalma is, amely a kiegyezés és a századforduló korát illetően Horvát-Szlavónországgal vonult be a történelmi tudatba.

### Város a térben

A történelmi Magyarország a Kárpát-medence egészét kitöltő államalakulat volt, amelynek természetföldrajzi határán túl<sup>5</sup> helyezkedik el Fiume. Ez az egyszerű földrajzi tény hosszú évszázadokon keresztül elzárta népünket az Adriától. Jóllehet a magyar–horvát államközösség már a korai Árpád-korban kialakult – 1091-ben Szent László királyunk horvátországi hadjárata, valamint Könyves Kálmán 1102-ben horvát királlyá koronázása

jelenti e politikai folyamat első jelentős lépéseit<sup>6</sup> – s ez magában hordozta, hogy a Magyar Királyság egyben kijutott az Adriai-tengerhez, ám a horvát–magyar perszonálunió mégsem biztosította évszázadokon át a partvidék és kikötővárosainak zavartalan birtoklását. A kései középkorban a magyar királyok (egyben horvát uralkodókként is) ugyan tartottak hajóhadat az Adrián,<sup>7</sup> ám ez még kevésnek bizonyult a tengeri térség gazdasági, kereskedelmi kihasználásához. E tengeren a Velencei Köztársaság volt az úr, és a Dinári-hegyvidék nyugati oldalán fekvő keskeny, a városoknak helyet adó parti sávot, valamint a dalmáciai és adriai szigetvilágot is többnyire a velencei államteré töltötte ki. A magyar uralkodók – nagy általánosságban elmondható – csak hosszabb-rövidebb ideig birtokoltak egyes tengerparti területeket, városokat. Ráadásul Velence a 15. századtól egyre dinamikusabban terjeszkedő Török Birodalom balkáni hódításával, majd az Égei-tengeren, valamint a Földközi-tenger keleti medencéje fölött létrehozott oszmán tengeri uralommal olyan ellenfélbe ütközött, amelynek egyik kül- és katonapolitikai törekvése az Adria birtoklása volt. Csak az Oszmán Birodalom meggyengülésével és Velence államterének a napóleoni háborúk időszakában történt végleges összezsugorodásával nyílt meg az út a magyar társadalom előtt is a tengerhez történő valódi kijutásra.

Ám a fentiekben vázolt politikai földrajzi folyamat egyáltalán nem jelenti, hogy egyes történelmi időszakokban az Adria nem játszott volna szerepet nemzetünk történetében; legtöbbször hadtörténelmében. Az Árpád-, majd a vegyesházi uralkodók évszázadaiban legtöbbször valamely dalmáciai város birtoklásáért folytak küzdelmek. A későbbiekben pedig az adriai tengerpart – egy rövid időre – a Rákóczi-szabadságharc folyamán jutott katonapolitikai szerephez. Közismert történelmi tény, hogy a kuruc államvezetés a szabadságharc teljes időtartama alatt igyekezett bekapcsolódni a korszak két nagy küzdelmébe, a spanyol örökösödési háborúba (1701–1714), valamint az északi háborúba (1700–1721). Az akkori Európa politikai térképét nagymértékben átrajzoló két fegyveres konfliktus – különböző hadszíntereken folytatott – hadműveletei azzal kecsegtettek, hogy Rákóczi állama részben diplomáciai úton, részben katonai eszközökkel aktív résztvevőként bekapcsolódhat a kontinens külpolitikai és erőviszonyainak átrendeződési folyamatába, s ezzel katonai szövetségesekre tehet szert Béccsel szemben. Mai szemmel nézve kalandos elképzelésnek tűnhet, de – főleg a szabadságharc első időszakában – valós katonapolitikai célkitűzésként jelent meg a horvát tengerparti területek birtokbavétele. 1706-ban pedig még a francia csapatok dalmáciai partraszállása is realitásnak tűnt: a vállalkozás az Itáliai-félszigeten elszenvedett francia katonai vereség hatására meghiúsult.<sup>8</sup>

Következő nagy függetlenségi küzdelmünk időszakában, az 1848–1849. évi forradalom és szabadságharc folyamán a horvát tengerpart, valamint Horvátország részben belpolitikai, részben katonai kérdéssé vált. Az akkor már egyre tisztább formát, egyre élesebb kontúrokat öltő horvát nemzeti mozgalmak, területi követelések kezdetben a Magyar Szent Korona országain belüli különállás megvalósulására irányultak, a problémakör fegyveres konfliktussá csak 1848 késő nyarán és őszén vált, Jelačić horvát bán katonai támadásával. (Csak zárójelben jegyezhetjük meg, hogy a támadás, majd a délvidéki hadszíntér katonai eseményei jelentették – a már többször hivatkozott Soksevits Dénes fontos megállapítása szerint – a nyolcszáz éven át tartó horvát–magyar együttélés egyetlen háborúját.) Ugyanakkor minden ellenségeskedés dacára a magyar államvezetés igyekezett – jobb híján pusztán politikai és diplomáciai eszközökkel – a Magyar Szent Korona országain belül tartani Horvátországot.<sup>9</sup>

A Rákóczi-szabadságharc, majd 1848–1849 politikai törekvései már egyértelműen jelzik, hogy Fiumének a Kárpát-medencei gazdasági és politikai térhez történő csatolása útjában nem pusztán egy természetföldrajzi tényező, a Dinári-hegyvidék, valamint a Karszt állt. Valójában politikai földrajzi akadályok is jelentkeztek; a 19. század közepén a határ-

örvidék övezete, valamint az 1867 után Horvát-Szlavónországnak nevezett államtér. Ezek léte, politikai, gazdasági érdekei, s nem egyszer ellenérdekeltségük is nehezítette a természetföldrajzi akadály technikai leküzdését: a tenger melléken elhelyezkedő városokhoz vezető utak, később vasútvonalak kiépítését. Jóllehet az előbbieik érdekében az első lépések megtételére már a 18. században sor került, ám a közlekedési kapcsolatrendszer lendületes fejlesztésére csak az államterek, valamint a politikai viszonyok rendezése teremtett kedvező feltételeket.

A katonai határörvidék – politikai és katonaföldrajzi térelemként – a török elleni felszabadító háborúk korában alakult ki, s végleges felszámolására csak 1882-ben került sor. Jóllehet szervezete, térbeli tagolódása, valamint területi kiterjedése folyamatosan változott, ám a mintegy kétszáz éven át tartó léte éles társadalmi elkülönüléshez is vezetett.<sup>10</sup> Felszámolása, az úgynevezett polgáriásítása fokozatosan, évtizedeken át tartó folyamat volt, és ma már bátran elmondhatjuk: az 1868-ban létrejött dunai állam, az Osztrák-Magyar Monarchia térszerkezeti átalakításának legjelentősebb lépései közé tartozott. A 18. században, tehát még a katonai határörvidék fennállásának fénykorában épülnek ki az osztrák tenger mellékéhez vezető első szállítási útvonalak, amelyeken Károlyvárostól (Karlovactól) szekereken folyt az áruszállítás a tengerparti kikötőkbe, amelyek közül a 19. század első éveiben létesült Ludovika (Lujza) út volt a legjelentősebb. (Károlyvárost és Fiumét kötötte össze, hossza 165 km volt.)<sup>11</sup> A korábban épített úgynevezett Károly és József út – szintén Károlyvárosból indulva – is érintette Fiumét, de valódi végpontjuk a fő osztrák kikötő, Trieszt volt.<sup>12</sup> Fiumét érintő vonalvezetésük egyik oka – egyéb gazdasági megfontolások mellett – az lehetett, hogy e kis kikötőváros a 18. század elején előbb szabad kikötői státuszt kapott, később a katonai határörvidékhez tartozott. Mária Terézia 1779-ben szabad kereskedelmi várossá nyilvánította, ezzel elválasztotta a horvát államtól. Ekkortól már a magyar politikai elit is egyre határozottabban követelte Fiume Magyarországhoz történő csatolását.<sup>13</sup> Ám erre majd csak az 1807. évi IV. törvénycikkkel került sor, amely kimondta: „...Hogy az ország karainak és rendeinek lángoló vágya további halasztást ne szenvedjen: Ő szent felségének jóváhagyásával, Fiume városa és kikötője, melyet Mária Terézia felséges császárné és királynő külön oklevelével már az országba bekebelezett, a jelen törvénycikkely által az országhoz tartozónak nyilvánítatik...”<sup>14</sup> Ezt követően Fiume a napóleoni háborúk során, majd az azokat követő években, a kiegyezés koráig több alkalommal is gazdát cserélt. Hovatartozásának kérdése végül az osztrák-magyar és a horvát-magyar kiegyezéssel rendeződött.

A horvát-magyar viszony rendezése az 1868. évi harmincadik törvénycikk útján történt, amely egyben tisztázta az államterek kérdését is, s ugyanakkor Fiumét Magyarországhoz csatolta. A törvény tételesen felsorolja Horvát-, Szlavón- és Dalmátországok területeit és ezen belül Buccari városa és kerülete említése után így fogalmaz: „...Fiume város és kerülete kivételével, a mely város, kikötő és kerület a magyar koronához csatolt külön testet (separatum sacrae regni coronae adnexum corpus) képez, s a melynek, mint ilyennek külön autonómiájára s erre vonatkozó törvényhozási és kormányzati viszonyaira nézve, Magyarország országgyűlése s Horvát-, Szlavón- és Dalmátországok országgyűlése és Fiume városa közt, küldöttségi tárgyalások útján, közös egyetértéssel lesz megállapodás eszközöndő...”<sup>15</sup> Ezzel Fiumét leválasztotta Horvát-, Szlavón- és Dalmátország államteréről. Ez utóbbit városokkal és megyék, valamint a hozzájuk tartozó települések – Buccari és kerülete, Zágráb megye (Zágrábbal és Károlyvárossal, valamint a turmezei szabad kerülettel), Varasd megye (Varasddal), Körös megye (Körös városával), Pozsega megye (Pozsega várossal), Verőcze megye (Eszék várossal), Szerém megye (valamint 11 határőrezred likkai, ottocsányi, ogulini, szluini, első báni, második báni, varazsd-körösi, varazsd-szentgyörgyi, gradiskai, broodi, pétervárad) területével írta le, és egyszerűen oda sorolta

„...végre a mostani Dalmatia...”-t<sup>16</sup> is. Az egységes Kárpát-medencei államtér kialakításának tekintetében különös fontosságúnak kell tartanunk a törvény első paragrafusát, amely kimondta, hogy „...Magyarország s Horvát-, Szlavón- és Dalmátországok egy és ugyanazon állami közösséget képeznek, mind az Ő Felsége uralkodása alatt álló többi országok, mind más országok irányában...”<sup>17</sup> Jóllehet a törvény címében és szövegében Horvát-, Szlavón- és Dalmátországról beszélt, ám a Monarchia fennállásának későbbi évtizedeiben a köznyelvi elnevezésből és jogi formulákból is eltűnt Dalmátország terminus technicus. A Dalmácia kérdéskörét a közelmúltban megjelent monográfiájában tisztázó Sokcsevits Dénes adatai szerint ennek oka, hogy az 1867. évi osztrák alkotmányban a tartományt Ausztria részeként tüntették fel,<sup>18</sup> s ezen egy évvel később politikailag nem volt célszerű változtatni. Ez pedig azt a sajátos jogi helyzetet eredményezte, amelyet a kortársak úgy fogalmaztak meg; „...Dalmácia közjogilag Magyarország társországa, közigazgatásilag az osztrák császárság [sic!] egyik tartománya...”<sup>19</sup>

Önmagában a Kárpát-medencei államtér kérdéseinek törvényes módon való rendezése még nem volt elegendő Fiume gazdasági, kereskedelmi életének fellendítéséhez. Ehhez a kiegyezés korában, a 19. század közepén és második felében már olyan tömegű áru mozgatása volt szükséges, amelyet a tengerparthoz kiépített úthálózat nem biztosíthatott. Ahhoz, hogy az 1868-ban Magyarországhoz csatolt Fiume valódi, nagy forgalmú kikötőváros lehessen, és a település szervesülhessen a Kárpát-medencei állam gazdasági térszerkezetébe, vasútra volt szükség. A kiegyezést követően megindult tudatos, tervszerű ipar- és közlekedésfejlesztés keretében fokozatosan kiépül és egyre sűrűbbé válik Magyarország és Horvát-Szlavónország vasúthálózata. E folyamat – Fiume szempontjából – meghatározó eseménye, amikor 1873. október 23-án megnyílik a MÁV Károlyvárost Fiumével összekötő 177 km hosszú vasútvonala, míg ugyanebben az évben, júniusban átadták a Déli Vasút Fiume és az országhatár közötti 3 km hosszú vonalát is.<sup>20</sup> E vasútvonalak kiépítésével megindult Fiume gazdasági, ipari központtá emelkedése és fejlesztése, amely a századforduló magyar gazdasági fejlődésének egyik sikertörténete lett.<sup>21</sup>

A város dinamikus fejlődése már a kortárs geográfusok figyelmét is felkeltette, és ennek eredményeként – éppen a legnagyobb ütemű építkezések kezdeti időszakában, – majd azt követően is – több, alapvető, geográfiai kérdést boncolgató tanulmány is megjelent a Földrajzi Közlemények lapjain.<sup>22</sup> Fiume fellendülése mögött az az egyszerű geográfiai jelenség áll, amelyet a legegyszerűbben oly módon fogalmazhatunk meg: a rendeződő Kárpát-medencei államtér és a város között megteremtett szállítási kapcsolattal tulajdonképpen mesterségesen megnövelték Fiume földrajzi helyzeti energiáját.<sup>23</sup> Havass Rezső adatai szerint az Osztrák-Magyar Monarchia 104 tengeri kikötővel rendelkezett. (A dalmáciai kikötővárosokat is jogilag ide számítva a Magyar Szent Korona országaira ebből – Fiumével együtt – 66 jutott.)<sup>24</sup> E nagy számú, kikötővel rendelkező település közül valójában három emelkedett ki rohamos fejlődésével: Trieszt, Pola, valamint Fiume. Mindhárom az Isztriai-félszigeten és annak közvetlen közelében.<sup>25</sup> Az amúgy is magas földrajzi helyzeti értékű ponton ülő Pola növekedése mögött Ausztria-Magyarország közös haditengerészete állt; ennek központi kikötőjévé tétele mesterségesen – a hadügy mint antropogén tájformáló tényező – növelte meg még jobban annak földrajzi energiáját. Trieszt és Fiume esetében a kereskedelmi, közlekedési kapcsolatok játszottak e folyamatban szerepet. Amennyiben a geográfia elméleti kérdései felől vizsgáljuk a két kikötőváros sorsát, akkor azt az alábbi földrajzi modellre egyszerűsíthetjük le. Adva van egy hosszan elnyúló tengerpart, amely mögött egy nehezen vagy egyáltalán nem járható természetes akadály – esetünkben a Dinári-hegyvidék – húzódik. Az emberi megtelepülésre csak a keskeny tengerparti sáv alkalmas; itt jönnek létre – a kikötésre alkalmas pontokon – a települések, amelyek mindegyike ugyanolyan helyi és helyzeti energiával rendelkezik. Ebben a hely-

zetben a kikötői települések gazdasági és társadalmi kapcsolatai egyforma mértékben a tenger és a szomszédos városok felé irányulnak. Amennyiben a települések közül egyiknek sincs magasabb helyi energiája, mint a többinek, akkor ugyanolyan értékű energikus pontokon ülnek. Ám ha a mögöttük húzódó természetes akadályon keresztül átjáró létesül, akkor az ahhoz közelebb fekvő kikötők helyzeti energiája magától értetődően megnő. S ha pedig a fenti átjáró – esetünkben a fiumei vasútvonal – még egy, a természetes akadályon túl elterülő árutermelő vidékkel össze is köti valamely kikötői települést, akkor ez utóbbi helyzeti energiája kiugróan megnövekszik a többi, korábban azonos helyzeti energiájú kikötőhöz képest. Trieszt esetében e mögöttes területet az Osztrák Császárság tartományai, valamint azok magterülete, a Bécsi-medence, míg Fiuménél a Kárpát-medence egésze jelentette. Ám e fentiekben ábrázolt geográfiai folyamat ellentétes irányban is érvényesülhet. Amennyiben az ily módon megnövekedett, illetve megnövelt helyzeti energiájú kikötővárost ismét mesterségesen elzárjuk az őt éltető mögöttes területtől, akkor településünk helyzeti energiája rohamos mértékben csökkenni fog, megkezdődik a városnak és kikötőjének visszafejlődése, hanyatlása. Ennek egyébként legláthatóbb jele a valaha megépített kikötői létesítmények pusztulása, élettelené válása. Fiume esetében is észlelhető e jelenség. A két világháború közötti évtizedekben, amikor az egykori magyar tengeri kaput politikai határok, valamint a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság – majd Jugoszlávia – államterre választotta el korábbi éltető mögöttes gazdasági térségétől, akkor az ott járt magyar utazó már pusztulófélben lévő kikötőről számolhatott be: „...Bezzeg csöndes most ez a kikötő, régi nagy forgalma a múlté. Nincs itt nyüzsgő, zajos élet, nem csörömpölnek az árut ki- és berakó daruk, mert a rakpart áruaktárai üresen konganak; nem jut ide el a Magyar-medence terménye...”<sup>26</sup> Az első világháborút követően Fiume forgalma, a kikötő élete csak a múlt század húszas éveinek második felében kezdett újból életre kelni, s jóllehet magyar áruforgalom még ekkor is zajlott a településen keresztül, de a Monarchia korának régi mértékét már képtelen volt elérni.<sup>27</sup>

Fiume városa és kikötője – a Kárpát-medencén kívüli fekvéséből eredően – sajátos helyet foglalt el a Magyar Szent Korona országainak gazdasági térszerkezetében. Szerepe nemcsak kikötővárosként, hanem ipari központként is jelentős volt, esetében az ország egyik legfontosabb gazdasági központjáról beszélhetünk, amelyet azonban nem övezett gazdasági-, ipari régió.<sup>28</sup> Az Osztrák–Magyar Monarchia államterébe integrálódott Magyarország esetében a századforduló időszakában Beluszky Pál négy ipari régiót mutatott ki: 1. a központi (Budapest és környezete), 2. a felvidéki (Borsod, Salgótarján, Gömör-Szepes, Kassa, Vág-, valamint a Garam-völgye térsége), 3. a Krassó-Szörény és Hunyad megyei, valamint 4. a kisalföldi (Győr központtal) ipari régiót.<sup>29</sup> Az itt felsorolt ipari régiók mellett az ország térszerkezetében – a gazdaság és ipar történelmi szerves fejlődéséből eredően – elszórtan egyéb ipari központok, valamint apró ipari funkcionális terek különültek el (pld. Pécs és környéke, a Felső-Tisza és a Szamos völgye, Temesvár, Szeged, Debrecen); Fiume ezek sorába tartozott. Az 1910. évi népszámlálási adatok szerint Fiume lakossága 49 806 fő volt. (Csak zárójelben jegyezzük meg, hogy ekkor Budapesten 880 ezren, Győrben 44 ezren, Kolozsvárott 60 ezren, Miskolcon pedig 51 ezren éltek.) A városban élő lakosság lélekszáma már eleve – néhány korabeli nagyvárosunkéval összevetve – mutatja, hogy Fiume a Magyar Szent Korona országainak jelentős városa volt. S ha már a lakosság lélekszámánál tartunk, feltétlenül kiemelendő annak rohamos növekedése: 1880-ban 21 ezer fő, 1890-ben 30 ezer, míg 1900-ban 39 ezer fő.<sup>30</sup> Ez nagy átlagban évi 1000 fős szaporulatot mutat, amelyet pusztán a kereskedelmi kikötő fejlesztése nem indokolhat. A népesség ilyen ütemű növekedését a kikötő vonzásának hatására a városba települő egyre jelentősebb iparral magyarázhatjuk, ami az ország népességén belüli migrációval is összefügg.

Fiume geográfiai funkcióit tekintve sokrétű település lett, és a századfordulóra mindazon intézményi rendszer, valamint a hozzá kapcsolódó feladatkör megtalálható volt benne, ami egy várost modern ipari létesítménnyé tesz. Iparát tekintve megtaláljuk benne a gép- és hajógyártást, a vegyipart (műtrágyagyártás), az élelmiszer- és édesipart, a fa- és bútorigipari üzemeket, a dohányfeldolgozást, valamint a hadiipart is. Itt működött a Monarchia exportra is termelő torpedógyára.<sup>31</sup> De ugyanígy megtelepült itt a bőrfeldolgozás, a kötélgyártás, valamint a szeszipar is.<sup>32</sup> Ugyanakkor Fiume – közigazgatási funkciói mellett – iskolaváros is volt. A közoktatási intézményeken túl három felsőfokú tanintézet is működött a városban; egy felső kereskedelmi iskola, a Magyar Királyi Tengerészeti Akadémia, valamint a Császári és Királyi Haditengerészeti Akadémia is itt kapott helyet.

E sokrétű ipar, az egyre jobban fejlődő kikötő következtében rohamosan növekvő lakosság, amely – a mai magyar társadalomban élő közhiedelemmel szemben – egyáltalán nem volt magyar anyanyelvű, élénk társadalmi és kulturális életet élt. (1910-ben a város lakosságának csak 13%-a magyar anyanyelvű, míg a többséget a horvátok 26%-a, valamint az olasz ajkúak 54%-a teszi ki.) Fiume soknyelvű, igen összetett társadalmú kikötőváros volt,<sup>33</sup> amely lakosságának növekedésével párhuzamosan városszerkezetében is változott. Ebben a tekintetben a Monarchia fennállásának bő fél évszázada alatt járta be ugyanazt a fejlődési utat, amelyet kontinensünk nagyvárosai évszázadok alatt.<sup>34</sup> Ezt tükrözi a város képe is. Ha kézbe vesszük a Fiumének közvetlenül az első világháborút megelőzően közölt térképét, akkor azon a település élesen két részre különíthető.<sup>35</sup> A Fiumara-folyótól nyugatra található a korábbi századokból származó és a középkori óváros, a maga pókhálószerű, zezugos utcáival. A folyótól keletre, valamint az óvároson túl, a hegyoldalra is felterjeszkedő, zömében szabályos mértani rendben kialakított utcákat látunk; ezek már a tudatos várostervezés szülöttei. A város alaprajzának azonban a fenti, szinte minden ilyen településen megtalálható jellemzőin túl van egy különlegessége is. Az óvárostól és az ahhoz kapcsolódó belvárostól nyugatra a tengerpart mentén hatalmas teherpályaudvar csatlakozik a mólók sorához, amelyek mellett már feldolgozó üzemek sorakoznak: rizshántoló, kőolaj-finomító, olajfeldolgozó, légszeszgyár, vegyészeti üzem, torpedógyár. Egy modern iparváros létesítményei.

Vagyis a századforduló Fiuméje, városképét, a település alaprajzát, geográfiai funkcióit tekintve egyáltalán nem az a kedélyes hangulatú, pusztán kávéházakkal zsúfolt korzójú adriai város volt, mint amiként a mai magyar köztudatban él. Ezzel szemben Fiume a kor magyar gazdasági életének fontos központja, amely szinte minden vonásában magán viseli sokrétű földrajzi funkcióinak jegyeit. Ugyanakkor, mint kikötőváros, fejlődésében, rohamos ütemű kiépülésében ma már egyfajta történeti földrajzi mintának is tartható. Miként láttuk, felemelkedése nem pusztán a forgalmas tengeri kikötő működésétől függött. Ez utóbbi már csak következménye, mondhatnánk, közös eredője volt az Osztrák–Magyar Monarchiába tagozódott magyar és horvát társadalom államtere rendezésének, valamint egy hatalmas természetföldrajzi akadály leküzdésének. Végző konklúzióként rögzíthetjük; a magyar tengeri kijáró sorsa, századfordulás sikertörténete – hangsúlyozzuk, pusztán földrajzi szempontból – annak mintapéldája, hogy politikai, közlekedésföldrajzi problémák megoldásával miként lehet egy tengerparti település helyzeti energiáit megnövelni. Az így életre keltett város már törvényszerűen fejlődni kezd, és növekedésének csak az öt tápláló mögöttes terület potenciálja vagy a mesterségesen megvont államhatár szabhat gátat. Ezen a ponton Fiume sorsa igazolja a tanulmányunkban már hivatkozott, néhai Tóth József geográfus professzorunk oly gyakran hangoztatott szakmai meggyőződését:<sup>36</sup> minden határ, legyen az természet vagy ember alkotta, akadályozza a térbeli kapcsolatok terjedését.

## JEGYZETEK

1. A magyar földrajztudomány megszületéséről és első időszakáról lásd Fodor Ferenc (2006): A magyar földrajztudomány története. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet. Budapest. 119–146. old. A korszak meghatározó, a történetirással rokon vonásokat mutató geográfiai iskolájának vezető személyisége, Hunfalvy János életrajzi adatait és életművének rövid értékelését közli: Balázs Dénes (szerk.) (1993): Magyar utazók lexikona. Panoráma. Budapest. 163–164. old.
2. Tanulmányunk elkészítése során elsősorban az alábbi szakirodalomra támaszkodtunk. A kérdéskört legutóbb exponáló Frisnyák Sándor két alkalommal is publikált alaptanulmányán – Fiume jelentősége a történelmi Magyarország gazdasági életében (1779–1918). In: Uő – Tóth József (szerk.) (2003): A Dunántúl és a Kisalföld történeti földrajza, A Budapesten és Pécsen 2002. november 25-26-án megtartott tudományos konferencia előadásai. Pécsi Tudományegyetem Földrajzi Intézete – Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszéke. Nyíregyháza–Pécs. 379–386. old., valamint In: Uő (2004): A kultúrtáj kialakulása a Kárpát-medencében, történeti földrajzi tanulmányok. Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszéke. Nyíregyháza. 233–241. old. – túl továbbra is a kérdéskör legfontosabb korabeli feldolgozásaként kezeltük a Sziklay János és Borovszky Samu szerkesztésében évszám feltüntetése nélkül megjelent Magyarország vármegyéi és városai (Magyarország monográfiája) című sorozat Fiume és a magyar–horvát tengerpart kötetét (Apollo. Budapest). A térképek és atlaszok tekintetében Papp-Váry Árpád (főszerk.) (1992): Földrajzi világatlasz. Kartográfiai Vállalat. Budapest; Hidas Gábor (főszerk.) (1998): Történelmi világatlasz. Cartographia Kft. Budapest; Zentai László (szerk.) (2000): Magyarország Közigazgatási Atlasza 1914, A Magyar Szent Korona országai. Talma Könyvkiadó. Budapest című művekre támaszkodtunk. A kortárs szakirodalomból továbbra is mérvadó Kenedi Géza (1893): Fiume és kerülete In: Az Osztrák–Magyar Monarchia írásban és képen IX. (Magyarország III.). Magyar Királyi Államnyomda. Budapest. 565–604. old. Fiume mint tengeri kikötő teljes feldolgozását nyújtja Gonda Béla (1906): A Magyar Tengerészet és a Fiumei Kikötő. Pátria. Budapest. A 19. század második fele Magyarországnak leíró földrajza tekintetében lásd: Hunfalvy János (1896): A magyar birodalom földrajza különös tekintettel a néprajzi viszonyokra. Athenaeum. Budapest. A statisztikai adatok vonatkozásában az évente kiadott statisztikai évkönyveken túl az alábbi két művet vettük alapul: Konek Sándor (1875): Magyar birodalom [sic!] statisztikai kézikönyve folytonos tekintettel Ausztriára. Franklin-Társulat. Budapest.
3. Haltenberger Mihály (1944): Tengerészeti földrajz, Földünk kikötőinek gazdasági földrajza. Stephaneum. Budapest. 53–54. old.
4. Frisnyák Sándor (2003) és (2004): i. m.
5. A Kárpát-medence természetes, hegyvidékek alkotta határait a magyar geográfia egységes tartalommal értelmezi, oly módon, amiként azt Bulla Béla, egykori neves földrajzosunk fogalmazta meg: „...Tájéképeben Nyugat-, Észak-, Kelet- és Dél-Európa tájvonásai mind a természetes, mind pedig a műtáj képeiben fellelhetők, de mindezek a földrajzi elemek egyetlen nagy, sajátos földrajzi egységé forrtak össze éppen a medence zártsága következtében. Zártságát tömör hegységei keretének köszöni. Északon, keleten és egy darabon délen a Kárpátok, nyugaton az Alpok, délnyugaton a Dinári Alpok, végül délen a Balkáni-masszívum tömegei olyan nagy mértékben zárják el közvetlen szomszédságától, hogy a tömör hegységkereten keresztül mindössze két szélesebb kapu, kijáró teremt összeköttetést a Kárpát-medence és környezete között: nyugaton, a Kis-Alföld előterében a Bécsi-medence felé a Nyugati- v. Bécsi-kapu és délen az Al-Duna mentén és a Morava völgyében a Balkán belseje felé a Déli-kapu. Mindkettő a Duna völgyében...” Bulla Béla: A Kárpát-medence természeti földrajza. In: Uő – Mendöl Tibor (1947): A Kárpát-medence földrajza. Egyetemi Nyomda. Budapest. 5. old. Tartalmilag ugyanezt a lehatárolást lásd még: Mészáros Ernő–Schweitzer Ferenc (szerk.) (2002): Magyar tudománytár 1. Föld, víz, levegő. MTA Társadalomkutató Központ – Kossuth Kiadó. Budapest. 28–31. old., valamint az éles természetföldrajzi elkülönülést hangsúlyozva Székely András (1975): Európa központi katlanja a Kárpát-medencevidék. In: Marosi Sándor – Sárfalvi Béla (szerk.): Európa I. [Harmadik átdolgozott kiadás]. Gondolat. Budapest. 279. oldalon, az alábbi módon: „...A Kárpátok koszorúja, az Alpok K-i pereme és a Dinaridák terjedelmes medencecsoportot, a Kárpát-



- medencevidéket zárják maguk közé. Európa domborzatilag legtökéletesebb medencéje, amelyet minden oldalról több óriás hegylánc – a Kárpátok, az Alpok és a Dinaridák – teljesen körülölel, s környezetétől biztosan és határozottan elkülönít...”
6. Sokcsevits Dénes (2011): Horvátország a 7. századtól napjainkig. Mundus Novus Könyvek. Budapest. 95–103. old.
  7. Miklósy Zoltán (1934): A magyar király tengeri hajóhada a középkorban. Kovács József könyvnyomdája. Budapest.
  8. Márki Sándor (1915): Rákóczi adriai tervei. Magyar Adria Egyesület. Budapest. 5–22. old.
  9. Az 1848–1849. évi forradalom és szabadságharc államvezetésének Horvátországgal és az Adriával kapcsolatos politikai, diplomáciai tevékenységét illetően – terjedelmes forrásközléssel – lásd: Horváth Jenő (1927): A magyar kormány adriai politikája 1848–1849, Adatok Fiume, Dalmácia és a magyar tengerészet történetéhez. Magyar Adria Egyesület. Budapest. A velencei-magyar szövetség ma már kalandos elképzelésnek tűnő feldolgozása: U. ő: Az utolsó velencei-magyar szövetség 1848–1849-ben. Hadtörténelmi Közlemények. 1926. évi kötet. 167–178. old. A horvát nemzeti mozgalmak átfogó, a Kárpát-medencei köztörténetbe való elhelyezése 1914-ig Gulyás László munkájaként jelent meg Küzdelem a Kárpát-medencéért, Regionalizáció és etno-regionalizmus, avagy a nemzetiségi kérdés területi aspektusai Magyarországon, 1690–1914-ig címmel a Kárpátia Stúdió gondozásában, Budapesten 2012-ben. Az 1848–1849. évi horvát-magyar események, valamint előzményeik feldolgozása megtalálható Sokcsevits Dénes (2011): i. m. 317–346. oldalon. A fegyveres küzdelemmé fajult viszony fent említett minősítése: uo. 342. old.
  10. A katonai határörvidék történetével kapcsolatban még ma is jól használható feldolgozás és egyben adattár a Fr. Vaniček tollából 1875-ben megjelent négykötetes monográfia; Specialgeschichte der Militärgrenze, aus Originalquellen und Quellenwerken. Kaiserlich-Königliche Hof- und Staatsdruckerei. Wien. Jól használható feldolgozás Félix Milleker 1925-ben, Pancsován megjelent Geschichte der Banater Militärgrenze 1764–1873. A katonai határörvidék mint önálló politikai földrajzi jelenség értelmezését lásd: Tietze, Wolf (szerk.) (1970): Westermann Lexikon der Geographie, Band III. Georg Westermann Verlag. Braunschweig. 339–340. old.
  11. Frisnyák Sándor (2003): i. m. 381. old., Jasinszky István (1981): Adatok a Lujza út történetéhez. In: Czére Béla (szerk.): A Közlekedési Múzeum évkönyve V. 1979–1980. Közlekedési Dokumentációs Vállalat. Budapest. 227–263. old.
  12. A Károly és a József út térképi ábrázolását lásd: Jasinszky István (1981): i. m. 230. old.
  13. Gonda Béla (1906): i. m. 10–22. old.
  14. A törvény szövegét közli Márkus Dezső (főszerk.) (1901): Corpus Juris Hungarici, Magyar törvénytár 1000–1895, 1740–1835. Franklin-Társulat. Budapest. 341–343. old.
  15. A törvény szövege megtalálható: Márkus Dezső (főszerk.) (1896): Corpus Juris Hungarici, Magyar törvénytár 1000–1895, 1836–1868. évi törvénycikkek. Franklin-Társulat. Budapest. 422–439. old.
  16. Márkus Dezső (főszerk.) (1896): i. m. 431–432. oldal.
  17. Márkus Dezső (főszerk.) (1896): i. m. 422. oldal.
  18. Sokcsevits Dénes (2011): i. m. 375–376. old. Itt kell megjegyeznünk, hogy Dalmácia kérdése, valamint a fentiekben felsorolt határörvidéki ezredek ekkor még létező területi elkülönülése miatt Horvát-Szlavónország (és Dalmátország) államtere nem lehetett egységes, közigazgatását tekintve pedig főleg nem. Ez eredményezhette, hogy a horvát-magyar kiegyezés törvényének 65. §-a egyenesen kimondja: „...Horvát-Szlavónországok területi épségét Magyarország elismeri s annak kiegészítését előmozdítani ígérkezik. Különösen sürgetni fogja ezentul is, hogy a határörvidék azon része, mely Horvát-Szlavónországhoz tartozik, s a határörvidéken levő katonai községek ez országokkal, valamint törvényhozási, úgy közigazgatási és törvénykezési tekintetben is egyesíttessenek, s mint eddig is számos ízben felszólalt ez ügyben, ezentul is követelni fogja a magyar szent korona jogán Dalmatia visszacsatolását, követelni fogja annak Horvátországhoz kapcsolását. E visszacsatolás föltételeire nézve azonban Dalmatia is meghallgatódo...” Márkus Dezső (főszerk.) (1896): i. m. 430–431. old.
  19. Révai (1912): Révai Nagy Lexikona, Az ismeretek enciklopédiája, V. kötet. Révai Testvérek Irodalmi Intézet Részvénytársaság. Budapest. 254. oldal.

20. A kiegyezés és a századforduló közlekedési fejlődéséről lásd: Czére Béla (1997): Magyarország közlekedése a 19. században (1780–1914). MÁV Rt. Vezérgazgatósága. Budapest. 123–205. old. A fiumei vasútvonalak átadására vonatkozó adatok forrása: Frisnyák Zsuzsa (2001): A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000. História – MTA Történettudományi Intézete. Budapest. 67. és 68. old.
21. Karaman, Igor (1974): Fiume város gazdasági fejlődése a dualizmus korában. Századok. 1974/1. 193–211. old.
22. Fiume földrajzi helyzetéről, térbeli és társadalmi folyamatairól az eddig hivatkozott szakirodalmon túl lásd még: Havass Rezső (1881): Fiume. Földrajzi Közlemények. 1881. évi kötet. 233–244. old.; Fest Aladár (1898): Fiume földrajzi helyzetéről. Földrajzi Közlemények. 1898/8–9. szám. 304–326. old.; Uő (1905): Kivándorlás Fiumén át; – bevándorlás Fiuméba. Földrajzi Közlemények. 1905/4. szám. 135–138. old.
23. A települések földrajzi helyi és helyzeti energiáiról részletesen lásd Mendöl Tibor (1963): Általános településföldrajz. Akadémiai Kiadó. Budapest. 439–476. old. A helyzeti energiák kikötők fejlődésére gyakorolt hatásáról jó összefoglalást nyújt a már hivatkozott Haltenberger Mihálynak a Magyar Közlekedési Szemle 1943. évi 4–5. számában A kikötők helyi és helyzeti energiája címmel publikált tanulmánya (28–32. old.).
24. Havass Rezső (1881): i. m. 242. old.
25. E három kikötő már földrajzi elhelyezkedésével is mintegy földrajzilag jelképezte a kétpólusú Ausztria-Magyarország politikai egyensúlyi helyzetét. A fő osztrák kereskedelmi kikötő, Triest az Isztriai-félsziget északi oldalának öblében (Trieszti-öböl) terült el. A magyar kikötő, Fiume, a félsziget keleti oldalán, a Fiumei-öbölben foglalt helyet, míg a félsziget csúcán kapott helyet Pola, a közös haditengerészet – a Monarchia hatalmának a világóceánon történő demonstrálója – fő bázisa.
26. Mészáros Ervin (1936): Az elárvult Fiumében. Ifjúság és Élet. 1936/17. szám. 297–298. old.
27. Fiumének a Monarchiában, majd a húszas években a gazdasági életben betöltött szerepéről és a jövőbeli kilátásairól lásd egykori közgazdászunk, Binét György két, a Közgazdasági Szemle 1930. és 1931. évi kötetében közölt írását: A fiumei kikötő forgalmáról és szerepéről (1930), valamint A fiumei kérdés (1931). Itt jegyzendő meg, hogy Binét ugyan nem kezelte túlságosan tragikusan Fiume elvesztését és a város Szerb-Horvát-Szlovén Királysághoz történő kerülése ellenére is bizakodó hangvételben írt a jövőről, ám a későbbi évtized eseményei – elsősorban a második világháború területi változásai – nem tették lehetővé a fiumei kikötő régi forgalmának feléledését.
28. A magyarországi rendszerváltást követően újjáéledő hazai társadalom- és történeti földrajzban immár bő évtizede csendes vita folyik arról, hogy a dualizmus, illetve a századforduló korát megelőzően beszélhetünk-e a Kárpát-medence térszerkezetében ipari, gazdasági régiókról. Az egyik, elsősorban Tóth József professzor által képviselt nézet szerint: „...Egészében véve: az első világháború előtti Magyarország, mely a Kárpát-medencét kitöltötte, tagolható ugyan néhány, a fejlődés különböző fázisában levő régiókezdeménnyre, de ezek definitív régióként még nem értelmezhetők...” Tóth József (1996): A magyarországi regionális fejlődés történeti vonatkozásai. In: Perczel György (szerk.): Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza, Egyetemi tankönyv. ELTE Eötvös Kiadó. Budapest. 591. old. Tóth József régió értelmezéséről, a fentiekben idézett nézet részletesebb kifejtésével lásd még: Uő (2004): Kell nekünk régió? In: Hitseker Mária–Szilágyi Zsuzsa (szerk.): Mindentudás egyeteme, Harmadik kötet. Kossuth Kiadó. Budapest. 193–211. old. Vele szemben bizonyos fokú regionális, gazdasági, térbeli elkülönülést feltételez már a magyar történelem korai századaiban is – mások mellett – Frisnyák Sándor (1990): Magyarország történeti földrajza. Tankönyvkiadó. Budapest, valamint Csüllög Gábor (2007): A Tiszántúl a Kárpát-medence 10–17. századi regionális tagolódásában. Kossuth Egyetemi Kiadó. Debrecen. E sorok írója egy korábbi tanulmányában bizonyította, hogy a Kárpát-medence térszerkezetében már a 17–18. század fordulóján elkülönültek olyan gazdasági régiók, amelyek – egyebek mellett – annyira erősen gazdasági ipari funkciójú területek voltak, hogy nyugodtan tekinthetjük őket az adott kor színvonalán álló ipari régióknak is. Erről részletesebben lásd Nagy Miklós Mihály (2012): Gazdasági régiók a Rákóczi-szabadságharcban? Virtuális Intézet Közép-Európa Kutatására Közleményei. 2012/3. szám, B-sorozat 1. Társadalomtud-

- mányi (történelem, regionális tudomány és geográfia) tematikus szám. 119–132. old. A Monarchia korát illetően már egyértelműen ipari régiókról, valamint egymástól markánsan eltérő fejlettségű térségekről beszél a kérdést exponáló Beluszky Pál elsősorban az általa szerkesztett Magyarország történeti földrajza – Dialóg Campus. Budapest. 2005. – című művében (I. kötet, 430–443. old.). A városfejlődés tekintetében lásd: Uő (2002): Települések. In: Enyedi György–Horváth Gyula (szerk.): Magyar tudománytár 2., Táj, település, régió. MTA Társadalomkutató Központ – Kossuth Kiadó. Budapest. 125–332. old.
29. Beluszky Pál (szerk.) (2005): i. m. 436–443. old.
30. Az adatok forrása: Magyar statisztikai évkönyv, Tizedik évfolyam 1880. Országos Magyar Királyi Statisztikai Hivatal. Budapest. 1883. 5. old. és Magyar statisztikai évkönyv, Új folyam XVIII, 1910. Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal. Budapest. 1911. 13. old.
31. Sziklay János–Borovszky Samu (szerk.) (é. n.): i. m. 261–274. old.
32. Uo.
33. A város szellemi és kulturális, társadalmi életéről és viszonyairól részletesen lásd; Fried Ilona (2001): Emlékek városa Fiume. Ponte Alapítvány. Budapest.
34. Mendöl Tibor (1963): i. m. 311–361. old.
35. Egy ilyen térképet közöl Révai Nagy Lexikona VII. kötete (1913), a Fiume szócikk mellékleteként, az 552–553. oldal között.
36. Tóth József (2004): i. m. 207–209. old.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

- Balázs Dénes (szerk.) (1993): Magyar utazók lexikona. Panoráma. Budapest. 464 p.
- Beluszky Pál (2002): Települések. In: Enyedi György–Horváth Gyula (szerk.): Magyar tudománytár 2., Táj, település, régió. MTA Társadalomkutató Központ – Kossuth Kiadó. Budapest. 125–332. old.
- Beluszky Pál (szerk.) (2005–2008): Magyarország történeti földrajza I–II. Dialóg Campus. Budapest. 1. köt. 462 p., 2. köt. 436 p.
- Binét György (1930): A fiumei kikötő forgalmáról és szerepéről. Közgazdasági Szemle. 1930/8–9. szám. 647–657. old.
- Binét György (1931): A fiumei kérdés. Közgazdasági Szemle. 1931/1. szám. 47–57. old.
- Bulla Béla – Mendöl Tibor (1947): A Kárpát-medence földrajza. Egyetemi Nyomda. Budapest. 611 p. + 24 t.
- Czére Béla (1997): Magyarország közlekedése a 19. században (1780–1914). MÁV Rt. Vezérigazgatósága. Budapest. 268 p.
- Csüllög Gábor (2007): A Tiszántúl a Kárpát-medence 10–17. századi regionális tagolódásában. Kossuth Egyetemi Kiadó. Debrecen. 147 p.
- Fest Aladár (1898): Fiume földrajzi helyzetéről. Földrajzi Közlemények. 1898/8–9. szám. 304–326. old.
- Fest Aladár (1905): Kivándorlás Fimén át; – bevándorlás Fiuméba. Földrajzi Közlemények. 1905/4. szám. 135–138. old.
- Fodor Ferenc (2006): A magyar földrajztudomány története. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet. Budapest. 820 p.
- Fried Ilona (2001): Emlékek városa Fiume. Ponte Alapítvány. Budapest. 423 p. + 1 t.
- Frisnyák Sándor (1990): Magyarország történeti földrajza. Tankönyvkiadó. Budapest. 213 p.
- Frisnyák Sándor (2004): Fiume jelentősége a történelmi Magyarország gazdasági életében (1779–1918). In: Uő: A kultúrtáj kialakulása a Kárpát-medencében, Történeti földrajzi tanulmányok. Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszéke. Nyíregyháza. 233–241. old.
- Frisnyák Zsuzsa (2001): A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000. História – MTA Történettudományi Intézete. Budapest. 348 p. + 14 t.
- Gonda Béla (1906): A Magyar Tengerészet és a Fiumei Kikötő. Pátria. Budapest. 145 p.
- Gulyás László (2012): Küzdelem a Kárpát-medencéért, Regionalizáció és etnoregionalizmus, avagy a nemzeti és nemzetiségi kérdés területi aspektusai Magyarországon, 1690–1914. Kárpátia Stúdió. Budapest. 283 p.

- Haltenberger Mihály (1943): A kikötők helyi és helyzeti energiája. Magyar Közlekedési Szemle. 1943/4–5. szám. 28–33. old.
- Haltenberger Mihály (1944): Tengerészeti földrajz, Földünk kikötőinek gazdasági földrajza. Stephaneum. Budapest. 162 p.
- Havass Rezső (1881): Fiume. Földrajzi Közlemények. 1881. évi kötet. 233–244. old.
- Hidas Gábor (főszerk.) (1998): Történelmi világtatlasz. Cartographia Kft. Budapest. 237 p.
- Horváth Jenő (1926): Az utolsó velencei-magyar szövetség 1848–1849-ben. Hadtörténelmi Közlemények. 1926. évi kötet. 167–178. old.
- Horváth Jenő (1927): A magyar kormány adriai politikája 1848–1849. Adatok Fiume, Dalmácia és a magyar tengerészet történetéhez. Magyar Adria Egyesület. Budapest. 163 p.
- Hunfalvy János (1896): A magyar birodalom földrajza különös tekintettel a néprajzi viszonyokra. Athenaeum. Budapest. 888 p.
- Karaman, Igor (1974): Fiume város gazdasági fejlődése a dualizmus korában. Századok. 1974/1. szám. 193–211. old.
- Kenedi Géza (1893): Fiume és kerülete. In: Az Osztrák–Magyar Monarchia írásban és képen IX. (Magyarország III.). Magyar Királyi Államnyomda. Budapest. 565–604. old.
- Konek Sándor (1875): Magyar birodalom statistikai kézikönyve folytonos tekintettel Ausztriára. Franklin-Társulat. Budapest. 710 p.
- Lóczy Lajos (szerk.) (1918): A Magyar Szent Korona Országainak földrajzi, társadalomtudományi, közművelődési és közgazdasági leírása. Kilián Frigyes utóda. Budapest. 528 p. + 9 t.
- Márki Sándor (1915): Rákóczi adriai tervei. Magyar Adria Egyesület. Budapest. 52 p.
- Mendöl Tibor (1963): Általános településföldrajz. Akadémiai Kiadó. Budapest. 567 p.
- Miklóssy Zoltán (1934): A magyar király tengeri hajóhada a középkorban. Kovács József könyvnyomdája. Budapest. 134 p.
- Milleker, Félix (1925): Geschichte der Banater Militärgrenze 1764-1873. Kommissions-Verlag von Karl Wittigschlager. Pančevo. 306 p.
- Mészáros Emil (1936): Az elárvult Fiumében. Ifjúság és Élet. 1936/17. szám. 297-298. old.
- Mészáros Ernő – Schweitzer Ferenc (szerk.) (2002): Magyar tudománytár 1., Föld, víz, levegő. MTA Társadalomkutató Központ – Kossuth Kiadó. Budapest. 511 p.
- Nagy Miklós Mihály (2012): Gazdasági régiók a Rákóczi-szabadságharcban?. Virtuális Intézet Közép-Európa Kutatására Közleményei. 2012/3. szám, B-sorozat 1. Társadalomtudományi (történelem, regionális tudomány és geográfia) tematikus szám. 119–132. old.
- Sokcsevits Dénes (2011): Horvátország a 7. századtól napjainkig. Mundus Novus Könyvek. Budapest. 846 p.
- Sziklay János–Borovszky Samu (szerk.) (é. n.): Magyarország vármegyéi és városai (Magyarország monográfiája), Fiume és a magyar-horvát tengerpart. Apollo. Budapest. 509 p. + 17 t.
- Tóth József (1996): A magyarországi regionális fejlődés történeti vonatkozásai. In: Perczel György (szerk.): Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza, Egyetemi tankönyv. ELTE Eötvös Kiadó. Budapest. 587-596. old.
- Tóth József (2004): Kell nekünk régió? In: Hitseker Mária–Szilágyi Zsuzsa (szerk.): Mindentudás egyeteme, Harmadik kötet. Kossuth Kiadó. Budapest. 193–211. old.
- Vaniček, Fr. (1875): Specialgeschichte der Militärgrenze, aus Originalquellen und Quellenwerken I-IV. Kaiserlich-Königliche Hof- und Staatsdruckerei. Wien. 4 db
- Zentai László–Kósa Pál (szerk.) (2005): A történelmi Magyarország atlasza és adattára [Harmadik kiadás]. Talma Kiadó. Pécs. 247 p.