

BALI LÓRÁNT* – PAP NORBERT**

**A MAGYAR „FIUME ÉS ADRIA KUTATÁS” NÉHÁNY TÖRTÉNETI
ASPEKTUSA, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL HAVASS REZSŐ
MUNKÁSSÁGÁRA*****

*SOME HISTORICAL ASPECTS OF THE HUNGARIAN
„FIUME AND ADRIA RESEARCH”, WITH A SPECIAL VIEW
ON THE WORKS OF REZSŐ HAVASS*

ABSTRACT

Within the Austro-Hungarian monarchy, the creation of a permanent Hungarian hinterland was included among our most important geopolitical ambitions. After the Compromise, the Hungarian scientific life recognized the significance of this in a short period of time. One of the main propagator of these efforts was Rezső Havass. Hungarian intellectuals involved in the ‘regionalism’ research between the two world wars also supported the idea. The greatness of Havass was due to the fact that he was also able to recognize the situation and possibilities of our country in the global geographical space. He knew also what effects the opening of the Suez Canal would assess on the positions of Fiume. He regarded the creation of the right hinterland as essential and to widen the already existing ones. The main means of was seen in the broadening of the railway network. The sea exit access of Hungary was linked to the extension of the Hungarian geopolitical space over to the Balkan peninsula. In the person of Rezső Havass we could respect a true “monarchiéer”.

1. Bevezetés

Az Osztrák–Magyar Monarchia létrejöttét követően hazánk középhatalmi pozícióba került újra. A magyar térszervezés politika felismerte, hogy tengeri kijárat, illetve ezek gyors és olcsó megközelítése nélkül nincs esélye Magyarországnak a többi európai és világhatalommal felvenni a gazdasági versenyt. A magyar földrajztudomány hamar felismerte a Fiumében rejlő lehetőségeket, a kiegyezést követően megindult egy szisztematikus építkező munka, amelynek az egyik legfőbb motorja Havass Rezső lett.

A téma első kutatói közt tartják számon Fest Aladárt (1855–1943). Kedvelt városa volt Fiume, ahová a kor szokása szerint tanárnak nevezték ki. Munkái a magyar mellett zömmel olaszul és németül is megjelentek. Főként Fiume, illetve a város szerepköre állt írásainak

* Dr. PhD Bali Lóránt, egyetemi adjunktus Pannon Egyetem, Georgikon Kar, Vállalatökonómiai és Vidékfejlesztési Tanszék.

** Dr. habil. Pap Norbert tanszékvezető, Pécsi Tudományegyetem, Természettudományi Kar, Földrajzi Intézet, Politikai Földrajzi és Területfejlesztési Tanszék.

*** Dr. Bali Lóránt publikációt megalapozó kutatása a TÁMOP 4.2.4.A/2-11-1-2012-0001 azonosító számú Nemzeti Kiválóság Program – Hazai hallgatói, illetve kutatói személyi támogatást biztosító rendszer kidolgozása és működtetése országos program című kiemelt projekt keretében zajlott. A projekt az Európai Unió támogatásával, az Európai Szociális Alap társfinanszírozásával valósul meg a Magyary Zoltán Posztdoktori Ösztöndíj A2-MZPD-12-0113 projektazonosítóval rendelkező pályázata keretében. A társszerző Dr. Pap Norbert a kutatásrészét az OTKA T 49291 számú kutatási projekt keretéből finanszírozta.

középpontjában. A kortárs, Gonda Béla (1851–1933) 1910-ben megalapította a Magyar Adria Egyesületet és elindította annak lapját „A Tenger”-t. A rövid életű magyar tengerkutatás megalapítása az ő nevéhez kötődik. Írásai, munkássága a vízi közlekedés, főként pedig a magyar tengerpart és Fiume kérdésköréhez kapcsolódnak.¹

Havass Rezső (1852–1927) „a magyar imperialisztikus politikai földrajz” képviselője volt. A Magyar Földrajzi Társaságnak hosszú ideig alelnöke, főként, mint a balkáni magyar terjeszkedés és a „dalmát kérdés” szószólója vált ismertté. Írásai Fiume, a tenger, a kikötők és a nemzetközi-kapcsolatok témaköre köré szerveződtek. Munkásságáról a későbbiekben még részletesen értekezünk.²

Leidenfrost Gyula (1885–1967) szinte az egyetlen tengerkutatónk. Gonda Bélával együtt megalapította a Magyar Adria Egyesületet, és annak titkára lett. Kövesligethy Radóval együtt részt vett az 1913–14-es Magyar Adria Expedíción. A háború után lelkes szervezője volt az egyesület munkájának és bekapcsolódott a tengerészeti képzésbe is. Leidenfrost 1926-ban a nápolyi Stagione Zoologica kutatóintézetben dolgozott. Írásai a tengerkutatáshoz, főként az Adriához kapcsolódtak.

A talán legjelentősebb és legismertebb magyar geográfus, a két alkalommal a miniszterelnöki posztot is betöltő gróf Teleki Pál (1879–1941) volt. Rendkívül széleskörű politikai és gazdaságföldrajzi munkásság jellemezte. Kutatóintézetet alapított, egyetemi tanszéket vezetett, a Magyar Földrajzi Társaságban több vezető posztot is betöltött. Több nyelven írt és előadott, az angol, német és francia nyelvű publikációk mellett olaszul is jelentek meg írásai.

A legjelentősebb, nemzetközi szinten is számottevő eredményeket a magyar geográfia a Balkán kutatásában érte el, egy rendkívül széles szakmai palettán. A kutatásoknak mindenkoron oka és következménye volt a magyar balkáni szerepvállalás megalapozása. Fiume és a magyar tengerpart problémája témakörében alkottak jelentőset. Ennek a „corpus separatum”-nak a szerepe a magyarországi modernizációban, a világpiachoz, a világtengerekre való kijutásban kiemelkedő. A vesztes világháború után Fiume elcsatolásra került, majd azt követően a kapcsolódó tematika is elhalt. Ezen időszaktól kezdve tudományos témák csak sporádkusan jelentek meg, majd a fiumei generáció eltűnésével jórészt kivesztek. A második világháború után két évtizedig Magyarországon a magyar tudományosság csak erős korlátok közé szorítva működhetett a témát illetően. A korábbi publikációs tematika gyakorlatilag eltűnt.

2. Havass Rezső: a magyar imperialisztikus politikai földrajz atyjának szerepe a magyar Adria és kereskedelem politikában

Havass Rezső a magyar földrajztudomány és politikai földrajz egyik sajátos alakja. 1852. január 17-én Handtel Rezsőként látta meg a napvilágot Pozsonyban. Neve magyarosítására 1877-ben került sor. Életútját, tudományos és közéleti tevékenységét tanulmányozva a legszembetűnőbb, hogy elődeitől és több kortársától eltérően aktív közéleti tevékenységet folytatott. A tudományos ténykedését saját maga finanszírozta, amely a jelen tudományos viszonyok között is ritkaságnak számít. Az elkövetkezendőkben a tudományos munkájára szeretnénk kitérni, majd a közéleti szerepét bemutatni.

Pályafutását Hunfalvy János tanítványaként kezdte meg. A húsz éves ifjú az elsők között léphetett az 1872-ben megalakuló Magyar Földrajzi társaság tagjai közé. Mestere hamar felismerte tanítványa átlagon felüli tehetségét és egyre nehezebb és nehezebb feladatokkal bízta meg. Bölcsészdoktori és tanári oklevelét 1877-ben szerezte meg. Disszertációját Ritter Károly összehasonlító földrajzáról írta, amelyet mesterének Hunfalvynak ajánlott. Havass szerint Ritter tette a földrajzot szintetizáló diszciplinává. „Egy olyan tudománnyá, amely úgy hasznosság, mint érdekesség tekintetében mi kívánni valót sem hagy hátra. Ó a

földrajzban természettudományt, történetet és bölcsészetet összesített”.³ Későbbi tevékenységében e „ritteri gondolatok” fogják vezérelni. Iskolai elvégzése után nem a tanári pályát, hanem a közgazdaságit választotta. 1893-tól az Első Magyar Biztosító Társaság Matematikai Osztályának vezetője lett. E jövedelmező állás is segítette abban, hogy kutatási és publikációs tevékenységét önmaga finanszírozta. A földrajzi problémák közül elsősorban a gyakorlati étellel kapcsolatosak felé orientálódott. Ezen érdeklődési kör szolgálatában jelent meg 1878-ban az első jelentős gazdaságföldrajzi értekezése a károlyváros-fiumei vasútról.⁴ Továbbiakban a tudományos felfogását három fő tényező határozta meg: Dalmácia, a tenger és a „kelet” (Balkán).

Ettől fogva publikációiban gyakorlatilag folyamatosan napirenden volt a magyar imperialisztikus törekvések tudományos képviselője az Adriára való kijutás intenzifikálásával és Dalmácia Magyarországhoz való csatolásával. A magyar tudományos-gazdasági életből kiemelkedve az elsők között ismerte fel a kereskedelem és a közlekedési kapcsolatok fejlesztésének fontosságát. Több erre vonatkozó elképzeléssel is rendelkezett a Magyar Birodalom szempontjából. „A magyar nemzetgazdasági és hatalmi törekvéseinek iránytűje keletre mutat. Nemcsak egy dicső múltnak, az Árpádok, az Anjouk és Mátyás király világpolitikájának hagyománya serkent minket erre a törekvésre, hanem érdekeink egész láncolata – kiváltképpen gazdasági téren – egyik legfontosabb feladatunkká teszi, hogy keleten, elsősorban a szomszéd Balkán-félszigeten, tért foglaljunk”.⁵

A fenti elképzelések rendszerébe illeszkedik a magyar–dalmát összekötő vasút ügyének felkarolása is. Ez a vonal teremtette meg a gazdasági kapcsolatok intenzifikálásának lehetőségét Dalmáciával, hozta közelebb azt Magyarországhoz. A magyar tengeri kereskedelmet csak korlátozottan ellátni képes Fiume kikötőjének kisegítése miatt merült fel az újabb fejlesztés igénye. Ennek legkézenfekvőbb megoldása „az Adriai tengeren csakis a dalmát kikötők lehetnek”.⁶

A gazdasági kapcsolatok elmélyítésének egyik fontos záloga volt, hogy minél sűrűbb és fejlettebb legyen a közlekedési hálózat. A dalmát kikötők (Fiume, Zára, Split, Sebenicó) szárazföldi összeköttetése nem csak a gazdaság érdekeit szolgálta, hanem a már küszöbön álló háborúban is stratégiai szerepet töltött be (hamar az ellenség kezére került).⁷ A hosszas viták ellenére és Havass tudományos érveléseinek köszönhetően a Magyar Kormány úgy döntött, hogy a „likai” vonalat fogják megépíteni (*1. ábra*).

A vasút másodrangú fővonalként épült meg, ezzel lehetővé vált, hogy gyorsvonatok is közlekedhessenek rajt. A kiinduló pont Ogulin állomás volt és Jezero, Vrhovine, Gospić, Gračac, Pribidic állomásokon át vezetett a dalmát határig. Ebből volt még két leágazás: Bihać (Bosznia), illetve Lika-Krbava megyében Otočac irányába. A fentiekből jól kitűnik, hogy gondolkodás módja egyszerre tartalmazott lokális és globális elemeket, amelyek piramis szerűen épültek fel egy dinamikus egészet alkotva, felismerve a szárazföldi hinterland szükségességét, illetve annak szoros „egymás mellett élését” tengerrel.

Amikor az előbbieken igyekeztünk Dalmáciával, az Adriával kapcsolatos gyakorlati irányelveit kifejteni, akkor már akarva-akaratlan szembetaláltuk magunkat a tenger, a tengeri kereskedelem fontosságával. Ebben az aspektusban két fontos művét szeretnénk megemlíteni: A suezai csatorna tekintettel különösen a mai gyarmati politikára és Fiumére. Az 1869 novemberében megnyitott Szezei-csatorna közelebb hozta Kelet-Ázsiát és Dél-Ázsiát, a Földközi-tenger medencéjéhez. Az Osztrák–Magyar Monarchia és ezen belül Magyarország nem tudta kiaknázni az ebben rejlő kereskedelmi lehetőségeket. Gazdasági adottságaihoz mérten csak elenyésző hasznot tudott profitálni az Ázsia felé irányuló kereskedelem fellendüléséből. Ennek több oka volt. Többek között a Fiumei kikötő fejlesztésének korlátozott lehetősége, ezt elemezte a Fiume című tanulmányában. Ehhez még hozzájárul a magyar tengeri-kereskedelmi politika koncepciótlansága is!⁸

1. ábra. Az ogulin-knini (likai) vonal



Forrás: Havass Rezső (1911): A magyar-dalmát összekötő vasút jelentősége. 73. old.

1912-ben az Ö szervező munkája vezetésével jön létre a Gazdaság Földrajzi Szakosztály. Az alakuló üléskor Havass fejtette ki a szakosztály létrejöttének fontosságát és vázolta fel céljait. „Napjainkban a civilizált nemzetek szinte lázasan törtetnek előre a gazdasági fejlődés útján, s kétségtelen, hogy a gazdasági törekvések egyik nélkülözhetetlen támaszukat a földrajzi ismeretekben találják. ... De különösen rámutatunk a külkereskedelemre, amely civilizált nemzetek vagyonosodásának egyik fő forrása”.⁹

A szakosztály létrehozásának fontosságát több tényezővel igyekezett alá támasztani. Legfőbb okozati tényezőként az ország földrajzi fekvésével érvelt. A kelet és nyugat küszöbén való helyzet a gazdaságot arra predesztinálná, hogy Magyarországot erőssé tegye! Ennek ellenére ez nem történt így. Itt is megjelenik a Balkánnal, Fiumével való kapcsolatok intenzifikálásának igénye. Figyelmeztet a magyarok olaszokkal, németekkel való lépéshátrányára a magyar balkáni érdekek érvényesítése tekintetében. E tekintetben a jelen külpolitikai állással csaknem teljesen hasonló kép tárul elénk, akárcsak a ma politikusaihoz szólna.¹⁰

Havass Rezső az 1910-ben megalakult Turán Társaság alapító tagja. A „Turán” elnevezés egy német származású angol nyelvészről, Max Müllertől származik. A magyar geopolitikai gondolkodásba Vámbéry Ervin ültette át, megfogalmazva egy, az Adriától Kínáig tartó Eurázsiai Birodalom vízióját. A „turáni gondolat” köré tömörülő értelmiségiek több csoportba sorolhatók. A közös az volt bennük, hogy a magyarság geopolitikai törekvéseit szerették volna a Kárpát-medencében, illetve azon kívül újrafogalmazni. Egyeseknek ez a német és osztrák imperialisztikus törekvésekkel való versenyt jelentette a Balkán-

non, az Adrián és a Kárpát-medence határterületein. Ne feledjük, ebben az időben Magyarországnak bizonyos pángermán és az egyre erősödő pánszláv törekvésekkel is komolyan kellett számolnia. Ebben a kontextusban talán jobban érthető, hogy Havass műveit miért hatják át mélyen az imperialisztikus gondolatok. A földrajztudományért folytatott tevékenysége mellett a polgári foglalkozását is magas szinten művelte. Ezt támasszák alá például: „A magyar biztosítási törvényjavaslat az életbiztosítás szempontjából”, „A hadi-biztosítás”, „A gazdatisztek nyugdíj kérdése” című értekezései.¹¹

2. Összefoglalás

Napjainkban, amikor a magyar Fiume-kutatás éppen ébredő félben van¹² fontos, hogy a múlt tudományos tapasztalataiból merítve, ettől megerősödve új eredmények elérésére törekedjünk, amelyek a recens politika döntéshozói számára is használhatók. Ezért érdemes elődeink életét, munkásságát megvizsgálni, abból a megfelelő konzekvenciákat levonni. Havass Rezső személyében a magyar politikai földrajz és a magyar társadalom egy olyan karizmatikus személyiséget kapott, aki küldetésnek tekintette tevékenységét. Legfőbb célja a magyarság pozícióina a megerősítése volt az Adria Térségében. Ennek rendelte alá kutatásait, privát és hivatalos kapcsolatai egyaránt. Ezt természetesen mindig türelemmel, kitartással az észérvek fegyverével tette.

JEGYZETEK

1. Pap Norbert (2001): Törésvonalak Dél-Európában. PTE KMBTK, Pécs, 183 old.
2. Fodor Ferenc (2006): A magyar földrajztudomány története. MTA FKI. Budapest, 820 old.
3. Havass Rezső (1882): Ritter Károly Összehasonlító (Bölcsészeti) Földrajza. Wilokens és Waidl Könyvnyomdája, Budapest 12. old.
4. Pécsi Albert (1927): Havass Rezső emlékezete. In: Földrajzi Közlemények LV. kötet, Budapest, 81–83 old.
5. Havass Rezső (1913): Magyarország és a Balkán (Szerbia, Bulgária, Románia) Gazdaságpolitikai tanulmány. In.: Földrajzi Közlemények XLI. kötet, Budapest, 153–199. old.
6. Havass Rezső (1911): A magyar–dalmát összekötő vasút jelentősége. In.: Földrajzi Közlemények XXXIX. kötet, Budapest, 68. old.
7. Havass Rezső (1881): Fiume. In: Földrajzi Közlemények XIX. kötet. Budapest, 233–244. old.
8. Havass Rezső (1887): A suezai csatorna tekintettel különösen a mai gyarmati politikára és Fiuméra. Budapest.
9. Havass Rezső (1912): A Magyar Földrajzi Társaság Gazdaságföldrajzi Szakosztályának megalapítása alakalmából. (A Magyar Földrajzi Társaság Gazdaság Földrajzi Szakosztályának programja) Kertész József Könyvészete. Budapest, 6. old.
10. Havass Rezső (1887): A suezai csatorna tekintettel különösen a mai gyarmati politikára és Fiuméra. Budapest.
11. Havass Rezső (1909): A trializmus földrajzi szempontból. In.: Földrajzi Közlemények. XXXVII. kötet, Budapest, 380–390 old.
12. Jól mutatja ezt, hogy 2012 decemberében a Szegeden megrendezett V. Régiótörténeti Kutatások konferenciáján a Szervező Bizottság önálló Fiume szekciót állított fel, melynek keretében az alábbi előadások hangzottak el: Prof. Dr. Majdán János (Eötvös József Főiskola): A fiumei vasút kiépítése és a város alatti szakasz; Dr. Csc Makkai Béla (Károli Gáspár Református Egyetem): Horvátország és Fiume a magyar nemzetpolitikában a XIX–XX. század fordulóján; Dr. PhD Forman Balázs (Budapesti Corvinus Egyetem): Fiume szerepének változásai 1918 után; Dr. CsC Nagy Miklós Mihály (Nagymagyarország): Magyar kikötőváros a térben. Fiume földrajzi funkciói; Dr. PhD Simon P. Píroska (Kaposvári Egyetem): Támadás Fiume autonómiája

ellen. A fiumei Közigazgatási Bizottság 1897. évről készült jelentése nyomán; Dr. habil. Gulyás László (Szegedi Tudományegyetem): Fiume kérdése a versaillesi békekonferencián.

Az előadások egy jelentős része a Közép-Európai Közlemények No. 22-es számában (VI. évfolyam 2013/3. szám) „Tanulmányok Fiuméről” rovatban meg is jelent. Ezek bibliográfiai adatai az alábbiak: Hajdú Zoltán: Fiume 1868–1918: Erisz almája, avagy lebegő gyöngyszem Szent István koronáján? 7–14. old.; Makkai Béla: Horvátország és Fiume a dualista korszak nemzetpolitikai törekvéseiben. 15–26. old.; Nagy Miklós Mihály: Magyar kikötőváros a térben. Fiume földrajzi funkciói. 27–38. old.; Majdán János: A fiumei vasút kiépülése és annak város alatti szakasza. 39–46. old.; Simon P. Piroska: Támadás Fiume autonómiája ellen 47–54. old.; Szávai Ferenc: Vegyes választott döntőbírósgok (Fiume területén keletkezett pénzügyi kérdések rendezésére. 55–63. old.

Felhasznált irodalom

- Fodor Ferenc (2006): A magyar földrajztudomány története. MTA FKI. Budapest, 820 old.
- Havass Rezső (1881): Fiume. In: Földrajzi Közlemények XIX. kötet. Budapest, 233–244. old.
- Havass Rezső 1882: Ritter Károly Összehasonlító (Bölcsészeti) Földrajza. Wilokens és Waidl Könyvnyomdája, Budapest 93 old.
- Havass Rezső (1887): A suezai csatorna tekintettel különösen a mai gyarmati politikára és Fiuméra. Budapest
- Havass Rezső (1909): A trianoni békeszerződés földrajzi szempontból. In: Földrajzi Közlemények. XXXVII. kötet Budapest, 380–390. old.
- Havass Rezső (1911): A magyar–dalmát összekötő vasút jelentősége. In.: Földrajzi Közlemények XXXIX. kötet, Budapest, 67–85. old.
- Havass Rezső (1912): A Magyar Földrajzi Társaság Gazdaságföldrajzi Szakosztályának megalapítása alakalmából. (A Magyar Földrajzi Társaság Gazdaság Földrajzi Szakosztályának programja) Kertész József Könyvészete, Budapest.
- Havass Rezső (1913): Magyarország és a Balkán (Szerbia, Bulgária, Románia) Gazdaságpolitikai tanulmány. In.: Földrajzi Közlemények XLI. kötet, Budapest, 153–199. old.
- Pap Norbert (2001): Törésvonalak Dél-Európában. PTE KMBTK, Pécs, 183 p.
- Pécsi Albert (1927): Havass Rezső emlékezete. In: Földrajzi Közlemények LV. kötet, Budapest, 81–83. old.