

BALI LÓRÁNT*

**A FIUMEI KIKÖTŐ VÁLTOZÓ SZEREPE A MAGYAR
VISZONYRENDSZERBEN, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL
A TRIANON UTÁNI AGRÁREXPORTRA****

*THE CHANGING ROLE OF THE PORT OF FIUME IN THE HUNGARIAN
RELATIONS SYSTEM WITH SPECIAL VIEW ON THE AGRICULTURAL
EXPORT AFTER TRIANON*

ABSTRACT

After the First World War as a result of the Treaty of Trianon, Hungary lost Fiume which was the only sea exit of the Hungarian economy. The Hungarian foreign trade policy and did everything in order to re- establish the city for the use of a sea exit and also tried alternative access options to the sea. Hamburg , Stettin, Trieste and Braila between were included in the alternatives. The role of the latter was more and more appreciated as a result of the start of the Danube river - sea shipping. The Hungarian agricultural export and import used primarily these ports. The importance and share of each port was highly crop yield specific. In any case it should be noted that during the period between the two world wars, the Hungarian maritime commerce did not regain the old splendor. Fiume suffered a significant prestige decline.

1. Bevezetés

Az Osztrák–Magyar Monarchia a kiegyezést követően állandó és jelentős gazdasági növekedést élt meg egészen a trianoni katasztrófaig. Ennek egyik eredendő következménye volt, hogy az osztrák fennhatóság alá tartozó Trieszt és a „corpus separatum” Fiume (Rijeka) maritim potenciálját kihasználják. Az államszövetségen belüli két osztatóság megnyilvánulásai nem csak a Bécs-Budapest dichotómiában nyilvánultak meg, hanem a két kikötő fejlesztéspolitikáját illetően is.¹ Hazánk önálló gazdasági entitásként, a történelmi hagyományokra támaszkodva szükségességét érezte, hogy önálló tengeri kijáráttal rendelkezzen. A magyar kormányok tudatos fejlesztéspolitikát folytattak Fiumét illetően. 1873-ban elkészült a Károlyváros–Fiume vasúti pálya, amely bekapcsolta a várost hazánk gazdasági vérkeringésébe. Baross Gábor komplex módon kívánta megvalósítani, előmozdítani a város fejlődését a közúti, vasúti, kikötői infrastruktúra együttes fejlesztésével. Emellett a magyar kormány vasúti tarifa politikája biztosította, hogy Triesztbe irányuló forgalom díjkedvezményei Fiumét ne érintsék hátrányosan. Az 1913-as utolsó békeévtben a kikötő Európában forgalmát tekintve a 10. helyen állt.^{2,3} A trianoni békediktátum után hazánk Fiumét érintő helyzetét meghatározó tényezőket az alábbiakban foglalhatjuk össze: politika, kereskedelem, közlekedés. Az elkövetkezendőkben ezek alakulását fogom bemutatni és az összesített hatásukból a konklúziókat levonni.

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

2. Politikai és államjogi helyzet átalakulása

Az első világháborút lezáró békeszerződéseket követően a Fiume problémája csak lassan rendeződött, a közjogi helyzet a trianoni békeszerződés után négy évvel is még rendezetlen maradt. Több politikai kombináció is felmerült a kérdéskör megoldására. A Wilsoni javaslatok és a londoni egyezmény alapján a város Horvátország részét kellett volna, hogy képezze. A békekonzferencián felmerült egy független Fiume Állam létrehozása is, amelyet maguk a város lakói is támogattak. E folyamatokat Ricardo Zanella autonomista politikus próbálta meg befolyásolni. Elképzelései gazdaságilag helytállóak voltak, hiszen egy autonóm kikötő független a kül- és belpolitikai harcoktól. A helyzet megvalósulásával, ahogy azt a későbbiekben látni fogjuk, a város csak nyert volna. A Szerb-Horvát-Szlovén Királyság gazdaságát a Spliti és a Susaki kikötő kapacitása nem tudta kielégíteni. Az előnytelen vasúti kapcsolataival és a gyenge kikötői raktározási, rakodási potenciál gyengeségével magyarázható.^{4,5}

Felmerült a kikötő felosztása is. Horvátország magának követelte a Recina-folyó deltáját és a Baross-kikötőt, 1920. január 20-án Londonban már az egész kikötőre benyújtotta az igényét. A nagy hatalmak a rapallói konferencián visszautasították az olasz és a délszláv javaslatot is, és megegyeztek Fiume szabad állammá nyilvánításáról, amelyet Olaszországgal egy keskeny földcsík köt össze. Az új politikai képződmény azonban folyamatos működési zavarokkal küzdött, amely „kezelésére” az olasz kormány katonai kormányzót nevezett ki. Ennek következtében 1924. január 27-én Rómában létrejött a megállapodás, amely értelmében az olaszok Fiumét annektálták, Jugoszlávia megkapta a Baross-kikötőt és ötven évre biztosították részére a Thaon de Revel- (azelőtt Ferenc Szalvátor-) medence használatát. A megállapodás részleteit a nettunoi egyezmény rendezte 1925. július 20-án, amely az olasz–jugoszláv kikötői és vasúti forgalom lebonyolítását is szabályozta. Tehát csak ezt követően kerülhetett sor a magyar–fiumei kapcsolatok újra gondolására.^{6,7}

3. Az olasz–magyar Fiume gazdaságpolitika főbb aspektusai

A gazdasági élet újra szervezésének a megkezdésére a talján fennhatóság alatt álló Fiumében csak az 1925. év második felében kerülhetett sor. Olaszország felismerte, hogy számára a város csak korlátozott jelentőséggel bír. Földrajzi fekvéséből és Trieszt közelségéből adódóan Fiume igazi hinterlandja a délszláv állam és hazánk volt. Ezért arra törekedett, hogy elősegítse a kikötő régi gazdasági és vonzáskörzeti kapcsolatainak a helyreállítását. Megteremtette a hajó-összeköttetéseket Európa fontosabb kikötőivel, újraszervezte a kikötői szolgálatot, és igyekezett támogatni a város gazdasági teljesítőképességének a megerősödését. Az utolsó békeév, 1913 kereskedelmi forgalmának nagy részét a magyar tengerészet bonyolította le 134 gőzessel, 142 539 tonna ürtartalommal. A háborús veszteségek eredményeként a flotta 50 gőzösré és 71 794 tonna ürtartalomra csökkent. A hajók többségét az „Adria” társaság⁸ birtokolta, a „Levante”, „Orient”, „Fiumana”, „Costiera” és a „Nautica” mellett. Menetrendszerinti forgalommal, azonban csak az első rendelkezett. A kikötők és raktárak karbantartására, kezelésére létrehozta a *Fiumei Közraktárvállalatot*, és helyre állította a rendszeres szárazföldi közlekedést is. Újraéledt a Fiume–Zágráb–Gyékényes vasútvonal. Azonban ennek a működése továbbra is problémás volt. Az olaszokkal való kapcsolatot biztosító, a Trieszt–Postumia (Postojna) vonalból elágazó Fiume–Sanpietro (San Pietro del Carso) vonal nem tudta kielégíteni a forgalmi igényeket. Emellett a jugoszláv vonal tarifális kérdései is megoldatlanok maradtak.⁹

Az olasz gazdaságpolitika a Fiumét érintő kérdéseket hasonlóan próbálta megválaszolni, mint ahogy a Monarchia tette, állami ráhatással. A hinterland és kereskedelmi forgalom nélkül

tengődő városban ipari beruházásokat hajtott végre, valamint hitel-, adó- és vámkedvezményekkel segítette a kereskedelmi forgalom erősödését. 1926-ban létrehozta a *Istituto Federale delle Casse di Risparmio delle Venezie Sezione Autonoma Fiumana* pénzügyintézetet tranzitforgalom finanszírozásának elősegítésére, amely Budapesten is rendelkezett fiókkal. A hazai Hitel-Bank és a Leszámitolóbank pedig Fiumében nyitott fiókot. Az 1927-ben megkötött olasz–magyar örökbarátsági szerződés alapján is a város lett a magyar tengeri kijárat.

Fiume tárházai és raktárai révén ideális volt a magyar mezőgazdasági áruk befogadására, tárolására, kezelésére és továbbítására. 17 ezer vagon áru befogadására alkalmas kapacitásából külön 600 vagon a gabona és a liszt raktározását szolgálta.¹⁰ Hazánk a kikötői forgalom részesedésében a második helyen állt 1928-ban a vasúton érkezett áruk tekintetében, részesedése az összforgalomból 27,1%-ék volt.¹¹ Jugoszlávia 48,9%-kal állt az első helyen, Olaszország pedig 18%-kal a harmadik helyen. A vasúton elszállított áruk tekintetében Csehszlovákia 25,4%-kal, Magyarország 24,4%-kal, Olaszország 20,3%-kal, Jugoszlávia 17,7%-kal és Ausztria 12,1%-kal rendelkezett. A magyar összforgalom a húszas évek végén növekvő tendenciát és átstrukturálódást mutatott. A foszfát és a kőolaj visszaszorult a szállított áruszerkezetben a rizs, a déli-gyümölcs import, valamint a cukor, gabona, hüvelyesek, magvak, burgonya, répaszelet és a fa javára. Hazánk összforgalma Fiumével 1928-ban 1 256 103 q-t, 1929-ben pedig 1 510 118 q-t tett ki, ez igen impozáns 20% közeli növekedést jelentett.¹²

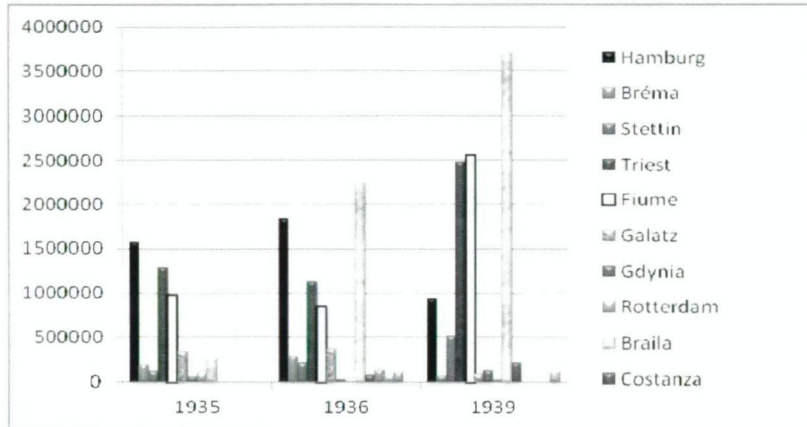
A fiumei kikötőnek fontos szerepet szánt a magyar külkereskedelem a harmincas években is, ezt támasszáik alá a Magyar Külkereskedelmi Hivatal levéltári anyagában talált egyes iratok. A magyar mezőgazdasági exportot hátrányosan érintette a kisantant államok hazánk irányába mutatott ellenséges viszonya, amelynek jelei megmutatkoztak a felénk, illetve rajtuk keresztül irányuló kereskedelmi forgalom korlátozásában. Így, ahogy a Magyar Tengerentúli Hajózási Részvénytársaság 1933. 11. 02-án a Magyar Külkereskedelmi Hivatal elnökségének szánt levelében olvasható, a szarvasmarhák tengeri szállítására alkalmas speciális istállóhajók beszerzését indítványozták, amelyek megfelelő elhelyezést, táplálkozási lehetőséget biztosítanak minden állat számára mérsékelve az hajójút során előálló súlycsökkenést, és az ennek következményeként felmerülő forgalmi értékcsökkenést. A memorandum az alábbi indokokat sorolja fel a város mellett: „*A járat Fiuméből indulna ki, nem csupán azért, mert oda a vasúti fuvar valamivel olcsóbb, mint Triesztbe, hanem azért is, mert Fiumén át történő szállítás révén előmozdítanánk a legutóbbi római tárgyalások alkalmával létrejött szorosabb kereskedelmi kapcsolatunk kimélyítését Olaszországgal.*”¹³ A járatokat 15 naponkénti menetrendben tervezték oda-vissza irányba a Fiume–Bari–Brindisi–Otranto–Messina–Catania–Malta–Tripolis–Fiume („A” verzió), illetve a Fiume–Patras–Pireus–Haifa–Jaffa–Fiume („B” verzió) útvonalon.¹⁴ Az elképzelések szerint 24 db 400 egyed befogadására alkalmas hajó járta volna meg a két útvonalat összesen 960 db-os évi teljesítménnyel. Emellett még lehetett számítani a görög, török és egyiptomi viszonylatban katonai ló, valamint magasabb értéket képviselő tenyészállatok szállítására is.

4. Fiumei kikötő exportforgalmának a jellemzői a két világháború között

A fiumei kikötőben első világháborút követő gazdasági elszigetelődést követően csak lassan indult újra a kereskedelmi vérkeringés. Az előbbieken már említettem hazánk csak 1925 után tudta megkezdeni a kapcsolatok újra építését az immár teljesen olasz érdekszférába tartozó Fiume, Trieszt térséggel. A kapcsolatok rendszere csak a harmincas évek végére tisztázódott le. Az adriai tengeri kijáratral párhuzamosan több lehetőség kihasználásával is próbálkozott a magyar külkereskedelem politika, dunai kijáratként Braila, az északi-tengeri kijáratként pedig Hamburg jelent meg alternatívaként. A magyar önálló tengerészet megszűntével, hazánk más

nemzetiségű hajókat vett igénybe. Jelentős minőségbeli változást jelentett Duna-tengerjáró hajók üzembe állítása, amelyek közül az első a „Tisza” nevet viselte.¹⁵ Ezek 46 000 tonna áru leszállításra voltak képesek éves szinten. Két méteres merülési mélységgel rendelkeztek, amely lehetővé tette a Dunán és a tengeren való biztonságos hajózást is. Ez nagy jelentőséggel bírt, mert így hosszabb úton ugyan, de a szomszédos országok (kisantant) hátrányos vasúti díjszabásait¹⁶ megkerülve sikerült a tengerre való kijutás, illetve a Duna-deltában lévő Braila tengeri kikötőjének elérése. A következőkben a magyar külkereskedelem által használt kikötők formai sajátosságait fogom bemutatni.¹⁷

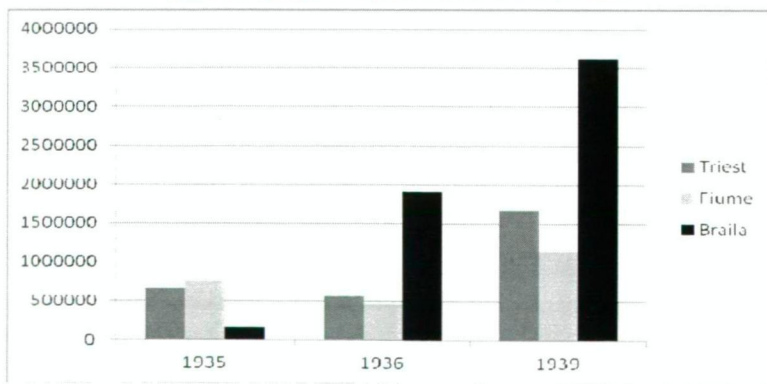
1. ábra. A magyar export által használt tengeri kikötők a 30-as évek derekán



Forrás: Bornemissza Félix–Bartos Dezső (1942): Magyarország és a Tengerhajózás 255. oldal alapján a szerző saját szerkesztése. A mennyiség métermázsában van meghatározva.

A magyar agrárkereskedelem (1. ábra) által használt külföldi kikötőink közül a harmincas évek derekán Hamburg, Triest, Fiume és Braila bírtak a legnagyobb forgalommal. Ez több tényezővel is magyarázható, Fiumét és Triestet a magyar állam továbbra is tradicionális tengeri kijáratként kezelte. Braila jelentősége a dunai tengerhajózás megindulásával folyamatosan erősödött. Az évtized végére hazánk legnagyobb agrárexportban érdekelt tengeri kikötőjévé vált.

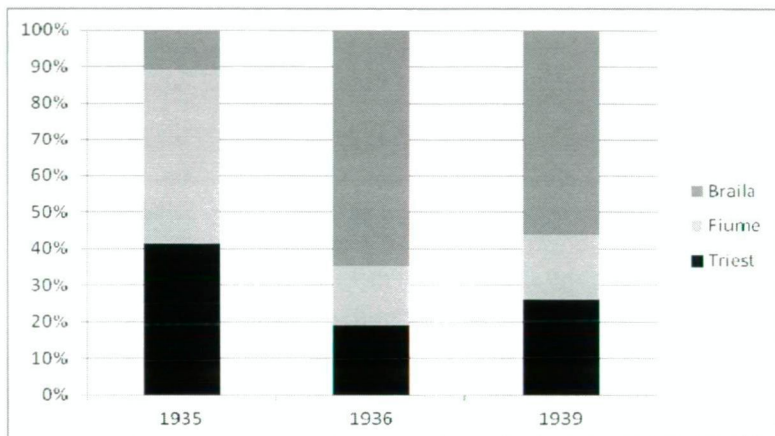
2. ábra. A magyar gabonaexport mennyiségi (métermázsában) változása Fiume, Triest és Braila között a 30-as évek derekán



Forrás: Bornemissza Félix–Bartos Dezső (1942): Magyarország és a Tengerhajózás 259. oldal alapján a szerző saját szerkesztése

A hinterland nélküli Fiume és Trieszt a 30-a évek derekától a Magyar Királyi Dunai-Tengerhajózási Rt. létrehozásától nehezen tudta felvenni a versenyt Brailába irányuló gabona exporttal. A 1935-ös évben még elenyésző dunai forgalom a 1936-ban már többszöröse volt a két adriai kikötő forgalmának. 1939-ben szignifikáns erősödés tapasztalható Trieszt és Fiume tekintetében, ennek ellenére a kettőjük forgalma sem tudta meghaladni Braila forgalmát (2. ábra). Az 1939-es évben a magyar búzaexport 55%-át Braila bonyolította le, míg Fiume csak a 25%-át.

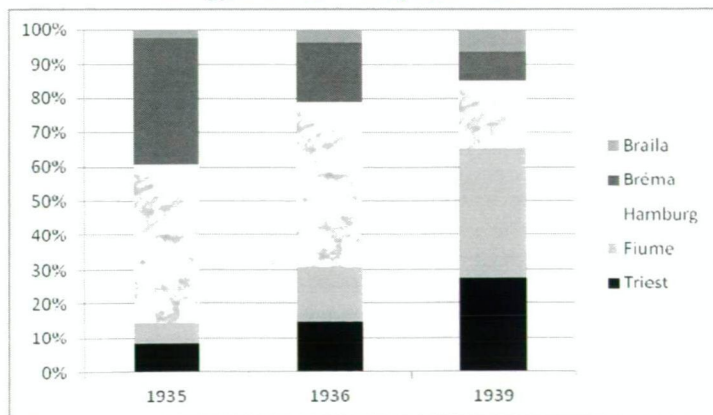
3. ábra. A magyar gabonaexport megoszlása Fiumében Trieszt és Braila között a 30-as évek derekán



Forrás: Bornemissza Félix–Bartos Dezső (1942): Magyarország és a Tengerhajózás 259. oldal alapján a szerző saját szerkesztése

A magyar búzaliszt exportját lebonyolításában öt nagyobb kikötők vett részt, amelyek között Fiume és Trieszt témyerése folyamatos. 1939-ben már Fiume bonyolítja le a forgalom egyharmadát. Mindhárom évben szignifikáns részaránnyal bír Hamburg. Ez a nyugat- és észak-európai piacok félkész-, illetve késztermékek iránt mutatkozó keresletével magyarázható (4 ábra).

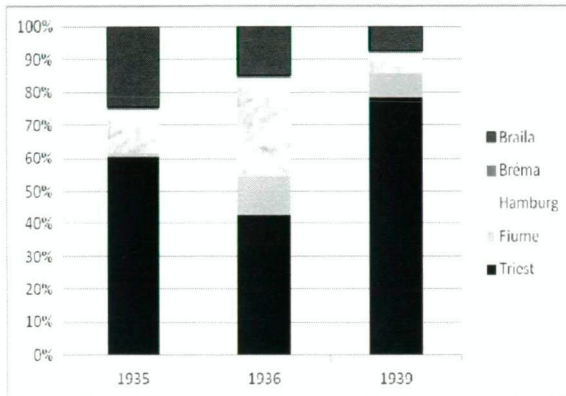
4. ábra. A magyar búzalisztexport megoszlása a 30-as évek derekán az egyes érintett európai kikötőkben



Forrás: Bornemissza Félix–Bartos Dezső (1942): Magyarország és a Tengerhajózás 259. oldal alapján a szerző saját szerkesztése

Az olajos magvak kategóriájába hazánk agrárexportjában a napraforgó, a repce és a len tartoztak. Az Osztrák–Magyar Monarchia a kor Európájában a legjelentősebb exportőrök közé tartozott. A napraforgó vetésterülete a 30-as évektől fogva folyamatos növekedést mutatott. A második világháború előestéjén érte el az exportja a csúcspontot. A külkereskedelmi célterületek elsősorban a nyugat-európai országok voltak. Ezzel magyarázható Bréma és Hamburg megjelenése az export kikötőink között (5. ábra). A trieszti kikötő tradicionális célállomásai között szerepelt Egyiptom, Szíria, Palesztina, mint felvevő piac.^{18,19}

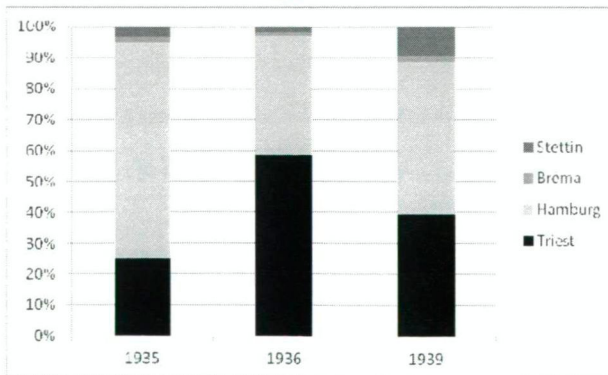
5. ábra. A magyar olajos magvak exportjának a megoszlása a 30-as évek derekán az egyes érintett európai kikötőkben



Forrás: Bornemissza Félix–Bartos Dezső (1942): Magyarország és a Tengerhajózás 260. oldal alapján a szerző saját szerkesztése

A takarmány magvak exportkikötői között is Trieszt emelkedik ki szignifikánsan, Fiume teljesen hiányzik. Az északi-tengeri kikötők közül Hamburg dominanciája tapasztalható, amely mellett Stettin és Bréma is megjelenik. Jelentőségük elhanyagolható.

6. ábra. A magyar takarmány magvak exportjának a megoszlása a 30-as évek derekán az egyes érintett európai kikötőkben

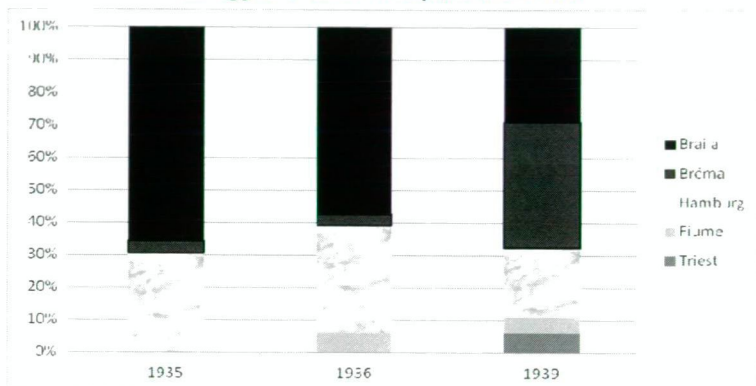


Forrás: Bornemissza Félix–Bartos Dezső (1942): Magyarország és a Tengerhajózás 260. oldal alapján a szerző saját szerkesztése

A dohány exportjában Braila és Hamburg a vizsgált időszak meghatározó export kikötője, amelyhez a terminus végén felzárkózik Bréma. Trieszt és Fiume szerepe elenyésző. A kereskedelmi politikai okokon kívül ennek más gazdaságföldrajzi aspektusai is vannak.

Braila esetében a hazai dohány termelő területek Dunához való közelsége tette kézenfekvővé a kikötő használatát. Az északi kikötők pedig részesedése pedig a felvevő piac közelségével magyarázható.

7. ábra. A magyar dohány exportjának a megoszlása a 30-as évek derekán az egyes érintett európai kikötőkben



Forrás: Bornemissza Félix–Bartos Dezső (1942): Magyarország és a Tengerhajózás 261. oldal alapján a szerző saját szerkesztése

5. Összegzés

A magyar kereskedelem politika teljes átalakítására volt szükség a trianoni katasztrófát követő időszakban az agrártermékek tengeri kikötőkbe juttatását illetően. A folyamatok alakításában jelentős szerepet játszott a Magyar Külkereskedelmi Hivatal. Fiume és Trieszt újbóli használatba vétele csak 1925 nyarán indulhatott el. Ezt azonban jelentősen nehezített az újonnan létrejött délszláv állam vasút díjszabás politikája, amely nagymértékben drágította a szállítást. Fiume helyzetét tovább süjtotta az olasz Triesztet preferáló gazdaságpolitika. A helyzet normalizálása lassan haladt. Ennek lett a következménye a Dunán való szállítási kapacitások erősítése, így gyakorlatilag a Duna-deltában fekvő Braila lett az elsődleges magyar tengeri kijárat a magyar tengerre irányuló agrárexportot illetően. Fiume Trieszt és különösen az alternatív dunai kijárat Braila²⁰ révén nem tudta visszanyerni korábbi pozícióit.

JEGYZETEK

1. Gulyás László (2012/a): Küzdelem a Kárpát-medencéért. Regionalizáció és etnoregionalizmus, avagy a nemzeti és nemzetiségi kérdés területi aspektusai Magyarországon 1690–1914. Kárpátia Stúdió. Budapest. 104–109. old.
2. Brunner Vilmos (1931): A magyar tengeri közlekedés fejlődése és szerepe Magyarország gazdasági életében. Doctori értekezés. Budapest, 50 old.
3. Hajdú Zoltán (2006): Fiume (Rijeka) kérdéséről. In: Pap Norbert (szerk.) Balatontól az Adriáig. Lomart Kiadó. Pécs, 103–110. old.
4. A kérdéskörrel lásd Gulyás László–Bali Lóránt (2012/b): The Fiume Question 1918–1920. In: Öt Kontinens, az Új- és Jelenkori Egyetemes Történeti Tanszék tudományos közleményei, ELTE, Budapest, 143–151. old; Gulyás László–Bali Lóránt (2012/c): Ten years from the history of Fiume, 1914–1924. 41–53. pp. The Twentieth Century. 2012/2. (ISSN 1803-750X) 41–52. pp.
5. Binét György (1931): A fiumei kérdés. Különlönyomat a Közgazdasági Szemle 1930. évi 8–9. és az 1931. évi 1. számából. Légrády Testvérek Nyomdai Műintézete. Budapest, 24 old.

6. Binét György (1931): A flumei kérdés. Különlenyomat a Közgazdasági Szemle 1930. évi 8–9. és az 1931. évi 1. számából. Légrády Testvérek Nyomdai Műintézete. Budapest, 24 old.
7. Sajnović Petar (1953): Riječka luka u sobračajnom sistemu Jugoslavije. In: Ravlić Jaša (szerk.) Rijeka. Geografija-Etnologija-Ekonomija-Sabračaj-Pvijest-Kultura. Zbornik. Matica Hrvatska. Zagreb, 133–152. old.
8. „Adria” Magyar Királyi Halyózási RT megszűnte után a részvényei felvásárlásából jött létre 1924-ben a „Societa anonima di Navigazione Marittima Adria” Társaság, amely 1936 decembe-reig működött Fiumében.
9. Binét György (1931): A flumei kérdés. Különlenyomat a Közgazdasági Szemle 1930. évi 8–9. és az 1931. évi 1. számából. Légrády Testvérek Nyomdai Műintézete. Budapest, 24 old.
10. A Magyarország–Fiume viszonylatban történő gabonakereskedelem fő útvonala a Murakeresztúr–Kotoriba–Rakek–Postumia–Fiume vasútvonal volt. In: Magyar Országos Levéltár Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium Levéltár K734 Fond Külkereskedelmi Hivatal Általános iratok 7. tétel Búza és egyéb gabonák, maláta. Új magyar búzaexport kalkulációja. Budapest, 1938. 06. 10.
11. 1936-tól A Jugoszláv Államvasutak „refrakciát” nyújt a tengerentúlra irányuló magyar búzaszállítványokra. 1936 novemberéig 35 000 tonna búzát szállítottak le a Murakeresztúr–Kotoriba–Rakek–Postumia vonalon. Az S. A. Italo–Ungherese per i Traffici Fiumani képviselője kifejti, hogy a refrakcia átengedése vállalat számára a Magyar Külkereskedelmi Hivataltól a forgalom emelkedését serkentené, és ezáltal a jugoszláv refrakcia is nagyobb lenne, arányaiban tovább csökkentve a szállítási költségeket. In: Magyar Országos Levéltár Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium Levéltár K734 Fond Külkereskedelmi Hivatal Általános iratok 11. tétel S. A. Italo–Ungherese per i Traffici Fiumani. 7691/Tr/Sz. levele Méltóságos Kunder Antal min. tan. urnak, a m. kir. Külkereskedelmi Hivatal elnökének.
12. Binét György (1931): A flumei kérdés. Különlenyomat a Közgazdasági Szemle 1930. évi 8–9. és az 1931. évi 1. számából. Légrády Testvérek Nyomdai Műintézete. Budapest, 24 old.
13. Magyar Országos Levéltár Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium Levéltár K734 Fond Külkereskedelmi Hivatal Általános iratok 12. tétel, *A Magyar Tengerentúli Hajózási Részvénytársaság Memoranduma A m. kir. Külkereskedelmi Hivatal nagytekintetű Elnökségének. Adria-i és Földközi tengeren való szállításra berendezett istállóhajó járat létesítésre vonatkozólag.* 1933. 11. 02.
14. A településneveknél tartottam a levéltári forrásokban található autentikus formát.
15. Magyar Királyi Dunai-Tengerhajózási Rt. 1936. március 3-án alakult állami tőkével. Magyar Országos Levéltár XIX-H-1-bb 10 tétel Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Hajózási Főosztály. Adatok a dunai hajó konferenciához 1946. Hajózási Kérdések Béketárgyalások Előkészítő Anyaga 60. oldal.
16. Fiume és Trieszt irányába lezajló vasúti teherforgalmat hátrányosan érintette a jugoszláv hatóságok magas díjszabása. A magyar állam a magas pályafoglalási díjakat úgynevezett „refrakciójával” igyekezett ellentételezni. Azonban ez csak korlátozottan hatott a versenyképességre.
17. Fond Magyar Országos Levéltár XIX-H-1-bb 10 tétel Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Hajózási Főosztály. Adatok a dunai hajó konferenciához 1946. Hajózási Kérdések Béketárgyalások Előkészítő Anyaga.
18. Szávai Ferenc (2009): A Horthy-korszak gazdasági élete. In: Gulyás L. (szerk.) A modern magyar gazdaság története. Széchenyitől a Széchenyi Tervig. JATE Press. Szeged, 113–146. old.
19. Bornemisza Félix–Bartos Dezső (1942): Magyarország és a tengerhajózás. Mérnökök Nyomdája. Budapest, 283 old.
20. A dunai tengeri kijárat csak a két világháború közötti időszakban Fiume és Trieszt viszonylatában nevezhető alternatívnak.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Bičanić Rudolf (1953): Važnost Rijeke u ekonomskom životu Hrvatske. In: RAVLIĆ JAŠA (szerk.) Rijeka. Geografija-Etnologija-Ekonomija-Saobraćaj-Pvijest-Kultura. Zbornik. Matica Hrvatska. Zagreb, 153–180. old.
- Binét György (1931): A fiumei kérdés. Különlenyomat a Közgazdasági Szemle 1930. évi 8–9. és az 1931. évi 1. számából. Légrády Testvérek Nyomdai Műintézete. Budapest, 24 old.
- Bornemisza Félix–Bartos Dezső (1942): Magyarország és a tengerhajózás. Mérnökök Nyomdája. Budapest, 283 old.
- Bornemisza Félix (Vitéz) (1943): Szabadkikötőink és a Balkán. Balkán Füzetek 4. A Magyar Külügyi Társaság Balkán-Bizottsága Kiadása. Budapest, 11 old.
- Brunner Vilmos (1931): A magyar tengeri közlekedés fejlődése és szerepe Magyarország gazdasági életében. Doctori értekezés. Budapest, 50 old.
- Szávai Ferenc (2009): A Horthy-korszak gazdasági élete. In: Gulyás L. (szerk.) A modern magyar gazdaság története. Széchenyitől a Széchenyi Tervig. JATEPress. Szeged, 113–146. old.
- Gulyás László (2012/a): Küzdelem a Kárpát-medencéért. Regionalizáció és etnoregionalizmus, avagy a nemzeti és nemzetiségi kérdés területi aspektusai Magyarországon 1690-1914. Kárpátia Stúdió. Budapest. 104–109. old.
- Gulyás László–Bali Lóránt (2012/b): The Fiume Question 1918–1920. In: Öt Kontinens, az Új- és Jelenkori Egyetemes Történeti Tanszék tudományos közleményei, ELTE, Budapest, 143–151. old.
- Gulyás László–Bali Lóránt (2012/c): Ten years from the history of Fiume, 1914–1924. 41–53. pp. The Twentieth Century. 2012/2. (ISSN 1803-750X) 41–52. pp.
- Hajdú Zoltán (2006): Fiume (Rijeka) kérdéséről. In: Pap Norbert (szerk.) Balatontól az Adriáig. Lomart Kiadó. Pécs, 103–110. old.
- Komarnicki Gyula (1943): Viziutaink és a Balkán. Balkán Füzetek 11. A Magyar Külügyi Társaság Balkán-Bizottsága Kiadása. Budapest, 9–12. old.
- Snjanović Petar (1953): Riječka luka u sobračajnom sistemu Jugoslavije. In: Ravlić Jaša (szerk.) Rijeka. Geografija-Etnologija-Ekonomija-Saobraćaj-Pvijest-Kultura. Zbornik. Matica Hrvatska. Zagreb, 133–152. old.

Egyéb források

1927. évi XXVIII. törvénycikk az Olaszországgal 1927. évi április hó 5. napján Rómában kötött barátsági, békéltetői eljárási és választott bírósági szerződés becikkelyezéséről
1927. évi XXIII. törvénycikk az Olasz Királysággal kötött, 1927. évi május hó 21-én Rómában kelt pénzügyi egyezmény és egyesség becikkelyezése tárgyában
1929. évi I. törvénycikk a szabadhajózást űző magyar tengerhajózási vállalatoknak állami kedvezményekben való részesítéséről

Levéltári források

- Magyar Országos Levéltár Kereskedelem-és Közlekedésügyi Minisztérium Levéltár K734 Fond Külkereskedelmi Hivatal Általános iratok 12. tétel, A Magyar Tengerentúli Hajózási Részvénytársaság Memoranduma A m. kir. Külkereskedelmi Hivatal nagytekintetű Elnökségének. Adria és Földközi tengeren való szállításra berendezett istállóhajó járat létesítésre vonatkozólag. 1933. 11. 02.
- Magyar Országos Levéltár Kereskedelem-és Közlekedésügyi Minisztérium Levéltár K734 Fond Külkereskedelmi Hivatal Általános iratok 7. tétel Búza és egyéb gabonák, maláta. Új magyar búzaexport kalkulációja. Budapest, 1938. 06. 10.
- Magyar Országos Levéltár Kereskedelem-és Közlekedésügyi Minisztérium Levéltár K734 Fond Külkereskedelmi Hivatal Általános iratok 11. tétel S.A. Italo-Ungherese per i Traffici Fiumani. 7691/Tr/Sz. levele Méltóságos Kunder Antal min. tan. urnak, a m. kir. Külkereskedelmi Hivatal elnökének.
- Fond Magyar Országos Levéltár XIX-H-1-bb 10 tétel Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Hajózási Főosztály. Adatok a dunai hajó konferenciához 1946. Hajózási Kérdések Békétárgyalások Előkészítő Anyaga.