

**SASHALMI Ádám**

**PhD-hallgató**

**Pécsi Tudományegyetem, Földtudományok Doktori Iskola, Pécs**

**PhD student**

**University of Pécs, Doctoral School of Earth Sciences, Pécs, Hungary**

**email: sashadam@gamma.ttk.pte.hu**

**TRIESZT SZEREPE AZ OLASZ GEOPOLITIKAI  
ÉS GEOÖKONÓMIAI ELKÉPZELÉSEKBEN  
A KÉT VILÁGHÁBORÚ KÖZÖTT**

*THE ROLE OF TRIEST IN THE ITALIAN GEOPOLITICAL  
AND GEOECONOMIC THEORIES BETWEEN  
THE TWO WORLD WARS*

**ABSTRACT**

This paper aims to describe the role of Trieste in the Italian geopolitical and geoeconomic theories and strategies between the two world wars. The article is based on three statements: 1. Trieste lost its outstanding trading position after World War 1. 2. Despite the loss of significance, its advantageous geographical position made the port-city important for the Italian foreign policy. 3. The symbolic role of Trieste was also determinative in the Italian policy. The literature and the statistical data proved my first statement, the trading position of Trieste changed in a negative way after the territorial changes of the peace agreements. Although there was partial success in the turnover of goods of the port of Trieste in the researched era, though, the city could not manage to reach the pre-war time results. However, my second statement was also proved, Trieste was important for the Italian foreign policy due to the strong impact of the geopolitical theories which envisioned a remarkable role for the city in the influence of the states of the Danube Basin and the Balkan Peninsula. Eventually, primarily due to the political changes in Central Europe the trading flows dropped between Trieste and the client countries, which led the city into crisis. Responding to the crisis the local industry was improved successfully. But besides the geopolitical and economic objectives there were other determinative factors in the development of the city, such as the symbolical significance of the ‘home returned’ city.

**Kulcsszavak:** kereskedelem, geopolitika, geoökonómia, Duna-medence, Balkán-félsziget

**Keynotes:** trade, geopolitics, geo-economy, Danube Basin, Balkan Peninsula

## 1. Bevezetés

A jelen tanulmány választ kíván adni azokra a kérdésekre, hogy Trieszt milyen szerepet töltött be a két világháború közötti olasz geopolitikai és geökonómiai elképzelésekben, milyen szerepet szántak a kikötővárosnak az olasz stratégiák megvalósításában? A város a legfontosabb geopolitikai gondolkodók elméleteiben történő megjelenésének elemzése mellett a tanulmány vizsgálja azt is, hogy a gyakorlatban, az olasz külpolitika kontextusában mennyire sikerült megvalósítani ezeket az elképzeléseket. A cikk továbbá képet kíván adni Trieszt fejlődésének sajátosságairól a vizsgált időszakban, a várost érintő változások sikerességének vagy sikertelenségének okairól. A felhasznált irodalmon belül fontosnak tartom kiemelni Giulio Sinbaldi (2010) könyvét,<sup>1</sup> amely a két világháború közötti olasz geopolitikai iskola elméleteit dolgozza fel, valamint a Laura Cerasi (2008) által szerkesztett könyvet,<sup>2</sup> amely az észak-adriai kikötők, köztük Trieszt két világháború közötti fejlődéséről ad számot. Említést érdemel még a „Geopolitica Rassegna mensile di geografia politica, economica, sociale, coloniale” című 1939 és 1942 között működő folyóirat, amelynek az 1. évfolyam 3-ik száma foglalkozik kiemelten Trieszttel. Mindezekon kívül több más olasz és magyar földrajz-, történelem- és más társadalomtudományhoz kapcsolódó mű is feldolgozásra került a tanulmány megírása során.

## 2. Módszertan

A tanulmány támaszkodik a kapcsolódó, releváns szakirodalom feldolgozására. Ezen kívül a szakirodalmi források alapján térképi elemek is készültek, amelyek elemzése és kiértékelése szintén fontos részét képezik a cikknek. Nem utolsó sorban pedig a témáról szóló korabeli és későbbi írások több statisztikai forrást is tartalmaznak, ezeknek az adatoknak a kielemezésére, az eredmények grafikonokon, ábrákon történő megjelenítésére szintén sor került a tanulmány elkészítése során.

## 3. Az olasz geopolitikai iskola elképzelései

A két világháború között megszülető olasz geopolitikai iskola három stratégiai színteret nevesített meg az olasz nagyhatalmi célok számára: a Mediterráneum (Földközi-tenger medencéje), a Duna-medence és a Balkán-félsziget térsége, valamint az olasz gyarmati expanzió Afrikában. Az olasz hegemonia megvalósításának szempontjából a legfontosabb térség a Mediterráneum, amely a mackinderi „Heartland”-elmélethez hasonló,

annak mintájára, kiemelt történelmi jelentőségű zónaként, magterületként jelent meg az olasz geopolitikai elképzelésekben.<sup>3</sup>

KA Duna-medence és a Balkán-félsziget térsége szorosan kapcsolódik az olasz hegemon elképzelésekhez a Mediterráneumban.<sup>4</sup> A korabeli elméletek szerint, ha Olaszország uralni akarja a Földközi-tenger keleti medencéjét, akkor meg kell akadályoznia, hogy rivális hatalmak behatolhassanak. Az ellenfeleknek erre a Balkán-félszigeten keresztül lenne lehetőségük. Az olasz geopolitikai gondolkodók három hatalmat neveztek meg, amelyek fenyegethetik az olasz érdekeket a Mediterráneum keleti felében: Oroszország (akkori nevén a Szovjetunió), Németország<sup>5, 6</sup> és az Egyesült Királyság. Utóbbi a Görögországban erőteljesen érvényesülő brit befolyáson keresztül volt jelen a térségben (1. térkép).<sup>7</sup>

**1. térkép: A Duna-medence és a Balkán-félsziget államainak geopolitikai helyzete az olasz elképzelések szerint a két világháború között**

**Map 1.: The geopolitical situation of the states of the Danube Basin and the Balkan Peninsula according to the Italian theories between the two world wars**



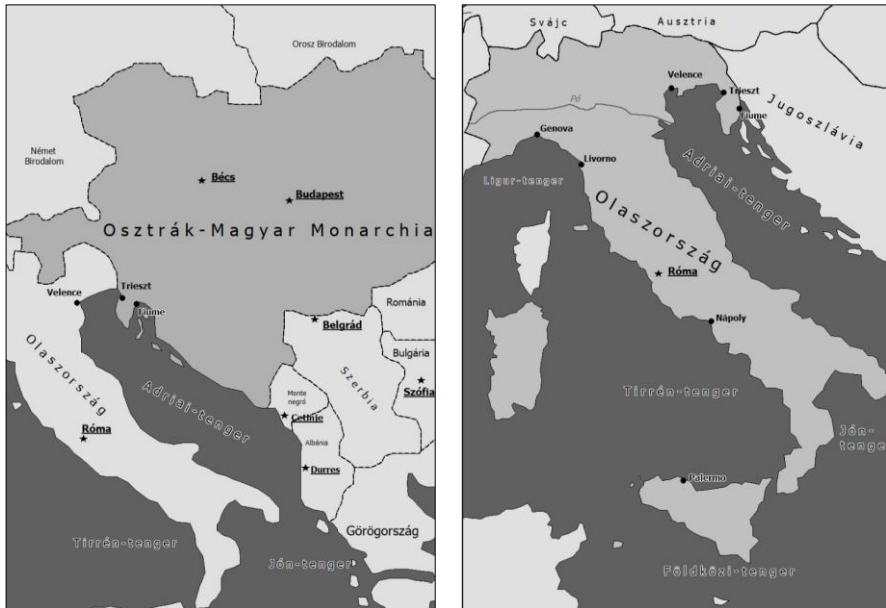
Saját szerkesztés

A Duna-medencei országok, különösen Ausztria, Csehszlovákia és Magyarország, a német előrenyomulással szemben voltak fontosak. A Duna és mellékfolyói, mint közlekedési és kommunikációs csatorna előnyt jelentett Németország számára hatalmi befolyásának kiterjesztésére, nem csak a Duna-medencei, hanem a balkáni országok esetében is.<sup>8,9,10</sup> Németország Oroszországgal szemben például komoly gazdasági befolyásra is szert tudott tenni a térség országaiban, amely komoly versenyre készítette Olaszországot. Olaszország szintén a geoökonómia eszközeivel kívánta befolyásolni a térség államait. Az olasz stratégia az volt, hogy egyfelől növeljék az itáliai árucikkek forgalmát ezekben az államokban, másfelől pedig, el akarták érni, hogy a nagyobb távolságú, tengerentúli kereskedelemben Olaszország megkerülhetetlenné váljon a térség országai számára, és itt jelent meg Trieszt szerepe, amely az olasz elképzelések szerint földrajzi pozíciójából kifolyólag<sup>11,12</sup> arra volt hivatott, hogy a térség államai rajta keresztül bo nyolítsák le tengerentúli kereskedelmüket.<sup>13</sup>

#### 4. Az első világháború utáni változások hatása Trieszt helyzetére nézve

2. térkép: Trieszt helyzete 1913-ban az Osztrák–Magyar Monarchia (balra) és 1922-ben Olaszország részeként (jobbra)

Map 2.: The position of Trieste in 1913, as part of the Austro-Hungarian Empire (left) and in 1922, as part of Italy (right)



Saját szerkesztés

Trieszt helyzete jelentősen megváltozott az első világháborút lezáró békek következtében (2. térkép). A város az Osztrák–Magyar Monarchia fennhatósága alatt egy döntően kontinentális, közép-európai hatalom részévé vált, amely kevés tengeri kijáráttal rendelkezett, melyek viszont, Triesztet is beleértve, kulcsfontosságúak voltak Ausztria-Magyarország számára, hiszen a birodalom rajtuk keresztül tudott bekapcsolódni a világkereskedelembé.<sup>14, 15</sup> A határmódosításokat követően azonban Olaszországhoz csatolták Triesztet, és a Monarchiával szemben egy mediterrán állam részévé vált.<sup>16</sup> Egy olyan országhoz került, amelyet öt tenger vesz körül, a szárazföldi határa pedig jóval rövidebb a tengerinél. Olaszország már eleve több, földrajzilag kedvező pozícióban fekvő kikötővel rendelkezett, mint Genova, Livorno, Nápoly, Palermo vagy Velence. Így tehát összességében Trieszt periférikus helyzetbe került az új államhatárokon belül. Sőt a határváltozásoknak köszönhetően elveszítette a kereskedelmi hátországát is.<sup>17, 18, 19</sup>

## 5. Az olasz külpolitika szerepe

Trieszt periférikus helyzetéből való kitörésének megsegítésére és az elveszített hátország visszaszerzésének érdekében az olasz külpolitika aktív szerepet vállalt. Az itáliai diplomácia különböző eszközökkel próbálta erősíteni a kikötőváros nemzetközi pozícióját, például kétoldalú kereskedelmi szerződéseket kötött a közép-európai államokkal, kedvezményes díjakat állapított meg számukra, vagy megemlíthető, hogy 1925-ben külön ügynökséget hoztak létre Prágában, hogy Trieszt érdekében lobbizzon más kikötőkkel, kereskedelmi útvonalakkal szemben. Szintén ide sorolhatók azok az Olaszország és Ausztria, valamint Olaszország és Magyarország között aláírt jegyzőkönyvek, amelyek biztosították volna a két közép-európai ország számára, hogy hajózási központokat hozzanak létre az észak-adriai kikötőkben (Ausztria Triesztben, Magyarország Fiumében), a kedvezményekkel arra kívánták ösztönözni Ausztriát és Magyarországot, hogy az adriai kikötőn keresztül bonyolítsák le kereskedelmüket, a valóságban azonban nem jöttek létre a hajózási központok.<sup>20, 21</sup>

Ezen kívül az olasz vezetés következetesen ellenezte a Duna-medence és Balkán-félsziget országainak protekcionista célú kereskedelem-politikáját.<sup>22</sup> A közép-európai államok effajta törekvései nem kedveztek Triesztnek, és erős hatással voltak a város gazdaságára.<sup>23</sup> Az 1930-as évek végén, a közép-európai német előretörés után pedig felvetődött olasz részről egy Olaszország és Németország között kötendő szerződés is, amely felosztotta volna a térséget a két hatalom között aszerint, hogy mely területeket látnának el a német és mely területeket az észak-adriai

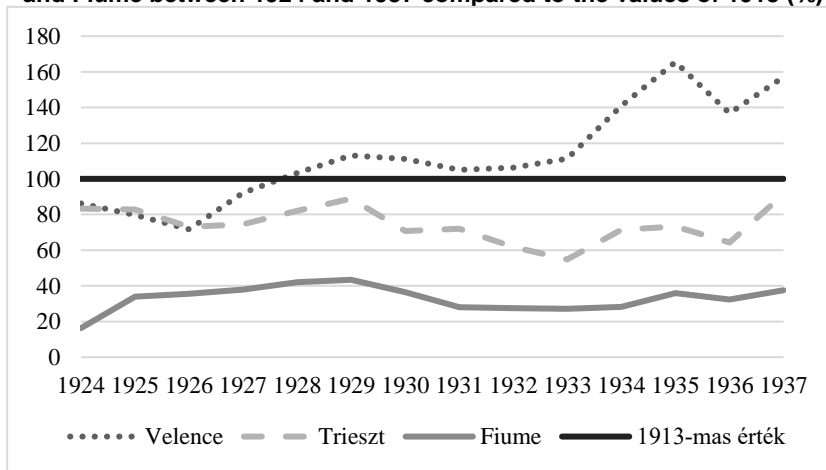
olasz kikötők. Ez alapján Trieszthez és Fiuméhez tartozott volna Ausztria, Közép- és Dél-Csehország, Morvaország, Szlovákia, Bajorország és Würtemberg nagy része Magyarország, Jugoszlávia, Bulgária és Románia.<sup>24</sup>

## 6. A Trieszteni átmenő áruforgalom alakulása

Az erőfeszítések ellenére, bár voltak részsikerek, például 1929-ben és 1937-ben elérte az 1913-mas szint 89%-át és 91%-át, összességében Trieszt áruforgalma 1924 és 1937 között nem tudott visszaerősödni a világháború előtti szintre (*1. ábra*). Közben a legfőbb adriai rivális, Velence, amely a világháború előtt kisebb forgalommal rendelkezett Triesztnél és Fiuménél,<sup>25</sup> megelőzte mindkettőt, és tartósan felülmúlta saját 1913-mas áruforgalmát.

**1. ábra: Az áruforgalom alakulása Velence, Trieszt és Fiume kikötőjében 1924 és 1937 között, az 1913-mas értékekhez viszonyítva (%)**

**Figure 1.: Trends in commodity turnover in the ports of Venice, Trieste and Fiume between 1924 and 1937 compared to the values of 1913 (%)**



Saját szerkesztés Petri (2008b) alapján<sup>26</sup>

Trieszt szempontjából a legfőbb problémát azonban az *1. táblázat* mutatja meg. Velence esetében kisebb volt a külföldre szállított áruk aránya, azonban Velence valódi hátszorgája Olaszországban volt,<sup>27</sup> így a kikötő működése szempontjából nem a külföldre továbbszállított áruk mennyisége volt meghatározó.<sup>28</sup> Triesztnak viszont, ahogy már korábban említettem, a közép-európai államok jelentették a hátszorgát, tehát elsősorban az úgynevezett tranzitforgalomban<sup>29</sup> volt érdekelt, azaz abban, hogy a kikötőben kirakott árukat tovább szállítsák a közép-európai országokba. A táblázatról viszont leolvasható, hogy a tranzit áruk aránya folyamatosan csökkent.

**1. táblázat: A külföldre szállított áruk aránya a teljes áruforgalomhoz viszonyítva Velence, Trieszt és Fiume kikötőjében (%)**

**Table 1.: Ratio of transit goods compared to total trade in the ports of Venice, Trieste and Fiume (%)**

<b>Kikötő</b>	<b>1922–1925</b>	<b>1926–1930</b>	<b>1931–1937</b>
<i>Velence</i>	44,1	52,4	33,3
<i>Trieszt</i>	78,2	75	64,5
<i>Fiume</i>	70,6	69,3	42,6

Saját szerkesztés Petri (2008b) alapján<sup>30</sup>

## 7. Trieszt riválisai

Korábban már említettem Velencét, mint Trieszt riválisát. Velence azonban inkább abból a szempontból számított versenytársnak, hogy nem volt mindegy, hogy hova irányul a politikai vezetés figyelme, nem volt mindegy melyik kikötő kap több állami támogatást.<sup>31</sup> Szintén említettem, hogy míg Triesztnak a közé-európai államok jelentették a piacot, addig Velence valódi hátországa Olaszországban volt, így ebben az aspektusban nem versenyeztek egymással. A közép-európai piacokért Triesztnak a holland (Amszterdam, Rotterdam), a német (Hamburg, Bréma), a lengyel (Gdansk, Gdynia) és a fekete-tengeri kikötőkkel kellett megküzdenie. Ezek közül is elsősorban Hamburggal és a lengyel kikötőkkel alakult ki rivalizálás és kereskedelmi háború a közép-európai piacokért.<sup>32</sup>

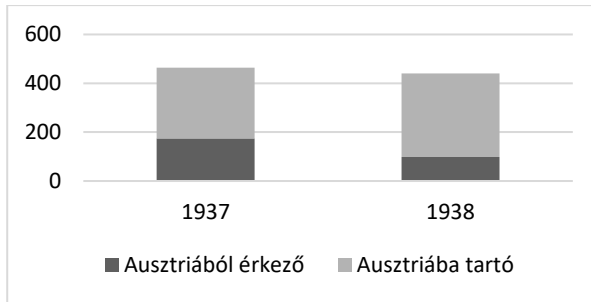
## 8. A válságra adott válasz: iparfejlesztés

Az 1930-as éve végi politikai változások a térségben nem kedveztek Triesztnak. Az Anschluss után, annak ellenére, hogy a Triesztből Ausztriába tartó áruforgalom növekedett, összességében csökkent Ausztria és az olasz kikötő között a kereskedelmi forgalom (2. ábra). A csökkenés oka, hogy a Németországgal való egyesülés után azokat a termékeket, amelyekkel Ausztria Trieszten keresztül kereskedett (ércek, fémek, fa-árúk) a német ipar kezdte el felhasználni. Ausztria viszont behozatalra szorult élelmiszerből (elsősorban gabonafélékből), ezen a Németországgal való egyesülés nem segített, sőt rosszabbodott a helyzet, mert Németországnak is eleve importra kényszerült az élelmiszeripari termékekből. Ezzel magyarázható az Ausztriába tartó forgalom növekedése.<sup>33</sup>

Csehszlovákia feldarabolása, valamint Cseh- és Morvaország német megszállása után pedig az importban 40%-os, az exportban 61%-os visszaesést regisztráltak.<sup>34</sup> A változások következtében Trieszt két legfontosabb piaca került német ellenőrzés alá. A térségbeli német előrenyo-

mulás pedig magával vonta azt is, hogy a szomszédos államokban is növekedett a német befolyás, ami még inkább hozzájárult Trieszt pozíciójának visszaeséséhez.<sup>35</sup>

**2. ábra: Áruforgalom Trieszt és Ausztria között (ezer t)**  
**Figure 2.: Commodity turnover between Austria and Trieste (thousand tones)**



Saját szerkesztés Norbedo (1939) alapján

Az áruforgalom visszaesése hatással volt Trieszt gazdaságára, hiszen a lakosság jelentős része a kereskedelemről élt, ennek következtében Trieszt válságba került és megnövekedett a munkanélküliség. A megoldást az ipar fejlesztésében látták,<sup>36,37</sup> ezért jelentős állami támogatásokat csoportosítottak a kikötővárosba a szekunder szektor megerősítése céljából.<sup>38</sup> A fejlesztési beavatkozások között Ciro Rachello három területet nevezett meg: 1. A tranzit áruk feldolgozását kiszolgáló ipar. Például kohászat, olajfinomító létesítmények telepítése, ezzel továbbra is erősíteni próbálták Trieszt kereskedelmi pozícióját. 2. A helyi nyersanyagok (például az isztriai bauxit) feldolgozására települő ipar. 3. Más iparágakat, gazdasági tevékenységet támogató, kiegészítő, kiszolgáló ipar telepítése, például hajóalkatrészek gyártása.<sup>39</sup>

A célzott beavatkozások következtében az ipari vállalkozások száma 1934 és 1938 között képest közel 38%-kal emelkedett, míg a kereskedelmi cégek száma stagnált (2. táblázat). A szekunder szektorban munkavállalók száma pedig meghaladta a kereskedelemben dolgozókat.<sup>40</sup>

**2. táblázat: Az ipari és kereskedelmi vállalkozások számának változása Trieszt megyében 1934 és 1938 között (1934 = 100)**

**Table 2.: Change of the number of industrial and commercial enterprises in Trieste province between 1934 and 1938 (1934 = 100)**

Év	Ipar	Kereskedelem
1934	100,0	100,0
1935	106,4	100,7
1936	111,3	98,2
1937	131,7	100,0
1938	137,8	100,2

Saját szerkesztés Norbedo (1939) alapján



A gazdasági és geopolitikai célok mellett voltak más tényezők is, amelyek hozzájárultak Trieszt fejlesztéséhez. Megemlíthető például a nemzetközi szinten is befolyásosnak számító trieszti elit lobbi tevékenysége.<sup>41</sup> Fontos megemlíteni a revizionista gondolatokat is. Az első világháborús szövetségesek „árulása”, a londoni szerződésben ígért területi gyarapodások elmaradásából fakadó igazságtalanságérzet miatti lakossági elégedetlenség különösen erős volt Triesztben. Az ebből fakadó feszültségek csillapítását és az esetleges későbbi határváltoztatási terveket is szolgálták a megvalósuló fejlesztések.<sup>42</sup> Szintén a trieszti elit részéről merült fel, hogy az olasz identitás erősítése érdekében valósítsanak meg fejlesztéseket. Ennek az alapja a német terjeszkedéstől való félelem, mivel Trieszt korábban Ausztria része volt, az Anschluss után a városban tartottak attól, hogy Németország megkísérli visszacsatolni a várost. Ehhez hasonló okokból fejlesztették az ipart Dél-Tirolban is.<sup>43</sup> Nem utolsó sorban pedig szimbolikus jelentősége is volt a városnak. Trieszt az olasz egyesítés részeként „hazatért” fontos területnek számított, ezért a politika is nagy figyelmet fordított a város fejlődésére.<sup>44</sup>

## 8. Konklúzió

Trieszt elveszítette fontos kereskedelmi pozícióját az első világháborút lezárását követő határváltozásoknak köszönhetően. Az olasz vezetés ezért megpróbálta visszaszerezni a háború előtti kereskedelmi háttérét a városnak. A politikai elit különböző eszközök alkalmazásával kívánt megegyezni a volt Osztrák–Magyar Monarchiát alkotó államokkal, hogy továbbra is Trieszten keresztül kereskedjenek. Az olasz külpolitikát azért is foglalkoztatta Trieszt, mert a kor olasz geopolitikai és geoökonómiai elképzelései szerint földrajzi pozíciójából adódóan a kikötővároson keresztül lehetőség nyílt volna az olasz befolyás növelésére a Duna-medencei és a balkáni országokban. Bár voltak részsikerek, összességében nem sikerült Triesztnak a világháború előtti meghatározó pozícióját visszaszerezni. A közép-európai német előrenyomulás után pedig egyre inkább alulmaradt a térség kereskedelmi kiszolgálásáért folyó versenyben. A kereskedelem visszaesésével megnövekedett a munkanélküliség és a város gazdasági válságba került. Erre válaszul az ipar tudatos fejlesztésébe kezdtek, amellyel sikerült mérsékelni a társadalmi feszültségeket. A fejlesztési beavatkozások mögött azonban más kapcsolati, stratégiai és szimbolikus tényezők is szerepet játszottak. Az olasz egységfolyamat szempontjából szimbolikusnak nevezhető Trieszt „hazatérése” az anyaországhoz, ezért ebből a szempontból is kiemelt jelentősége volt a város fejlesztésének.

**JEGYZETEK/NOTES**

1. Sinibaldi, Giulio (2010): *La Geopolitica in Italia (1939–1942)*. liberia-  
universitaria.it Edizioni, Padova. p. 197.
2. Cerasi, Laura (szerk.): *Porti di frontiera: industria e commercio a Trieste,  
Fiume e Pola tra le guerre mondiali*. Roma, Viella. p. 214.
3. Sinibaldi (2010)
4. Magát a Balkán-félszigetet is a Mediterráneum részének tekintették, a  
Duna-medencét már nem.
5. Pracchi, Roberto (1940): *L’Italia nell’economia degli Stati Balcanici*. In:  
*Geopolitica Rassegna mensile di geografia politica, economica, sociale,  
coloniale* 2/11. pp. 491–495.
6. Sinibaldi (2010)
7. Sinibaldi (2010)
8. Pracchi (1940)
9. Cerasi, Laura (2008): *Una Porto Marghera per la ”porta orientale”?* Traffici  
e industria a Trieste. In. Cerasi, Laura (szerk.): *Porti di frontiera: industria  
e commercio a Trieste, Fiume e Pola tra le guerre mondiali*. Roma, Viella.  
pp. 41–120.
10. Sinibaldi (2010)
11. Pitacco, Giorgio (1939): *La Porta Orientale*. In. *Geopolitica Rassegna  
mensile di geografia politica, economica, sociale, coloniale* 1/3. pp. 163.
12. Petri, Rolf (2008b): *Il sistema portuale del Medio e Alto Sdriatico*. In.  
Cerasi, Laura (szerk.): *Porti di frontiera: industria e commercio a Trieste,  
Fiume e Pola tra le guerre mondiali*. Roma, Viella. pp. 15–39.
13. Sinibaldi (2010)
14. Pap Norbert (1997): *Európai korridorok*. In. Pap, Norbert–Tóth, József  
(szerk.): *Európa politikai földrajza*. Jannus Pannonius Tudományegyetem.  
pp. 49–64.
15. Erdösi Ferenc (2004): *Európa közlekedése és regionális fejlődés*. Dialóg  
Campus, Budapest–Pécs. p. 640.
16. Cocceani, Bruno (1939): *”Trieste sa che la geografia non é un’ opinione,*, In.  
*Geopolitica Rassegna mensile di geografia politica, economica, sociale,  
coloniale* 1/3. pp. 164–165.
17. *Il problema di Trieste (1939)* In. *Geopolitica Rassegna mensile di geografia  
politica, economica, sociale, coloniale* 1/3. pp. 162–163.
18. Cocceani (1939)
19. Petri, Rolf (2008a): *Introduzione*. In. Cerasi, Laura (szerk.): *Porti di frontiera:  
industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola tra le guerre mondiali*. Roma,  
Viella. pp. 7–14.
20. Petri (2008b)
21. Cerasi (2008)
22. Gozzini, Luigi (1935) *Il problema economico dell’Europa Centrale*. R.  
Istituto Superiore di Scienz Sociali e Politiche „Cesare Alfieri”. Firenze.  
p. 115.

23. E. V. (1939): La funzione attuale di Trieste secondo un commerciante esportatore. In. *Geopolitica Rassegna mensile di geografia politica, economica, sociale, coloniale* 1/3. pp. 176.
24. Cerasi (2008)
25. Petri (2008b)
26. Primer forrás: E. Corbino (1938): Il traffico di merci dei porti italiani dal 1922 al 1935, in «*Annali del Reale Istitutio Superiore Navale di Napoli*», 1937–1938. Napoli 1938.
27. Velence esetében is voltak meghatározó külföldi piacok, megemlíthető pl. a gabona és liszt áru szállítása Innsbruckba (Ausztria) vagy a gyapotszállítás Svájcba, azonban elsősorban Olaszországba érkeztek termékek a kikötőn keresztül.
28. Petri (2008b)
29. Grioni, Giacomo (1939): Il commercio di esportazione e di transito attraverso Trieste. In. *Geopolitica Rassegna mensile di geografia politica, economica, sociale, coloniale* 1/3. pp. 164–165.
30. Primer forrás: Corbino (1938)
31. Petri (2008a)
32. Cerasi (2008)
33. Norbedo, Ernesto (1939): Le conseguenze economiche dell’Anschluss sul movimento ferroviario di Trieste. In. *Geopolitica Rassegna mensile di geografia politica, economica, sociale, coloniale* 1/3. pp. 171–175.
34. Cerasi (2008)
35. Grioni (1939)
36. Rachello, Ciro (1939): Aspetti dell’evoluzione economica di Trieste. In. *Geopolitica Rassegna mensile di geografia politica, economica, sociale, coloniale* 1/3. pp. 167–170.
37. Coceani (1939)
38. Cerasi (2008)
39. Rachello (1939)
40. Rachello (1939)
41. Petri (2008b)
42. Sinbaldi (2010)
43. Cerasi (2008)
44. Rachello (1939)

## **FELHASZNÁLT IRODALOM/REFERENCES**

- Cerasi, Laura (2008): Una Porto Marghera per la ”porta orientale”? Traffici e industria a Trieste. In. Cerasi, Laura (szerk.): *Porti di frontiera: industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola tra le guerre mondiali*. Roma, Viella. pp. 41–120.
- Coceani, Bruno (1939): „Trieste sa che la geografia non é un’ opinione” In. *Geopolitica Rassegna mensile di geografia politica, economica, sociale, coloniale* 1/3. pp. 164–165.

- E. V. (1939): La funzione attuale di Trieste secondo un commerciante esportatore. In. *Geopolitica Rassegna mensile di geografia politica, economica, sociale, coloniale* 1/3. pp. 176.
- Erdősi Ferenc (2004): Európa közlekedése és regionális fejlődés. Dialóg Campus, Budapest–Pécs. p. 640.
- Gozzini, Luigi (1935) Il problema economico dell'Europa Centrale. R. Istituto Superiore di Scienze Sociali e Politiche „Cesare Alfieri”. Firenze. p. 115.
- Griani, Giacomo (1939): Il commercio di esportazione e di transito attraverso Trieste. In. *Geopolitica Rassegna mensile di geografia politica, economica, sociale, coloniale* 1/3. pp. 164–165.
- Il problema di Trieste (1939) In. *Geopolitica Rassegna mensile di geografia politica, economica, sociale, coloniale* 1/3. pp. 162–163.
- Norbedo, Ernesto (1939): Le conseguenze economiche dell'Anschluss sul movimento ferroviario di Trieste. In. *Geopolitica Rassegna mensile di geografia politica, economica, sociale, coloniale* 1/3. pp. 171–175.
- Pap Norbert (1997): Európai korridorok. In. Pap, Norbert–Tóth, József (szerk.): *Európa politikai földrajza*. Jannus Pannonius Tudományegyetem. pp. 49–64.
- Petri, Rolf (2008a): Introduzione. In. Cerasi, Laura (szerk.): *Porti di frontiera: industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola tra le guerre mondiali*. Roma, Viella. pp. 7–14.
- Petri, Rolf (2008b): Il sistema portuale del Medio e Alto Adriatico. In. Cerasi, Laura (szerk.): *Porti di frontiera: industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola tra le guerre mondiali*. Roma, Viella. pp. 15–39.
- Pitacco, Giorgio (1939): La Porta Orientale. In. *Geopolitica Rassegna mensile di geografia politica, economica, sociale, coloniale* 1/3. pp. 163.
- Pracchi, Roberto (1940): L'Italia nell'economia degli Stati Balcanici. In. *Geopolitica Rassegna mensile di geografia politica, economica, sociale, coloniale* 2/11. pp. 491–495.
- Rachello, Ciro (1939): Aspetti dell'evoluzione economica di Trieste. In. *Geopolitica Rassegna mensile di geografia politica, economica, sociale, coloniale* 1/3. pp. 167–170.
- Sinibaldi, Giulio (2010): *La Geopolitica in Italia (1939–1942)*. [liberiauniversitaria.it](http://liberiauniversitaria.it) Edizioni, Padova. p. 197.