

---

## Harc az információért és a szállításért: Európán kívüli konfliktusok a magyar állam és az osztrák–magyar külügyminisztérium között

1867-ben a kiegyezéssel új politikai struktúra jött létre a Habsburg Birodalomban. A duális államban a külpolitika az ún. *közös ügyek* egyik összetevője, irányítását pedig a közös külügyminisztérium és a közös külügyminiszter látta el. A külügy uralkodói felségjog volt, amelyet az uralkodó az általa kinevezett külügyminiszteren keresztül gyakorolhatott.<sup>1</sup> A *Ballhausplatz* feladata volt a kereskedelmi szerződések megkötése is. Ausztria és Magyarország között a konfliktusok nem maradtak el. A történettudomány vizsgálódásainak fókuszába számtalanszor került az ún. gazdasági kiegyezés és a véderővita körüli kérdések értelmezése. A magyar képviselőház is sérelmezte, hogy a külpolitika irányvonalának meghatározásában az országgyűlés nem vehetett részt. A három közös miniszter közül a külügyminiszter rendelkezett a legszélesebb jogkörrel, azonban egyes törekvéseit a magyar állam gátolhatta. *James Callaway* tanulmányának fókuszába egy olyan történeti problematikát helyezett, amelyet a történettudomány gyakran vizsgált. Ausztria és a közös külügyminisztérium, valamint Magyarország ellentétes nézőpontjait, konfliktusait Európán kívüli kontextusban vetette papírra, amelynek térbeli keretét Marokkó és Mexikó jelentette. Ez a megközelítés azonban újdonság történetírásunkban.

James Callaway történész, jelenleg a New York University Történelmi Intézetének doktorjelöltje. Disszertációjában azt vizsgálja, hogy az Osztrák–Magyar Monarchia klasszikus diplomáciai gondol-

---

1 KOZÁRI MONIKA: *A dualista rendszer (1867–1918)*. Pannonica Kiadó, Budapest, 2005. 67. o.

ködását hogyan alakította át az Egyesült Államokba történő tömeges kivándorlás a XIX–XX. század fordulóján. A tanulmány rendkívül sokrétű primer forrásokra épített. A szerző feltárta a *Haus-, Hof- und Staatsarchiv*, a *Državni arhiv u Rijeci*, a *Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára* dokumentumait, amelyek között hajózási útvonalak irataira, beszámolókra, diplomáciai levelezésekre, konzuli jelentésekre, a magyar miniszterelnökség dokumentumaira és kereskedelmi jegyzőkönyvekre való hivatkozásokkal találkozhatunk. A levéltári kutatások mellett publikált forráskiadványok szövegeit és kortárs feljegyzéseket, sajtóorgánumokat vizsgált. Az elsődleges forrásokat széles spektrumú szakirodalommal egészítette ki, ahol az angol és német nyelvű kötetek, tanulmányok mellett magyar nyelvű szakmunkákat is felhasznált.

A tanulmány tartalmilag öt egységre tagolható. A *Bevezetésben* Callaway konkrét példával mutatta be a tanulmány központi tárgyát. *Gróf Leopold Bolesła-Koziebrodzki* rendkívüli követ és meghatalmazott miniszter legfőbb célja az volt, hogy Ausztria-Magyarország észak-afrikai jelenlétét garantálja. 1908. május 31-én *gróf Alois Lexa von Aehrenthal* közös külügyminisztert arról informálta, hogy a magyar állam által szubvencionált *Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt.* teherszállító hajói Gibraltárban kirakodtak, azonban a marokkói Tangerig már nem folytatták útjukat. Koziebrodzki az ausztriai kereskedelmi és ipari testületekkel folytatott tárgyalások nyomán arra a következtetésre jutott, hogy Nyugat-Marokkóba rendszeres hajózási útvonalakra van szükség, valamint hozzátette, hogy az osztrák–magyar áruk számára bővült a marokkói piac. Jelentésében arra kérte Aehrenthalt, hogy szólítsák fel a magyar kormányt az Adria útvonalainak kiterjesztésére legalább Tanger kikötőjéig, ugyanis a hajójáratok hiánya veszélyezteti a kereskedelmet.

Az osztrák és magyar nézőpont ellentéte már a bevezetőben körvonalazódott. Koziebrodzki olvasata szerint a birodalom árucikkei csak akkor jutnak el Marokkóba, ha osztrák–magyar hajók szállítják őket. Ezzel szemben *Paczka Sándor*, a Magyar Királyi Kereskedelmi Múzeum Veracruzban, Mexikóban állomásozó levelezője tagadta ezt a fajta összefüggést a kereskedelemben. A Mexikó kérdésével fog-

lalkozó fejezetben látni fogjuk, hogy a magyar termékek döntő része nyugat-európai kikötőkön keresztül jutott a tengeren túlra. Paczka célja a mexikói–osztrák–magyar kereskedelmi kapcsolatok szélesítése volt, azonban a birodalmi arisztokratákkal ellentétben nem közvetlen útvonal létrehozásával kívánta célját megvalósítani. A spanyol *Transatlantic Española* vállalatot szerette volna megbízni a kereskedelem bonyolításával, de úgy, hogy Fiuméből a magyar árukat az Adria szállítaná Genovába s onnan spanyol hajók tovább, Veracruzba. A szerző kiemelte, hogy Paczka beszámolója a vállalatok nevét és adatait is tartalmazta, így statisztikai adatokkal reprezentálta, hogy a két ország között van igény a kereskedelmi kapcsolatok erősítésére, azonban a diplomáciai beszámolók csak az igényt jelezték Bécsnek, konkrét adatokat ritkán tartalmaztak. Callaway hivatkozott arra, hogy Paczka rendkívül adatgazdag jelentést készített, azonban a statisztikai adatokat nem tüntette fel.

A *Külügyminisztérium és a Kereskedelmi Múzeumok hálózata* című fejezet arra helyezte a hangsúlyt, hogy a Ballhausplatz és a magyar állam hogyan jutott azoknak az információknak a birtokába, amelyek alapján meghatározhatták, hogy mely földrajzi régiókkal és országokkal érdemes növelni az exportot és importot. A szerző *Alison Frank* művéből vett idézettel mutatta be, hogy a Marokkóban szolgálatot teljesítő osztrák–magyar diplomaták gondolkodását befolyásolta, hogy az osztrákok a XX. század első évtizedében is nagyhatalomnak tekintették birodalmukat, s ennek megfelelően gyarmatokat kívántak szerezni. A kereskedelmi érdekeltségeket a diplomáciai céloknak vetették alá, ami megmagyarázza Koziembrodzki statisztikai számsorok nélküli érvelését. A marokkói befolyáshoz szükséges a kereskedelmi kapcsolatok aktivizálása, amihez az Adriát elsődleges „fegyvernek” tekintették.

A tanulmány cáfolta azt a történelmi tévhitet, amely szerint a magyarok nem érdeklődtek az Európán kívüli világ iránt. Azt viszont *Ed-die Scott* munkája alapján Callaway is elismerte, hogy Bécsnek többet jelentett a nagyhatalmi státusz, mint Budapestnek. A szerző hozzátette, hogy a gazdasági kapcsolatok élénkítéséhez szükséges közvetlen hajózási útvonalak létrehozásában a magyar állam nem gyakorolt nyomást

az Adriára. Természetesen a magyar kormány politikájában is központi tényezőként jelent meg a nemzetközi kereskedelmi kapcsolatok bővítése, de csak a profitorientált célokat támogatták.

Az Adriát a magyar állam pénzügyi támogatásban részesítette, hogy rendszeres járatokat hozzon létre Nagy-Britannia, Belgium, Hollandia, Franciaország és Brazília kikötőibe. A magyar vállalatoknak különféle kedvezményeket nyújtottak, hogy termékeiket vasúton Fiuméba, s ne a nyugat-európai kikötőkbe szállítsák. Callaway részletesen bemutatta az 1892. évi szerződést, amelyet az Adria és az osztrák hajózási társaság, az *Austrian Lloyd* kötött egymással. A paktum tartalmának ismerete fontos, hiszen ebből érthetjük meg, hogy a hajózási útvonalak meghosszabbításával összefüggésben miért alakult ki konfliktus a birodalom határain belül. Az Adria kizárólagos jogot kapott a Nyugat-Európába, valamint a Földközi-tenger nyugati medencéjébe közlekedő kereskedelmi útvonalak létrehozására, fenntartására. Ebből láthatjuk, hogy a mexikói és a marokkói útvonalak alapítására csak az Adriának volt törvényes lehetősége, azonban nem kívánt veszteséges járatokat üzemeltetni Marokkóba és Mexikóba.

A közös külügyminisztérium a konzulok által befolyásolhatta azokat a jelentéseket, amelyek által az Adria a jövedelmezőbb útvonalakat határozta meg. Azonban Koziębrodzki esetében is láthattuk, hogy a diplomaták szemüvegén keresztül vizsgálva a kereskedelmi politika és a külpolitikai célok összefonódtak, így gyakran manipulált adatok érkeztek a Monarchiába. A magyar kormányzatnak is információkhoz kellett jutnia. A szerző részletesen bemutatta az első Kereskedelmi Múzeum létrejöttét 1889-ben, amelynek legfőbb célja a magyar termékek reprezentálása, a magyar kereskedelmi kapcsolatok szélesítése, piacok feltárása, az export ösztönzése, valamint a könyvtárán keresztül információ biztosítása a kereskedők és vállalkozók számára. A híreket, adatokat a Kereskedelmi Múzeumok munkatársai, levelezői a világ minden tájáról szolgáltatták, 1908-ra szinte az egész Földet átölelő hálózat jött létre. Egyes feljegyzések szerint a Kereskedelmi Múzeum adattára túlszárnyalta a külügyminisztériumét. A Budapesten működő főmúzeum lapja, a *Les Fabricants Exportateurs du Royaume de Hongrie* nyolc nyelven jelent meg és 1223 exportálható magyar terméket sorolt fel.

A „Szűz Föld”: Afrika című fejezetben a marokkói kereskedelemmel kapcsolatos konfliktusokat mutatta be a szerző. IV. Mulai Abd al-Aziz (1894–1908) marokkói szultán Ausztria-Magyarországot azon országok közé sorolta, akik országában csak gazdasági kapcsolatok kiépítésére ambicionáltak. A marokkói udvar azonban nem tudta, hogy korábban a Monarchia a Marokkótól délre fekvő *Río de Oro* spanyol gyarmatot kívánta megvásárolni, azonban Magyarország miatt ez nem valósult meg. A fejezetben Callaway bemutatta, hogy a konzulok folyamatosan bizonygatni próbálták jelentéseikben, hogy a marokkói kereskedelmi kapcsolatok elhanyagolása súlyos károkat okoz a birodalomnak, s ezeket helyre kell állítani. Azonban a szerző is elismerte, hogy 1867 és 1914 között a Marokkóval folytatott kereskedelem kis volumenben zajlott. A külügyminisztérium célkitűzései jelentek meg a konzulok jelentéseiben, akik szerint korrigálni lehet a kereskedelmi kapcsolatokat a két ország között, ami víziójuk szerint egybeesett a jelenléttel, vagyis az *imperialista* törekvéssel.

A szerző kifejtette, hogy a magyarok kezdetben támogatták a kereskedelmi kapcsolatok szélesítését. Az Adria indított járatokat Marokkóba, azonban az áruforgalom továbbra is alacsony határfokon működött. Ausztriában úgy gondolták, hogy ennek oka a gyarmatok hiánya, s nem pedig a két állam piacának egymás iránti közömbösége. A konzuli beszámolók időkerete 1900 és 1910 között mozog, amelyben a diplomáciai testület tagjai kifejtették aggodalmukat, hogy más hatalmak akadályozhatják a Monarchia lehetőségeit Marokkóban, ugyanis a XX. század elején Marokkó még nem volt gyarmatosítva, és a nagyhatalmak érdeklődése Északnyugat-Afrika iránt nőtt. A korabeli feljegyzésekből szembetűnik, hogy a kortársak is felismerték, hogy a kereskedelmi flottát párhuzamosan kell fejleszteni a haditengerészettel, ugyanis csak akkor vállalhat egy állam nagyhatalommá, ha a tengereken dominanciát épít ki. Koziebrodzki és a diplomaták úgy gondolták, hogy az Adria az oka annak, hogy az osztrák–magyar kőolaj nem tudott versenyezni az amerikaival. Az akadályozó tényezőket az Adria késéseiben és többletköltségeiben jelölték meg, de Callaway cáfolta az Adria felelősségét.

A magyarok kezdetben érdeklődtek Észak-Afrika iránt. A Budapesti Kereskedelmi- és Iparkamara az Adriával közösen támogatta *Jankó János* észak-afrikai kutatási expedícióját. Jankó beszámolója azonosságot mutat a konzuli jelentésekkel, ugyanis a hajóforgalom növelésétől várta az áruforgalom növekedését, valamint hozzátette, hogy a sikeresség elérésében kizáró ok, ha más európai hatalom jelen van az adott területen. Jankó ideáit azonban az Adria nem akceptálta. Magyarországra továbbra is érkeztek olyan információk, amelyeket a konzulok manipuláltak. Callaway erre a *Közgazdasági Értesítő* 1908-ban megjelent lapszámát hozta példának, amiben a konzuli jelentések alapján az Adriát hibáztatták, amiért Orán és Szavíra között nem jött létre hajózási útvonal. A szerző cáfolta, hogy a magyar állam nem tett semmilyen lépéseket. A magyar *Kereskedelmi Minisztérium* 1900 januárjában napirendre helyezte a Fiume és Észak-Afrika közötti útvonalak alapítását. A magyar kormány és az Adria 1901 novemberében új szerződést kötött egymással, ami alapján 1902 januárjától megindult a rendszeres hajózás Észak-Afrikába. A hírt *iff. Agenor Goluchowski*, a Monarchia külügyminisztere örömmel konstataulta, ugyanis meglátása szerint a rendszeres járatokkal a marokkói jelenlét fokozódhat.

A rendszeres hajójáratok azonban nem voltak perspektivikusak. A szerző gazdag levéltári forrásokra hivatkozva kifejtette, hogy már 1902-ben olyan jelentéseket készítettek az Adria kapitányai, hogy a nyugat-marokkói partoknál az időjárás kiszámíthatatlan, de az itt fekvő kikötőkkel sem sikerült megfelelő kereskedelmet kiépíteni. Az Adria levonta a megfelelő következtetéseket, majd bejelentette, hogy az útvonal végállomása *Tanger* lesz, amit feltehetőleg a magyar kormány is támogatót, ugyanis az Adria és Budapest szerződése Magyarország érdekeit rögzítette.

A tanulmány részletesen taglalta az Adria és a magyar állam szerződését, amely konkrét kikötéseket tartalmazott, de az útvonalak meghatározásában a részvénytársaság széleskörű döntési joggal bírt. A szerző konkrét példát is hozott ennek gyakorlati alkalmazására. 1905-ben az Adria redukálta észak-afrikai útvonalait, ami nyomán panasz érkezett a magyar kereskedelmi miniszterhez s így reflektált:

„Mivel ezeket a menetrend szerinti járatokat a társaság szerződéses alapon tartja fenn, a bejelentett változásokat nem tudom kommentálni” (286. o.).

Ausztriában birodalmi érdekek tekintették a marokkói kereskedelmi kapcsolatok gyarapítását. A külügyminisztérium kérte a magyar kormánytól az Adria szerződésének revízióját, ugyanis a diplomaták konkrét bizonyítékok ellenére kedvezőnek találták a marokkói feltételeket. Az Adria azonban részletes adatokra hivatkozva tárta fel, hogy a Marokkóval folytatott kereskedelem nem éri el azt a szintet, amelyet külön, a vonalra adott állami támogatás nélkül fenn lehet tartani. A diplomaták – ahogy a későbbi tuniszi főkonzul, *Folliot de Crenneville-Poutet* tette 1902-ben – az Adriát hibáztatták a sikertelenségért, aminek fő oka meglátásuk szerint az Adria túlságosan magas tarifái, olcsó, rossz minőségű hajói, valamint az ebből eredő gyakori balesetek. A külügyi apparátus szerette volna elérni, hogy az Adria fejlessze infrastruktúráját és tarifáit csökkentse. Azonban arra nem adtak választ, hogy az Adria a fejlesztést és a járatok sűrítését a tarifák csökkentése mellett hogyan valósíthatja meg. Mindenesetre a profit garanciája nélkül az Adria nem tett lépéseket.

Crenneville szerint az osztrák–magyar faáru az Adria miatt nem veszi fel a versenyt az amerikai és a norvég fával. Crenneville állásfoglalása szerint, az Adriának csökkentenie kellene tarifáit, valamint megjegyezte, hogy 1904. január 1–10. között harminc hajóból csak kettő hajózott osztrák–magyar felségjelzés alatt. Azt Crenneville sem tagadta, hogy a birodalom faárui megérkeztek Marokkóba, azonban ezeket Triesztből és Fiuméből olasz hajók szállították. Egy másik diplomata, *Ludwig von Callenberg* osztrák–magyar tangeri konzul arról számolt be, hogy Marokkóban Ausztria-Magyarország cukorexportja iránti kereslet a megbízható, stabil szállítás hiánya miatt csökkent. Callaway felhívta arra a figyelmet, hogy Callenberg nem indokolta meg, hogy a biztos nyugat-európai (Nagy-Britannia és Franciaország) felvevőpiac helyett miért kellene Marokkóba exportálni. Gołuchowski közvetlen kapcsolatot keresett az Adriával, ahol *Lánczy Leó*, az Adria igazgatója kifejtette, hogy a szóban forgó útvonalat speciális, külön az útvonal részére létrehozott támogatással lehet fenntartani.

A fejezet összegzésében a szerző statisztikai adatokkal illusztrálta a kereskedelem alakulását. Jól látható, hogy 1902 és 1903 között növekedett az áruforgalom, de 1901-ben nem történt export, 1903 és 1904 között pedig újra csökkenő tendencia vette kezdetét. Az Adria 1907-ben arról számolt be, hogy tizenkét hajójuk csupán 929 tonna terméket vitt Marokkóba, a behozatal mértéke pedig elenyésző. A szerző egyetlen terméket sem nevezett meg, amit a magyar gazdaság Marokkóból importálhatott volna.

A *Mexikó* című fejezet kezdetén a szerző bemutatta, hogy a századfordulóhoz érve korántsem volt konfliktusmentes a Monarchia és Mexikó kapcsolata. A konfliktus origóját I. Habsburg Miksa mexikói császár (1863–1867) elleni gyilkosság adta, ami a kereskedelmi kapcsolatokat is visszavetette. *Bánó Jenő* 1898-ban már tizenegy éve élt Mexikóban, s kapcsolatait a két ország közötti kereskedelmi együttműködések bővítésére használta fel. Céljait a *Budapesti Hírlapnak* fejtette ki levelében, amit *gróf Batthyány Lajos*, Fiume kormányzója és *Ignacio Mariscal* mexikói külügyminiszter is támogattott. Bánó levelében igyekezett olyan érveket részletezni, amelyek a gazdasági kapcsolatok szélesítését irányozza elő. 1901-ben helyreállt a két ország kapcsolata, Bánó pedig 1904-ben egy egyedülálló tervvel lépett színre. Úgy gondolta, hogy Mexikóban felvevőpiacot lehet teremteni, ha a Monarchia területéről érkező kivándorlókat Mexikóba irányítják át az Egyesült Államokból, ugyanis a mexikói ipar fejletlen, ezért az újonnan érkezők a magyar ipari és mezőgazdasági cikkeket fogják megvásárolni. Azonban a magyar termékek helyzetét súlyosbította, hogy az amerikai és nyugat-európai termékek nagy konkurenciát jelentettek. A szerző egyetértett Bánóval, hogy a magyar kivándorlók igénye nem lenne elegendő a magyar ipari termékek sikerességéhez Mexikóban. A megoldást – ahogy Marokkó esetében is – az Adriától várták. Bánó arra is felhívta a figyelmet, hogy a Mexikóba szállított magyar termékeket csak akkor jelenítették meg a statisztikák, ha Triesztből vagy Fiuméből érkeztek a tengeren túlra. A termékek döntő része nyugat-európai kikötőkbe került, s onnan jutott Mexikóba. Bánó feltételezése szerint így akár hatszor több magyar termék jelenhetett meg a mexikói piacon, mint amennyit a hivatalos statisztikák számon tartottak.



Bánó és a Budapesti Hírlap elképzelése találkozott, mindkét fél a közvetlen kereskedelmet támogatta Mexikóval. Ezt a nézetet osztotta *Lázár Pál* is, aki szerint az Adria és a magyar kormány hamarosan létrejövő szerződés hosszabbításakor közvetlen vonalat kellene Mexikóba létesíteni. Lázár Pál esetében a szerző összekeverte a kereszt- és vezetéknev sorrendjét, ugyanis a Pált használta vezetéknevként. Bánó abban tévedett, hogy a magyar állam nem volt tudatában annak, hogy a magyar termékek döntő része Nyugat-Európán keresztül érkezett Mexikóba. Magyarország ismerte Mexikó gazdasági és politikai rendszerének instabil aspektusait. Callaway szerint a Mexikóba tartó, állami támogatással létrehozott útvonalak az I. világháború előestéjén csak veszélyt rejtettek volna a Monarchiának, amivel bekapcsolódhatott volna Mexikó problémás ügyeibe. A spanyolországi *La Compañía Transatlántica de Barcelona* vállalat szándékozott útvonalat létrehozni Trieszt, valamint Fiume és Mexikó között. A Ballhasuplatz álláspontja szerint ezt az Adriának kellene megtenni. Ugyanakkor, ha az Adria ennek nem kíván eleget tenni, – a szerző hosszasan taglalta a belpolitikai eseményeket a kérdésről – akkor a spanyol illetőségű vállalat létrehozhatja a hajózási útvonalat Fiume és Mexikó között, amit a magyar kormány elfogadott.

1907-ben Budapest újra napirendre emelte a kérdést, hogy az Adria hajlandó-e hajózási útvonalat létrehozni Fiume és Veracruz között? A vállalat érvelése szerint a veszteségeket a ciszlajtán területek és a magyar kormány támogatása sem fedezné, valamint 1905-ben létrejött az *Austro Americana Society* által üzemeltetett útvonal az említett kikötők között. Az Adria meglátása szerint az évenkénti tizenkét járat üzemeltetéséhez legalább egymillió korona támogatásra lett volna szükség. Az Adria mexikói kalandja a vállalat és a magyar állam apatikus magatartása következtében nem valósult meg, ugyanis nem formáltak arra igényt, hogy csak magyar hajó szállítson magyar árut Mexikóba.

*Az Adria és a világgazdaság* című zárófejezetben a szerző összegezte az Adriával szemben felhozott panaszokat s hozzátette, hogy ezek leginkább Észak-Afrika kapcsán bontakoztak ki. A konfliktust fokozta, hogy Magyarország nem gyakorolt nyomást az Adriára,

hogy a veszteséges útvonalakat létrehozza, fenntartsa. Callaway újra bemutatta az ausztriai üzletemberek példáját, akik a vállalatuk profitnövekedése érdekében követelték a rendszeres hajójáratokat Marokkóba. Egy ausztriai autómobilgyártó szerint az ő autója ugyanolyan, vagy sokkal jobb minőségben készült el, mint francia versenytársáé, azonban az Adria „hibája” miatt nem tudta vele felvenni a versenyt.

A szerző részletes statisztikai adatokkal mutatta be az Osztrák–Magyar Monarchia szerepét a világgazdaságban. 1867 és 1913 között az export és az import folyamatosan nőtt. Az ausztriai vállalkozások panaszai és a birodalmi bürokraták sem tudták elérni, hogy az Adria változtasson útvonalain. Az Adria célállomásai sokkal kevésbé változtak 1914-ig, mint például az Austrian Lloyd-é. Callaway kiemelte, hogy ennek ellenére a magyar vállalkozások kiváló kapcsolatokat alakítottak ki a világ minden pontján. A kiegyezés után Ciszlajtánia és Magyarország több politikai, gazdasági kérdésben is ambivalens célokkal rendelkezett, amely belpolitikai konfliktusokat eredményezett. A szerző kutatási eredményeit ennek folyamatába illesztette.

Összességében elmondható, hogy a szerző egy, a történettudományban gyakran vizsgált kérdést helyezett új kontextusba. Callaway gazdag primer forrásokon alapuló tanulmányából kitűnik, hogy Ausztria a gazdasági kapcsolatok szélesítését párhuzamba állította a gyarmatok szerzésével. Magyarországon ezzel szemben a gazdasági szempontokat helyezték előtérbe, ahogy az Adria sem kívánt veszteséges útvonalakat létrehozni és fenntartani.

James Callaway: The Battle over Information and Transportation: Extra-European Conflicts between the Hungarian State and the Austro-Hungarian Foreign Ministry (Harc az információért és a szállításért: Európán kívüli konfliktusok a magyar állam és az osztrák–magyar külügyminisztérium között). In: *The Hungarian Historical Review*, Vol. 7, No. 2 (2018). 274–302. o.

*Andrékó Tamás Dániel*