

FIUME TURIZMUSÁNAK FEJLŐDÉSE (1868–1914)

Pelles Márton

Pécsi Tudományegyetem, Közgazdaságtudományi Kar, MTI, doktorandusz

DOI: 10.15170/TVT.2020.05.02.05

Absztrakt

Fiume gazdaságtörténetének vizsgálatai eddig fényt derítettek a kikötőváros pénzügyi, kereskedelmi és ipari fejlődésére a dualizmus idején, azonban a térségbe irányuló és azon áthaladó turisztikai célú forgalmának történetét még nem dolgozták fel eddig; noha Fiume révén épült ki a Monarchia rivierája Abbáziában és a kikötőváros tette lehetővé a szegények tengerpartjának is hívott Cirkvenicza fejlődését is. Tanulmányomban és előadásomban ezért szeretném összegezni a kortárs horvát történészek (Igor Žic, Theodoro de Canziani) ezirányú eredményeit és a saját a Fiumei Állami Levéltárban (Državni Arhiv u Rijeci) végzett kutatásaimat, hogy egy átfogó képet adjak arról, hogyan hozták létre a helyi vállalkozók a szállodaipar, a helyi látnivalók reklámja és a hajózási összeköttetések megteremtése révén a fiumei turizmust. Megállapításaimat természetesen számszerűsíthető adatokkal mutatom be, és igyekszem kapcsolódási pontokat adni az említett Abbázia és Cirkvenica turizmusának fejlődéséhez is. Munkámtól azt várom, hogy Fiume turizmustörténetének magyar nyelvű bemutatásával még komplexebb képet kaphatunk a város magyar időszakbeli fejlődésének rétegeiről.

Kulcsszavak: Fiume, turizmustörténet, hajóturizmus.

Az Innovációs és Technológiai Minisztérium ÚNKP-19-3-I kódszámú Új Nemzeti Kiválóság Programjának szakmai támogatásával készült.

Abstract

Studies of the economic history of Fiume have so far shed light on the financial, commercial and industrial development of the port city during the dualism, but the history of its tourist traffic to and through the region has not yet been researched; although with this infrastructural investment made it possible to build the riviera of the Monarchy in Abbazia, and for the poor classes the other seaside in Crikvenica. Therefore, in my study and lecture, I would like to summarize the results of contemporary Croatian historians (Igor Žic, Theodoro de Canziani) and my own research in the State Archives of Rijeka (Državni Arhiv u Rijeci) to give a comprehensive picture of how the local entrepreneurs established the tourism of Fiume, by the hotel builds, the promotion of local attractions, and the shipping links locally and worldwide. Of course, I present my findings with data and try to provide links to the development of tourism in Abbazia and Crikvenica. I expect from my work that by presenting the tourism history of Fiume in Hungarian, we can get an even more complex picture of the layers of the city's development during the Hungarian period.

Keywords: Fiume, tourism history, cruiser tourism.

Supported by the ÚNKP-19-3-I New National Excellence program of the Ministry for Innovation and Technology.

Bevezető

Fiume gazdaságtörténetének vizsgálatakor megkerülhetetlenül belefutunk a városba irányuló turizmus és az ott helyben erre felépített infrastruktúra volumenébe, mégis ennek a területnek a feldolgozása az eddigi kutatásokból még kimaradt (FRIED 2001). A mellőzöttségre magyarázat lehet, amelyet a helyi horvát turizmust kutató szakemberek hangoztatnak, miszerint a korabeli fiumei szállodák könyvei, melyek tartalmazták a konkrét vendégforgalmat az elmúlt száz év alatt nyomtalanul elvesztek.² Valóban, ha fellelőzzük a Magyar Statisztikai Évkönyvek sorozatát 1872 és 1914 között, akkor a fiumei vendégforgalomról nem, csak a hajózási személyforgalomról kapunk értesüléseket. Talán az egyedüli szállodai vendégforgalmat bemutató kiadvány egy 1901-es fiumei statisztikákat közlő füzet, mely szól a vendégéjszakák számáról is.³ Ezen adathiány ellenére számos másodlagos forrás sejteti milyen nagy volumenű is volt a fiumei és rajta keresztül a szűkebb magyar tengermellék turizmusa. A Guida di Fiume kalauz sorozat hirdetésekkel bőven ellátva tájékoztat minket a város és környéke látivalóiról és szálláshelyeiről, a Fiumében alakult turistaegyletek, szintén ennek a széles kínálatnak a növekedésére utalnak, magának Abbáziának ill. Cirkvenicának a fejlődése pedig szintén a Fiumén áthaladó turisták révén valósulhatott meg. Tanulmányomban az eddig bemutatott lehetőségek mentén ezért körül járom azt, hogy Fiume turizmustörténete kapcsán milyen módon lehet a töredékes forrásokból egy egész képet kirajzolni. Munkám újszerűségét pedig az adja, hogy szemben a helyi kutatókkal bírom a magyar nyelvet is és így a töredékes olasz és horvát nyelvű források értelmezése mellett a jelentősebb számú magyar forrást is be tudom építeni az elemzésembe.⁴

1. Fiume és a helyi turisztikai infrastruktúra fejlődése

Fiume Magyarország egyetlen kikötője volt, melyet először 1776-ban királyi adományképp kapott meg hazánk Mária Teréziától, mint akkor éppen a Habsburg család fennhatósága alatt működő várost (CSÁSZÁR 1842). Ezt követően a kikötő fejlődése a második magyar időszak (1822–1848) alatt kezdődött el, melyet a szabadságharc nyitányaként a horvát csapatok 1848 augusztus 31-i bevonulása tört meg. Az 1868-as magyar-horvát kiegyezés részeként került aztán Fiume újra a magyar közigazgatás alá, mely meghozta számára a gazdasági fejlődés aranykorát. Az 1914 nyaráig tartó békés fejlődés Fiumét igazi modern világkikötővé tette. A kiépült kikötői infrastruktúra, mintegy 100 millió Korona állami beruházással valósult meg és a helybe települt ipar lakosságvonzó képessége miatt, a városból befolyt illetékek és adók révén az állami beruházások már 1886-tól megtérültek és onnantól profitot termeltek (PELLES – ZSIGMOND 2019).

A városban tehát virágzott az ipar, évről évre bővült a kereskedelem, a nagy pénzintézetek megjelenése pedig biztos jövőképet rajzolt a Monarchia legkülönbözőbb sarkaiból érkező befektetők számára. Fiume társadalma így egy többnyire békés szimbiózisban működő multikulturális társadalom volt. A város lakosságának többsége olasz anyanyelvű volt ez az egyes népszámlálások idején átlagosan mintegy 45%-ot tett ki. A második legnagyobb nemzetiség a horvátság volt a maga 35%-val. A magyarság részaránya körülbelül 10–13%-os volt, míg a város összlakosságának átlagosan 4–5%-a német volt (FRIED 2001). A lakosság ilyen irányú összetétele véleményem szerint a fiumei turizmusra is élenkítően hatott, hiszen itt otthon érezhette magát utazása alatt a magyarországi, osztrák, olasz és szláv nyelvterületekről érkező utazó is.

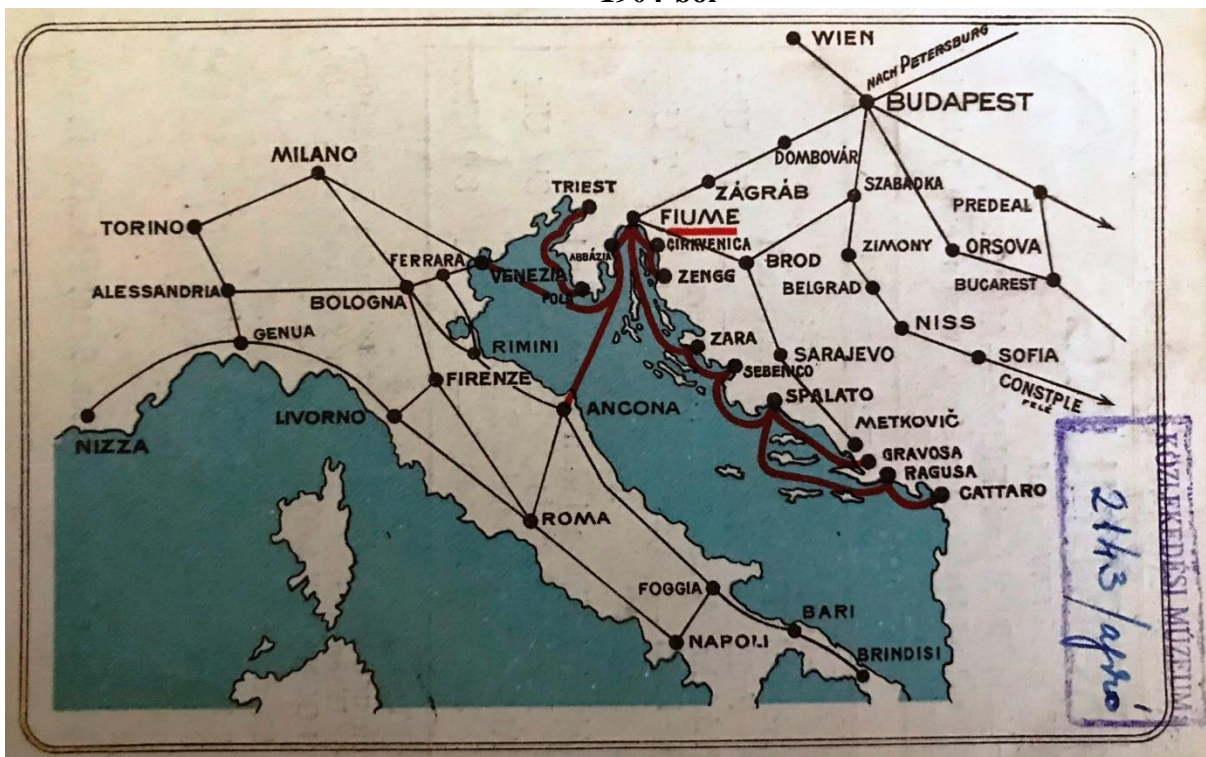
² Ezt az értesülést 2019. októberében Fiumében, személyes kutatóutam során a város két jeles helytörténésze Thedoro de Canziani és Igor Žic is megerősítette.

³ A szállodai adathiány nem csak Fiumét de Abbáziát is érinti Marin Kos 2018-as szakdolgozata, mely Abbázia szállodáiról szól is csak a kínálati oldalt mutatja be a szállodai férőhelyek révén, melyből arra következtethetünk, hogy a tényleges forgalomról ott sem maradt fenn adat.

⁴ Maga a tanulmány, mint turizmustörténeti munka egyúttal jól beilleszthető a PTE KTK Marketing és Turizmus Intézetében folyó ezirányú kutatásokba is, hiszen a magyar turizmus korai fejlődéséről az utóbbi időszakban több publikáció is napvilágot látott: CSAPÓ ÉS TÁRSAI 2017; KAPOSÍ – GONDA 2019; GONDA 2019.

A kikötő kiépülése a turizmus szempontjából két fontos hatást indukált. Egyfelől a fejlődő Fiumét 1873-ban egyszerre két irányból kapcsolta be a vasút a Monarchia vérkeringésébe. Az egyik vonal Budapest–Zágráb felől, míg a másik Bécs–Laibach felől érte el a várost. A másik hatás a hajózásban jelentkezett karöltve a technológiai fejlődés révén a gőzhajózással, így az 1880-as évektől kezdve jöttek létre a térségben az áruszállítás mellett a személyszállítással is foglalkozó partmenti gőzhajózási vállalatok (PELLES–ZSIGMOND 2018:119–137). Ezek között legfontosabb a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. volt, mely több elődszervezetből állt össze 1891–1901 között. A cég az Adriai-tenger egészén végzett rendszeres menetrendszerű személyszállítást. E mellett egy másik magyar vállalat az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. 1913-ban indította el a Fiume–Észak-Afrika vonalon a luxusturisztikai célú utazásait mely a Kanári-szigetekig és vissza közlekedett (PELLES–ZSIGMOND 2019:92).

1. kép: Prospektus a Fiumei vasúti és tengeri személyszállítási csatlakozási irányokról 1904-ből

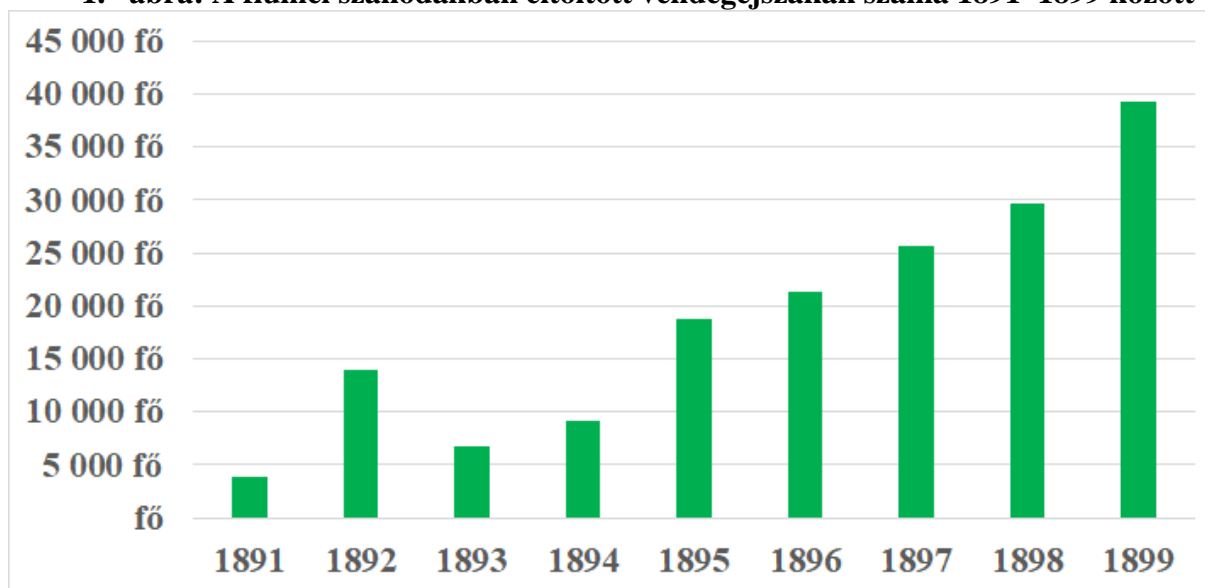


Forrás: MMKM. 2143.

A fiumei vasút kiépülésének volt egy olyan multiplikátor hatása, mely a turizmus vizsgálatánál is döntő jelentőségű. A mai fogalmaink szerinti Abbázia a maga palotáival a Déli Vasúttársaság révén épült ki. A legenda szerint Friedrich Schüller, amikor megszemlélte a Laibach–Fiume vasútvonal tervezett nyomvonalát az Isztriai-félsziget babérerdői és a Quaernoroi-öböl azürkék tengerének láttán elhatározta, hogy az apátságáról Abbaziának hívott településen felépíti a Monarchia Riviéráját (KOS 2018). Így a jövőbeli kutatásokra való tekintettel a fiumei vasút átadásától kezdve feltételeznünk kell a fiumei turistaforgalomról azt is, hogy ennek egy része minden bizonnyal Abbázia felé is továbbutazott. Ugyanitt kell arra is utalnunk, hogy egyes fiumei levéltári források utalásokat tesznek arra, hogy „a nyári hőség elől” a fiumei vasútvonalon sokan utaznak szabadságuk ideje alatt a mai szlovéniai hegyvidékekre, így a vasút egy oda-vissza irányuló turistaforgalom előtte nyitotta meg az utat (DAR. JU–5. 191–1894–685). A turisták informálására és részükre programok kínálatára több helyi szerveződés is született. Ezek között talán a legnagyobb lefedettséggel a Magyar Turista Egylet Fiumei Szekciója bírt (DAR. JU–5 328–1902–1476), de volt a helyi vadászoknak is saját egyesülete, illetve a helyi viszonyokra való tekintettel a Csónakegylet és más sportegyesületeket is ide sorolhatunk (FRIED 2001:133).

A városi turisztikai infrastruktúra kapcsán megkerülhetetlen a szállodák bemutatása. Fiumében a dualizmus idején 16 hotel működött, a szomszédos Sušakon, mely Horvátország része volt pedig további 5 helyen szállhattak meg a vendégek. A fiumei szállodák egymáshoz közel három csoportban helyezkedtek el. A vasútállomás környékén épült meg a Hotel Deák, a Hotel Bristol, a Hotel Hungaria, a Hotel della Ville és a Hotel Imperial; a tengerparti mólóknál a Grand Hotel Europa, a Hotel Adria, a Hotel Lloyd és a Hotel Quarnero; a történelmi belvárosban pedig az Albergo Popolare, a Hotel alla Città di Milano, a Hotel alla Città di Fiume, a Hotel alla Marina Mercantile, a Hotel Bonavia és a Hotel Royal. Ezen szállodákon felül még állt az egykori Via industrián a Kivándorlóház, vagy Kivándorlószálloda, mely a Fiume–New York viszonylatban kivándorló magyaroknak adott ideiglenes menedéket a kéthetenkénti hajók indulásának kivására (ŽIC 2017). Berendezéseket tekintve a szállodák nagyjából ugyanazt tudták, mely egyben a legmodernebb elvárásoknak is megfelelt: elektromos világítás, néhol lift, kényelmes, komfortos szobák, és többnyire saját éttermeik és kávézóik is voltak, melyekben a magyar a német és a francia konyha szerint készítettek ételeket és elérhetővé tették a helyi borokat és a Kőbányai polgári sört is itallapjaikon (GUIDA DI FIUME 1910). A szállodákban megszállt vendégekről egyetlen statisztikai kimutatásunk van, ezek alapján az alábbi diagramot lehet szerkeszteni a városban eltöltött éves vendégéjszakák számáról (1. ábra). Annak ellenére, hogy ez a kimutatás csak töredékes, növekedést mutat az 1890-es évtized fiumei szállodai vendégfogalma.

1. ábra: A fiumei szállodákban eltöltött vendégéjszakák száma 1891–1899 között



Forrás: Statisztikai adatok Fiume városáról és forgalmáról 1901:129.

Ha összegezni akarjuk a turisztikai célú infrastruktúrafejlesztéseket, akkor látnunk kell, hogy a dualizmuskori Fiumében minden feltétel adott volt a helyi és az átmenő turizmus fejlődésére. Megépült a vasútvonal Budapest és Bécs irányába, létrejött egy modern kikötő, megépült csak Fiumében 16 szálloda, létrejöttek partmenti turistautakat kínáló gőzhajózási vállalatok és alakultak helyi turista egyletek is a pihenni és üdülni vágyók igényeinek kielégítésére.

2. Fiume turisztikai látnivalói, és ezek korabeli reklámja

Sok szempontból megközelíthetjük mi vonzotta a kor utazóját Fiuméba. A Budapest és Bécs mintájára épített klasszicista stílusú tengerpart eklektikussága, amint az ember belépett a történelmi belvárosba, ahol a szűk utcákon mintha időutazáson vett volna részt, hogy aztán a hegy előterében a monumentális reneszánsz stílusú Kormányzói Palota állja útját. Ugyanakkor nem is feltétlen a városi épületek voltak oly lenyűgözőek Fiume építészetében, hanem a modernnek számító gyárak és ezek környezete. A Kőolajfinomító, mely Közép-Európa első ilyen profilú gyára volt főleg az uralkodói és kormányzati tiszteletbeli vendégek kedvelt látványossága volt. Az évek folyamán Ferencz Józseftől kezdve számos európai és távolkeleti uralkodó is megfordult ott (PELLES – ZSIGMOND 2018). De természetesen nem feledkezhetünk meg az igazi „magyar tenger” mitikus vonzásáról sem, mely szintén vonzotta az utazókat Magyarország belső területeiről. Gondolhatunk itt Kosztolányi Dezső saját élményire is, melyeket az Esti Kornél ciklusában örökített meg 1901-ben. Az író élénk tárja mit jelentett a soknemzetiségű de valahol mégis magyar város egy „hazuról” érkezőnek.

A város turisztikai vonzerejének növelésére Fiume Városa 1910-től kezdődően évkönyvként mindig kiadta a Guida di Fiume turistakalauzt. Hasonlóan más magyarországi kalauzokhoz ezek is többnyelven széles közönséget célozva gyűjtöttek össze hasznos tudnivalókat a városról, a helyi árakról, éttermekről, szállodákról, gyárakról, különleges szuvenírekről stb. A következőkben így ezek alapján kívánom bemutatni mit gondoltak a fiumeiek a város korabeli vonzerejéről.

A kiadványokban a legfontosabb helyet a kultúra, azon belül is a színházak kapják. Fiumében három színházat mutatnak be, ezek közül a legrégebbi a Fellner és Hellmer építésziroda által tervezett Ürményi téri Verdi Színház volt.⁵ A második volt a Teatro Fenice a Via Ciottán, a harmadik pedig a Teatro Thalia a fiumei kálváriára vezető úton. Mindhárom színházban hasonló repertoár volt jelen a műfajok tekintetében, azaz operák, operettek, olasz vígjátékok és balett. Az árak tekintetében ugyanakkor éles eltéréseket figyelhetünk meg. A Verdiben a tavaszi évadban 80 fillér és 3 Korona, az őszi évadban 40 fillér és 1,6 Korona között mozogtak az árak. A Teatro Fenice és Teatro Thalia pedig 40 fillér és 1 Korona között kínált ülőhelyeket a nézőtéren (GUIDA DI FIUME 1910; 1911).⁶

A kiadvány a már említett levéltári utalást megerősítve nem csak Fiume és szűkebb környéke (Abbázia, Lovran) látnivalóit és szállodáit tartalmazza, de tartalmaz hirdetések a Monarchia belső területeire nézve is. Mivel a kiadvány fő nyelve az olasz, így feltételezhetjük, hogy nem csak a Monarchiából Fiuméba érkező, hanem az Olaszország felől Fiuméba és így tovább a Monarchiába utazó közönségnek is szólt. Ennek megfelelően például értesülhetünk arról, hogy milyen díjszabás mellett utazhatunk vasúton Fiuméből a birodalom belső területei felé. A vasúti személyszállítás különbséget tett személy- és gyorsvonatok között; néhány példát kiemelve bemutatom a legolcsóbb és legdrágább jegyek közötti különbséget. Fiume kiindulással Abbáziába vonatozhatott a korabeli utazó 40 fillér és 1,6 Korona közötti áron, Ljubjanába 4,70 K és 12,40 K áron, Grazba 15,40–41,00 Koronáért, Budapestre pedig 24,70–65,70 Koronáért. Ezen árakat, ha átszámítjuk mai forint árfolyamra, akkor láthatjuk, hogy a korabeli vasúti közlekedés a mai korban a repülésnek feleltethető meg leginkább, hiszen az akkor még modernnek számító vonatok, a frissen épült állomások épületeiben az utazó úgy érezhette magát, mint napjainkban a repülőkön, repülőtereken, ez számított a közösségi közlekedés csúcsának. Így mai árfolyamra fordítva a Fiume – Abbázia utazás 1 800–7 200 forintba kerülne, míg a Fiume – Budapest utazás 111 150–295 650 forintba.

⁵ Ugyanez az építésziroda tervezte többek között a budapesti Vígszínházat és szembetűnő a hasonlóság kívül és belül is, ha felkeressük a két intézményt.

⁶ A korabeli és mai árak összehasonlítása kapcsán meg kell jegyezni, hogy a Korona egy aranyalaphoz kötött valuta volt, 3 280 Korona volt egyenértékű 1000 gramm színarannyal. Mivel az arany ára napjainkban ciklikusan változik, megközelítőleg 1 korabeli Korona ma 4 500 Forintot érne.

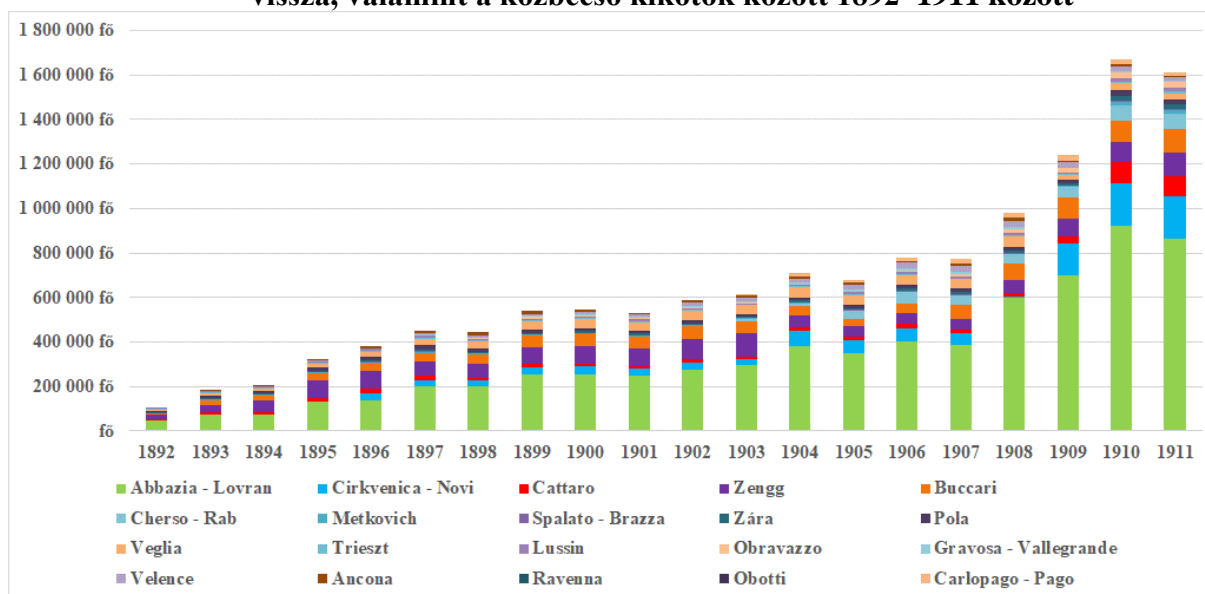
Noha a Guida di Fiume csak négy évfolyamot ért meg az első világháború előtt és így nem tudott véleményem szerint igazán kibontakozni, sok hasznos információt találhatott benne a korabeli utazó. Nem ismertetem sok részét a könyvnek például a cégek telephelyeinek és munkásainak listáit, mindazonáltal úgy gondolom ez a kiadvány egy jó kezdeményezése volt a városnak.

3. A tengeri személyszállítás főbb eredményei

Fiume földrajzi elhelyezkedéséből adódóan egyik kiemelt turisztikai terméke a különféle vízi utazási lehetőségekben rejlett. A város kikötőjét folyamatosan látogatták a legkülönbözőbb országokból érkező gőzösök és vitorlások, melyek többnyire áruszállítással foglalkoztak, ugyanakkor ezek egy része kismértékű személyszállítást is végzett. Ezek mellett azonban, ahogy már utaltam rá voltak kifejezetten személyszállításra szakosodott társaságok is. A hajózásban a korabeli szabályozás három osztályt különített el, a kisparthajózást, mely az Adriai-tenger térségét jelentette, a nagyparthajózást mely kiterjedt a Földközi- és Fekete-tengerre, valamint a hosszújaratú hajózást, mely korlátlan hajózást tett lehetővé a világ tengerein.

A fiumei tengeri személyszállítás döntő többségét a kisparthajózási vállalatok bonyolították le. Ezek között legfontosabb a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. volt, mely fennállása alatt (1891–1914) 47 kisméretű gőzhajóval tartott fenn rendszeres járatokat Fiume és az Adriai-tenger keleti kikötői, valamint a Fiume – Velence, Fiume – Abbázia és Fiume – Ravenna vonalakon. Tudjuk, hogy a társaság kifejezetten turisták szállítására szakosodott szalon gőzösökkel is járt ezen kikötőket, illetve számos levéltári forrás szól, arról, hogy iskolás osztályok kirándultak rajtuk, vagy éppen szövetséges országok előkelőségeinek mutatták be az Adriai-tengert általuk (DAR. TH. 8–1908–IV–263). A társaság összegzett személyforgalmát az alábbi 2. ábra szemlélteti. Láthatjuk, hogy a társaság hatalmas volumenben szállított utasokat évente szinte töretlen növekedés mellett. Az érintett kikötők kapcsán egyébként átlagosan 91,49%-ban megegyezett a Fiuméből elutazott, majd oda visszaérkező utasok száma, tehát valószínűsíthetjük, hogy a forgalom nagyrésze turisztikai célú utazás volt.

2. ábra: A Magyar-Horvát Rt. személyforgalma Fiuméből az alábbi kikötőkbe és vissza, valamint a közbeeső kikötők között 1892–1911 között



Forrás: Magyar statisztikai évkönyvek 1892–1911 közötti kiadványai.

Vizsgáljuk meg a három legnagyobb utasforgalommal bíró útvonalat a konkrét forgalom és az árak tekintetében is. A Fiume – Abbázia – Lovran – Fiume vonal volt a számok alapján a legkedveltebb. Itt 1892–1911 között 6,7 millió utas közlekedett a társaság gőzösein. Az oda út 0,8 K (3 600 Ft) volt, míg a menettérti jegy 1,2 Koronába (5 400 Ft) került. A szegények üdülőjeként is számontartott Cirkvenica irányába 1 millió utast szállított a vállalat, itt a jegyek 1,2–2 (5 400–9 000 Ft) Korona között mozogtak. Cattaroba 15,92–76,38 Koronás (71 640–343 710 Ft) áron 462 ezren utaztak. Az árak tekintetében így rövid távon a hajózás olcsóbb, volt, mint a vasúti közlekedés, azonban előbbi költsége gyorsabban emelkedett a távolság növekedésével, mint a vasúté. Fontos megjegyezni még, hogy a korban csak egy társadalmi osztály élvezett kedvezményt a tengeri utazásokban, a katonák körülbelül – vonalak függvényében – 50%-os áron utazhattak (GUIDA DI FIUME 1910:55).

A kisparthajózásban versenytársa volt a Magyar-Horvát Rt.-nek a zenggi Horvát tengerhajózási Rt., az Osztrák-Horvát Tengerhajózási Rt. és néhány olasz társaság elhanyagolható mértékű személyforgalommal. A Horvát Rt. két járattal volt jelen a magyar kikötőben a Fiume – Volosca – Abbázia – Lovran és vissza, valamint a Fiume – Portoré – Cirkvenica – Selce – Novi – Zengg és vissza vonalakkal. Ezeket átlagosan évente 50 ezer főt utaztatott 40–60 filléres (1 800–2 700 Ft) jegyárak mellett. Az Osztrák-Horvát társaság egy vonallal a Fiume – Abbazia – Lussin – Arbe és vissza járattal volt jelen, melyen évente átlagosan 40 ezer fő utazott 1,2–7,8 (5 400–35 100 Ft) Koronás árak mellett (FIUME HAJÓ- ÉS ÁRUFORGALMA 1913:22).

2. kép: Két menetjegy a Magyar-Horvát Rt. Fiume – Olaszország járatairól

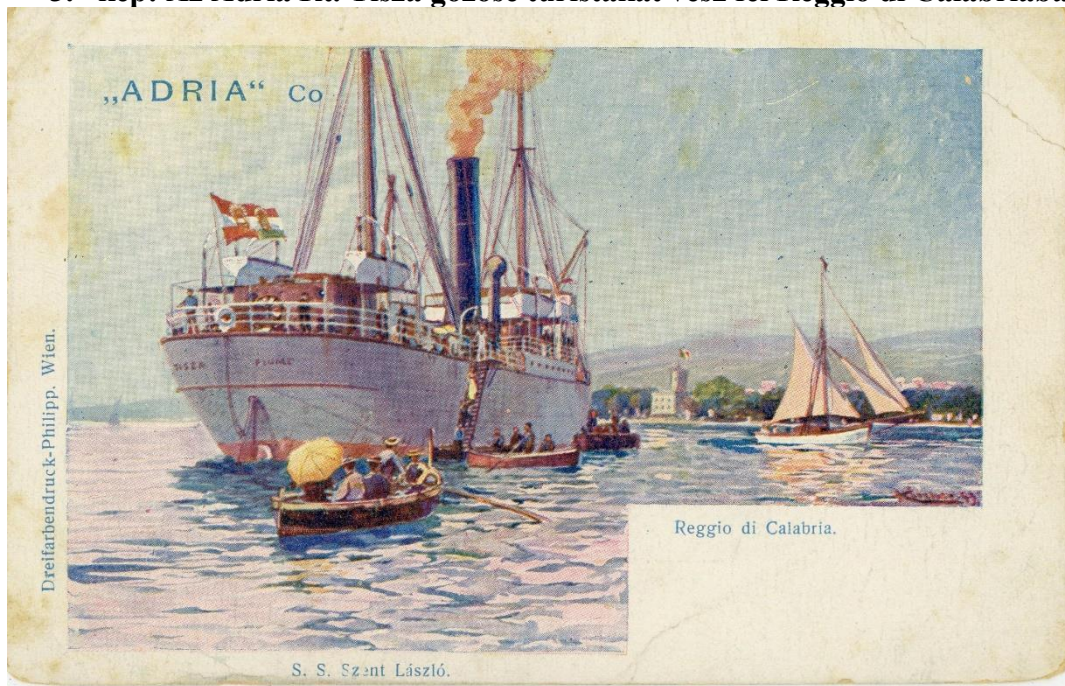


Forrás: MMKM. 5873 és 5899.

A Magyar-Horvát Rt. kapcsán ki kell emelnünk a Magyar Államvasutakkal kötött együttműködését is, mely értelmében, mint államilag támogatott társaság köteles volt a MÁV Budapest felől érkező szerelvényeit bevárni (PELLES – ZSIGMOND 2018). Ez lehetővé tette, hogy az utazók egy például Budapestről Rómába vásárolt jeggyel gondtalanul levonatozhassanak Fiuméba, ahol az M-H Rt. hajóján eljuthattak az olasz partkora, hogy újra vonatra szállva folytassák útjukat. Az alábbi ábra egy korabeli prospektusban mutatja be ezt a lehetőséget. A nagypart és hosszújaratú hajózás kategóriájában minden a kikötőből induló kereskedelmi gőzösön volt körülbelül egy tucatnyi hely azoknak, akik távoli földrészekre szerettek volna borsos áron utazni, de egyes társaságok kifejezetten a turistaforgalomnak szánt luxus szalonjáratokat is fenntartottak. Ilyen volt az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. is, mely a századfordulótól kezdve fejlesztette személyszállító kapacitásait, melynek eredményeképpen az 1910-es években már olyan hajói is közlekedtek, melyeken a turisták Fiuméből a Kanári-szigetekig és vissza utazhattak. Ezeket a hajókat a levéltári források tanúsága szerint hűtött tokaji borokat, Pick szalámit szolgáltak fel az utazóknak, és mozifilmeket is vetítettek nekik (DAR. TH. 412–1907–XVIII–1768).

Az Adria Rt. járatain a Fiuméből és Fiuméba utazók száma átlagosan 500–500 fő körül mozgott évente, míg a köztes kikötők közötti forgalom átlagosan 25 000 főt tett ki (MAGYAR STATISZTIKAI ÉVKÖNYVEK 1899–1913). Hasonlóan az Adriához a Cunard Steamship Company is szállított turistákat a hosszújratú hajózásban. Ez a cég felügyelte a Fiume – New York közötti kivándorlást és a kivándorló hajókon sokszor az emigránsok mellett turisták is utaztak; ők 1904–1914 között összesen 36 978-an voltak (PELLES 2019).

3. kép: Az Adria Rt. Tisza gőzöse turistákat vesz fel Reggio di Calabriában



Forrás: MMKM. KPLGY. 4619.

4. Összegzés

Tanulmányomban bemutattam Fiume turizmusának fejlődését a fellelhető levéltári, szakirodalmi és statisztikai források alapján. Tekintettel arra, hogy az adott korszakhatárokon belül (1870–1914) elenyésző kimutatás készült, illetve maradt fenn, sokszor töredékes információkra alapozva lehetett megközelíteni a magyar kikötő turizmusát jelentő kínálatot és az azt személyforgalomban megtestesítő keresletet. Ezek ellenére írásomban három fő pillér mentén összegeztem az ismereteket. Először bemutattam, hogy milyen infrastruktúra épült ki a közlekedési lehetőségek megteremtésével és a helyi fiumei kezdeményezésekkel, melyek pozitívan stimulálták a térségbe érkező, illetve azon áthaladó turistaforgalmat. Ezután megnéztem, hogy Fiume Városa a Guida di Fiume kalauz által, milyen módon igyekezett a fiumei turisztikai lehetőségeket megismertetni a célközönséggel. Végül Fiume sajátos tengerparti helyzetére való tekintettel bemutattam és elemeztem a kikötőn keresztül személyforgalmat közvetítő hajózási vállalatok működését. Összességében úgy gondolom, hogy a fiumei tényleges turizmus még az ebben a tanulmányban megrajzolt számoknál is nagyobb kellett, hogy legyen. A megannyi szálloda, étterem, vendéglő virágzása, azok nagy marketingtevékenysége, és a korabeli fotók, képeslapok tanúsága szerint Fiumének nagyobb turizmusa lehetett a magyar időszakbeli fénykorában a város tényleges lélekszámához mérten, mint napjaink Rijekájának, mely épp a 2020-as Európai Kulturális Fővárosi év kapcsán próbálja a régi aranykort meghaladni.

Levéltári források:

Državni Arhiv u Rijeci – Fiumei Állami Levéltár.

DAR: JU–5: A Fiumei Magyar Királyi Kormányzóság iratai (1870–1918).

DAR. TH: A Fiumei Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai (1870–1918).

MMKM: A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívuma.

Statisztikai források:

[Fiume hajó- és áruforgalma \(1913\)](#). Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. Könyvnyomdája, Budapest.

[Magyar Statisztikai Évkönyv \(1872–1914\)](#). Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. Könyvnyomdája, Budapest.

Statisztikai adatok Fiume városáról és forgalmáról (1901). Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. Könyvnyomdája, Budapest.

Irodalomjegyzék:

CSAPÓ J. – GONDA T. – TÖRZSÖK A. – GALAMBOS I. (2017): *A Balaton vendégforgalmának fejlődése a két világháború között: The Development of Guest Flow at Lake Balaton Between the Two World Wars*. TERÜLETI STATISZTIKA 57: 665–685.

CZÁSZÁR Ferenc (1842): *A fiumei kikötő*. Eggenberger J. és fia könyvtárusi bizomány, Pest.

FRIED Ilona (2001): *Emlékek városa Fiume*. Ponte alapítvány, Budapest.

GONDA Tibor (2019): *Pécs turizmusának első aranykora: az 1930-as évek*. Közép-európai Közlemények 12: 53–69.

Guida di Fiume (1910–1914). Sovvenzionata dall'inclito Municipio di Fiume, Fiume.

KAPOSI Zoltán – GONDA Tibor (2019): *Pécs turizmusának első aranykora*. Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok 4 : 59–81.

KOS, Marin (2018): *Opatija – Sehenswürdigkeiten und Geschichte*. Međimursko veleučilište u Čakovcu, Čakovec, 2018. Szakdolgozat.

KOSZTOLÁNYI Dezső (1932): *Esti Kornél*. <https://mek.oszk.hu/00700/00744/00744.pdf>

PELLES Márton (2019): *A Cunard Steamship Company szerepe a fiumei kivándorlásban (1902–1914)*. Közép-európai Közlemények XII. évf. 2. szám. 73–82.

PELLES Márton – Zsigmond Gábor (2018): *A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet története (1868–1918) – The Hungarian maritime trade history of Fiume (1868–1918)*. Pro Pannonia Kiadói Alapítvány, Pécs.

PELLES Márton – ZSIGMOND Gábor (2019): *Egy sikeres magyar közlekedés és gazdaságfejlesztési beruházás. A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet eredményei (1868–1913)*. Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle 2019. 72–95.

ŽIC, Igor (2017): *Riječki hoteli nekad i sad – Hotels in Fiume then and now*. Exhibiton in Galerija Principij, Rijeka voltun 4., between 2017. october 24 and 31.