

*THE HISTORY OF THE ORIENTE HUNGARIAN STEAMSHIP COMPANY
(1893–1913)*

PELLES MÁRTON vezetés és szervezés mesterszakos hallgató
Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar

Abstract

Lajos Ossoinack, politician and factory owner was an important person of the industry and commerce of Fiume during the period of dualism. His name is related to many local large company's foundation and management, also the foundation of a lot of shipping companies. From these transportation companies the one which is most related to him is Oriente, which was specialised on far-eastern commerce. Since the company's foundation in 1893 it was specialised mainly in rice import, but it also transported valuable goods between some of the world's ports. It was quite a problem for the company when in 1904 during the Russian-Japanese war two of its steam ships were stolen as trophy by the Japanese. In my presentation I will present the story of Oriente Inc., I will assess its ship and goods traffic, and through its financial status I will analyse its efficiency, based on my research in the archives of Rijeka (Fiume) in 2016. My goal is to expand the picture of Hungarian sea shipping in that period and make Lajos Ossianack's work more known with my research.

1. Bevezetés

Fiume 1776–1920 között Magyarország része volt. A dualizmus idején a várost a magyar állam Európa 10. legforgalmasabb kikötőjévé fejlesztette. Ez a gyarapodás azonban elképzelhetetlen lett volna képzett helyi iparosok és szakemberek nélkül. Ilyen volt Ossoinack Lajos is. A fiumei iparbáró, hasonlóan a kortársaihoz – akiket Lengyel György az „alapítók” generációjának nevezett – felismerte, hogy innovatív alapításokkal lehet a hazai gazdasági növekedést beindítani.¹ Fiumében a nevéhez három ipari (Mechanikai Faipari Rt., Első Fiumei Rizshántoló és Keményítőgyár Rt., Kőolajfinomító Rt.) és hajózási vállalat (Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt., Photogen Forgalmi Rt. és a most tárgyalt Oriente Magyar Tengerhajózási Rt.) fűződik.² Ezen alapításaiból a tanulmányomban az Oriente Rt. történetét és működését mutatom be. Kitérek a vállalat flottájának, járatainak és áruforgalmának alakulására, majd a gazdasági potenciálja alapján elhelyezem az Oriente Rt-t a többi magyar hajózási társaság között. Forrásaim ehhez az elmúlt 150 év magyar és olasz nyelvű szakirodalmá, a magyar törvénytar, statisztikai kiadványok és a Rijekai Állami Levéltárban (Državni Arhiv u Rijeci) végzett kutatásaim alapján a Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság, a Fiumei Királyi Kormányzóság és az Oriente Rt. iratai lesznek.



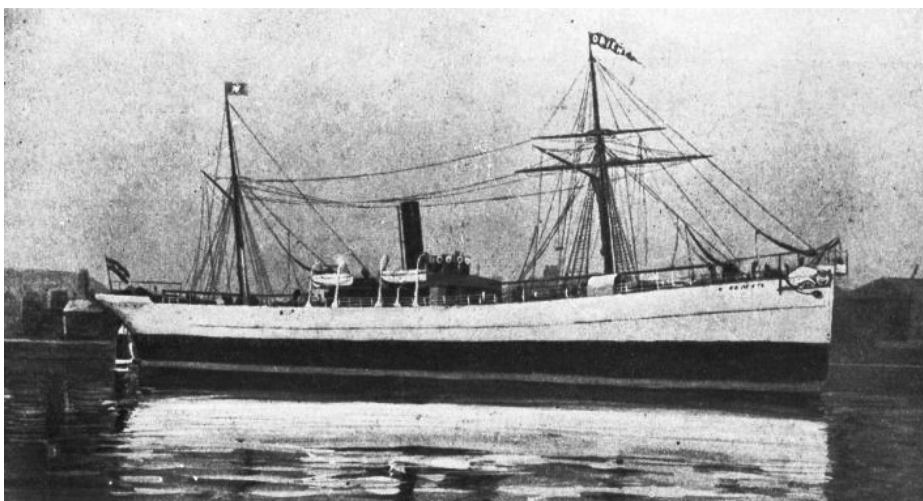
* Az Emberi Erőforrások Minisztériuma ÚNKP-16-2-I kódszámú Új Nemzeti Kiválóság Programjának támogatásával készült.

2. A vállalat története

Ossoinack Lajos (1849–1904) Fiume egyik legjelentősebb iparos volt. Fiatalkorában a világ több pontján folytatott tanulmányokat (Laibach, Graz, Trieszt, Hamburg, London, New York), majd 1875-ben hazatért, és egy faipari vállalkozásba kezdett.³ Ezt követően 1874–77 között részt vett az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. megalapításában, hogy a saját üzemében előállított hordóiban szállíthasson ki Angliába magyar lisztet.⁴ Ehhez hasonlóan 1882-ben megalapította a Fiumei Első Rizshántológár Rt-t.⁵ Annak érdekében, hogy a hántoló részére biztosítsa az importot, mely addig idegen hajózási társaságok kezében volt, 1891–93 között helyi tőkésekkel megalapította az Oriente Magyar Tengerhajózási Rt-t. A társaság célja kettős indíttatású volt: egyfelől biztosítani a már említett gyár és a fiumei ipar szükségleteit, illetve fenntartani rendszeres járatokat Fiume és a Távol-Kelet között.

Magát az Orient gőzöst (1. kép) – az Rt. első hajóját – még 1891-ben építették a későbbi részvényesek.⁶ A társasági formára való átállás éve két okból fontos. Egyfelől az 1870 óta magyar állami támogatás mellett működő, keleti piacokkal kapcsolatot tartó Osztrák-Magyar Lloyd társasággal 1891-ben bontotta fel a szubvenciós viszonyt a Baross Gábor vezette kereskedelmi minisztérium.⁷ Másfelől az 1893. évi XXII. tc. értelmében minden olyan magyar szabadhajózási vállalat építési- és fuvardíjtámogatást kaphatott, amely legalább kétharmadrészt magyar honpolgárok tulajdonát képezte, és amely magyar kikötőből vagy kikötő részére szállított árut. E mellett egy belső tényező is rákényszerítette Ossoinackot a Rizshántoló saját hajózási vállalattal való ellátására, mégpedig az, hogy az 1890-es évekre már nem csak a korábbi olasz hántolókkal kellett vállalatának versenyeznie, de a trieszti és budapesti hántolókkal is; így az import saját megszervezése létkérdéssé vált.⁸

1. kép. Az Oriente Rt. SS Orient gőzöse (1891–1899)



Forrás: Ossoinack és társai 1896:200.

A vállalat az alapító okirat értelmében 4 000 000 K alaptőkével alakult meg, mely tartalmazta a korábbi vállalattól átvett SS Orient gőzössnek és a két újonnan épített hajónak (SS Siam, SS Burma) az értékét is (DAR. TH. Ált. 89–1893–XXI–1458).⁹ A társaság részvényesei között Ossoinackon kívül találunk iparosokat és bankárokat (Baccich Henrik,

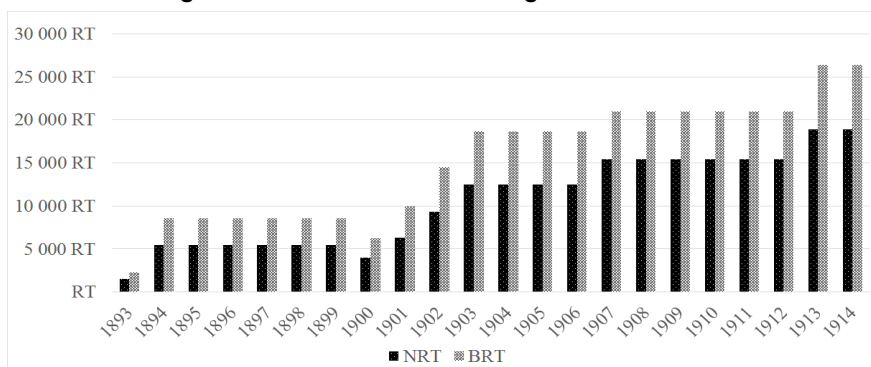
Cunradi Jenő, Cossulich Alajos lovag, Sirola János), tengerészinasztiák tagjait (ifj. Paicurich Mátyás, Antonio Francesco Luppis), hosszújratú hajózási kapitányokat (Rudán Károly) is. A vállalat székhelye Fiume volt. Célját tekintve, már a megalakulás pillanatában igyekeztek elérni, hogy a magyar kormány a Lloydal való szerződésbontásból fakadó forrásait az ő részükre folyósítsa, így biztosítván a távol-keleti forgalmat Fiume részére. Valószínűleg ezért szorgalmazta Ossoinack a Fiumei Kereskedelmi- és Iparkamarában az említett szerződés felbontását.¹⁰ Azonban a magyar állam annak ellenére, hogy 1892-ben 19 000 Ft-al támogatta az Orient gőzöst, részben az 1893-ban elfogadott szabadhajózási törvény, részben a magyar-horvát parthajózás megteremtése miatt nem tudott, és nem is akart állami támogatást adni az Orientének.¹¹

A vállalat a levéltári adatok bizonyossága szerint 1900-ban újra megpróbálkozott államilag támogatott státuszt szerezni. Az Oriente Rt. ekkor a Lloyd Fiume-Indokína vonalát váltotta volna le olcsóbb díjszabással, évenkénti 6 vagy 12 fix járatral állami szubvenció fejében, de a kormányzat vélhetően a feszült fiumei politikai viszonyok miatt nem támogatta a vállalat kérését.^{12, 13} Ezt követően 1904-ben állt újra elő a társaság egy indítvánnyal. Ekkor szintén a Lloyd keleti járatait kívánta kiváltani, pontosabban a Fiume-Szingapúr közötti cukorszállítás jogát kérte a kereskedelmi minisztériumtól.¹⁴ Ekkor a Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság is az Oriente ajánlata mellé állt, azonban a magyar kormányzat nem bízta meg rendszeres járatok fenntartásával a társaságot, hanem az 1907-ben beiktatott új szabadhajózási támogató törvénnyel megemelte a hajóépítési- és fuvardíj támogatásokat, és az újonnan alapított kormányközeli Atlantica Tengerhajózási Rt.-vel együtt az Oriente továbbra is piaci alapon versenyzett a Keletre irányuló járataiban az Osztrák Lloydal.¹⁵ Az első világháború váratlanul érte a vállalatot és, ahogy azt Zsigmond Gábor doktori értekezésében bemutatta, több hajóját el is vesztette benne.^{16, 17} A háború után az önálló Fiumében olasz lobogó alatt szerveződött újjá az Oriente vállalat. Az üzleti eredményeiről szóló iratok alapján 1939-ig bizonyíthatóan működött, ám a második világháborút már nem vészték át az addigra teljesen elavult gőzhajói, és a vállalat megszűnt.¹⁸

3. Kereskedelmi flotta és hajóforgalom

A társaság a közvetett állami támogatásoknak köszönhetően az első világháborúig egyre több és modernebb gőzossal járta a világ tengereit; ez látható számokban az 1. számú ábrán.¹⁹

1. ábra. Az Oriente Rt. gőzöseinek bruttó- és nettó-regisztertonnatartalma 1893–1914 között



Forrás: DAR. TH. Segédkönyvek 241. Hajólajstrom.

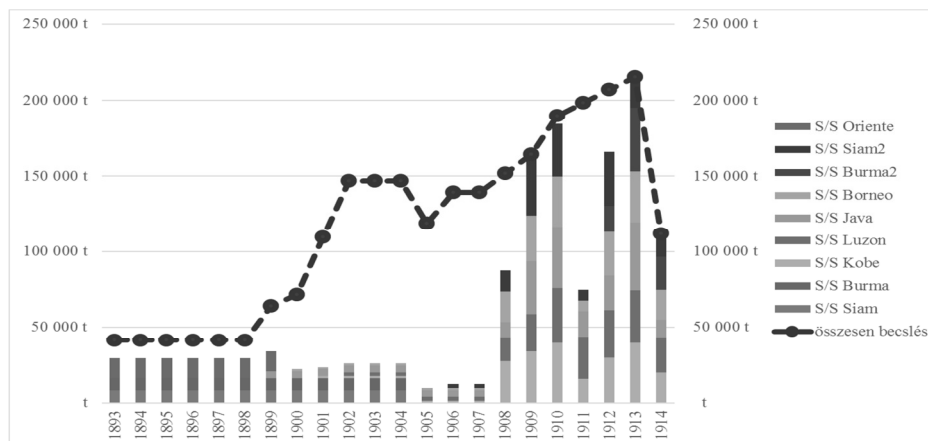
Hajóit tekintve, ahogy már említettem, a vállalat 1893-ban két új gőzöst vásárolt, a Siámot, és a Burmát. 1899-ben eladta az Orient gőzöst és helyette megvásárolta az SS Jávát. 1900-ban megépíttette az SS Borneót, 1901-ben az SS Kobét és 1902-ben az SS Luzont. 1904-ben a japán-orosz háború érzékenyen érintette a vállalat flottáját, hisz két legnagyobb gőzöst (Burma és Siam), amelyek Vlagyivosztokba szállítottak kőszenet, a japánok elfoglalták, és hadizsákmányként kisajátították.²⁰ Ezért a vállalat 1906-ban új hajót építtetett, melyet SS Siam2-nek hívott, illetve 1912-ben megépült az SS Burma2 is. Így láthatjuk az ábra alapján, hogy a vállalat a fennállásának első évtizedében átlagosan 8000 NRT szállítókapa-
 citással majd az 1900-as években átlagosan 13 000 NRT kapacitással rendelkezett.

A vállalat hajóforgalmának összesítéséhez összegyűjtöttem a rijekai levéltárban fennmaradt összes számlát a Tengerészeti Hatóság irattárában.²¹ Ez 1893 májusa és 1914 augusztusa között összesen 928 járatot jelentett, amelyből 377-nél pontos dátum és áruforgalom is szerepel. Kikötőket tekintve kiegyenlített volt a vállalat hajóforgalma. A legtöbb-ször érintett kikötő Fiume volt az összeforgalom 8,41%-os részesedésével, ezt követte Cardiff 5,5%-kal, majd Szingapúr 3,13%-kal, Ha kontinensekre bontva vizsgáljuk a vállalat járatait, azt látjuk, hogy a társaság rendszeresen érintette Észak-Amerikának mind a keleti, mind a nyugati partvidékét (pl. Baltimore, Vancouver, San Francisco, New Orleans). Dél-Amerikában is mind a két partvidékét bejárta (Rio de Janeiro, Pisagua, Buenos Aires, Bahia Blanca).²² A vállalat sokszor érintette Indonéziát, de járt a Karácsony-szigeteken, Ausztrália Melbourne kikötőjében és Hawaii Honolulu kikötőjében is. A fő forgalma azonban, a társaság céljaival összhangban Európára és a Távol-Keletre koncentrált.

4. Áruforgalom és üzleti eredmények

A vállalat áruforgalmát a 2. ábrán mutatom be. Ezen adott évenként összegeztem a vállalat egyes hajói által szállított összes áruforgalmat tonnában; illetve a járatok számának, a hajók szállítókapa-
 citásának és egyes járatokon korábban és később teljesített átlagos mennyiségű árumennyiség alapján megbecsültem mekkora lehetett az Oriente Rt. valós áruforgalma.

2. ábra. Az Oriente Rt. éves valós és becsült áruforgalma a levéltári számlák alapján 1893–1914 között

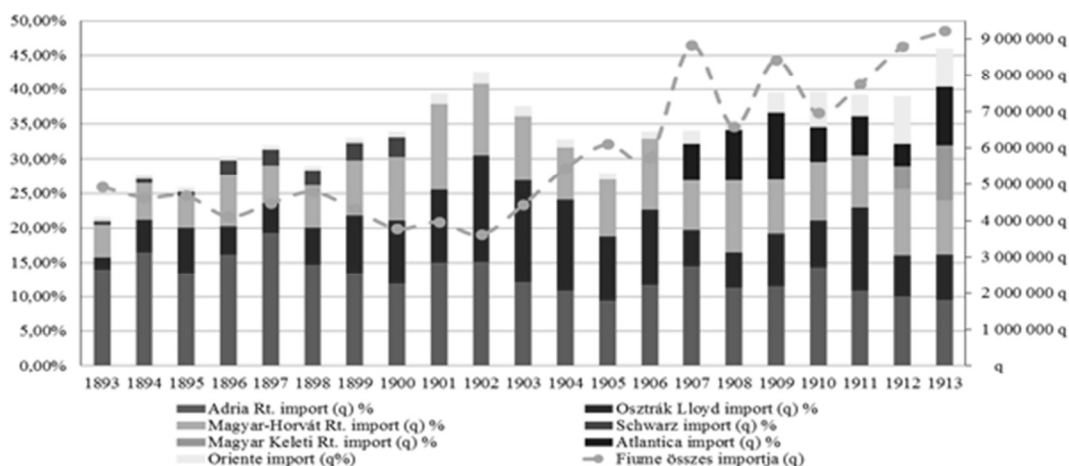


Forrás: DAR. TH. Ált. 1894–1914.

Az ábra alapján három szakaszra lehet tagolni a vállalat életét. Az első szakasz az alapítástól 1893-tól 1898-ig tartott. Ezt az időszakot a lassú növekedés, a stabil piaci berendezkedés jellemezte, amikor a még fejlődő magyar kereskedelmi tengerészet az Osztrák Lloyd árnyékában élt, és nem tudott igazán piacot találni magának.²³ Ebben az időszakban a vállalat átlagosan évenként 15 járatot teljesített, járatonként 3000 tonnás fuvarral, összesen évenként 40 000 tonna áruszállítással, melyből 29 000 tonnáról van számla a birto-komban. A második szakasz 1899-től 1904-ig tartott. Ez volt a vállalat első nagy felívelése. Ekkorra tudott a nyereségét visszaforgatva új hajókat építtetni az Oriente Rt., és azokkal egyre több járatot fenntartva nagyobb volumenű áruforgalmat bonyolítani. Ezt a felívelést törte meg a már említett japán–orosz háború, melyben az SS Burma és az SS Siam hadizsákmány lett. Ebben a szakaszban a vállalat évente átlagosan 25 járatot tartott fenn, mely becsült 124 294 tonna és bizonyíthatóan 24 451 tonna áruforgalmat jelentett évente és körülbelül 5000 tonnát gőzösönként és fuvaronként. A harmadik szakasz 1905-től 1913-ig tartott. Ekkoriban a társaság szintén évente 25 járatot tartott fenn, 103 816 tonnás valós áruforgalmat generált, gőzösönként és fuvaronként szintén 5000 tonnás átlaggal.

A vállalat által legtöbbször érintett kikötőket az árumennyiségekkel súlyozva az alábbi sorrendet kapjuk: a társaság összes áruforgalmának 28%-a Fiume, 11,4%-a Cardiff, 9,5%-a Szingapúr részére történt. A vállalat által Fiumébe szállított áru mennyisége 3089 860 q volt, melynek 64%-a volt a hántolatlan rizsbehozatal, ami a vállalat teljes forgalmát tekintve 17,5% volt. Az alábbi 3. számú ábrán bemutatom, mekkora súllyal bírt az Oriente Rt. a többi általam már feldolgozott osztrák–magyar hajózási társaság között.

3. ábra. Fiume importja 1893–1913 között



Forrás: DAR. TH. Ált.; MSÉ 1893–1913.

Az ábrán a (szaggatott) görbe mutatja a jobb oldali tengelyen a Fiume összes tengeri importját 1893–1913 között métermázsában. A halmozott oszlopdiagramok pedig az általam eddig feldolgozott hajózási vállalatok százalékos részesedését mutatják ebből az importból a baloldali tengely segítségével.²⁴ Az Oriente a fiumei piacon az évenkénti átlagos 1,87–3,12%-os részesedésével sikeres vetélytársává tudott válni, nem csak az Osztrák Lloydnak de a számára riválisnak tekinthető többi magyar vállalatnak: az Atlanticának és a Magyar Keleti Rt-nek is.

A vállalat üzleti eredményeiről is tudunk keveset mondani. Az 1. számú táblázatban összefoglaltam az 1894–1903 közötti évek mutatóit, a további éveket azért nem, mert a Kompassok tanúsága szerint „a vállalat többszöri felszólításra sem küldte be az adatait”, illetve azért, mert a Rijekai Levéltárban nem találtam meg a vállalat éves közgyűléseinek és pénzügyi kimutatásainak hatósági másolatait.²⁵

1. táblázat. Az Oriente Rt. üzleti eredménye 1894–1903 között

	1894	1895	1896	1897	1898
Részvénytőke	4 000 000 K	4 000 000 K	4 000 000 K	4 000 000 K	4 000 000 K
Osztalék	500 000 K	500 000 K	500 000 K	500 000 K	500 000 K
Osztalék (%)	12,5%	12,5%	12,5%	12,5%	12,5%
	1899	1900	1901	1902	1903
Részvénytőke	4 500 000 K	4 500 000 K	4 500 000 K	5 000 000 K	5 500 000 K
Osztalék	562 500 K	562 500 K	540 000 K	700 000 K	880 000 K
Osztalék (%)	12,5%	12,5%	12,0%	14,0%	16,0%

Forrás: Compass 1897/98; Compass 1900/1; Compass 1904/5.

Ezen táblázat alapján a vállalat működésének első szakaszában is stabilan tudott működni, és jelentős osztalékot tudott fizetni a részvényeseinek. Az áruforgalmi statisztikák pedig arra engednek következtetni, hogy konkrét adatok hiányában is kijelenthető, hogy a vállalat egészen az első világháborúig nyereségesen működött, és beváltotta a hozzá fűzött reményeket. Biztosította a fiumei ipar és a rizshántoló részére az importot, és a világ nagy kikötői közötti fuvarok teljesítésével profitot tudott termelni a tulajdonosainak.

5. Összegzés

A dualizmus korabeli fennállása alatt az Oriente Rt. sikeres szabadhajózási vállalata volt mind Fiuménak, mind Magyarországnak. A részvényeseknek megtérült a befektetett vagyona, a vállalat vezetője Ossoinack pedig függetleníteni tudta általa a rizshántolójának importszükségletét. A vállalat a flottáját folyamatosan növelte mind mennyiségben, mind minőségben és a fiumei fuvarokon kívül világviszonylatban is komoly mennyiségű árut szállított. A világháború erős nyomot hagyott a társaságon, hisz elvesztette gőzöseinek javát, de 1920-tól a megújult Fiumében, megújult lobogó alatt újra szolgálatba álltak a megmaradt hajói és az egykori magyar gőzösök egészen a második világháborúig járták a világ tengereit.

Jegyzetek

1. Lengyel 1989.
2. Pelles 2016d.
3. Szinnyi 1903.
4. Pelles 2016a.
5. Pelles 2016d.
6. DAR. TH. Ált. 89–1893–XXI–1458.
7. Ossoinack és társai 1896.
8. Karaman 1974.
9. Az egyes hajók neve előtti SS arra utal, hogy a jármű Steamship, azaz gőzös (Zsigmond 2011).
10. Karaman 1974.

11. DAR. TH. Ált. 89–1893–XXI–1458; Gonda 1906; Pelles 2016b, Pelles 2016c, Zsigmond 2009.
12. DAR. TH. Ált. 416–1900–XXI–1181.
13. Az 1895-ben miniszterelnöknek választott Bánffy Dezső báró erős központosító politikája ellenállást váltott ki a fiumeiek körében, mivel a kormány megsértette a város ősi autonómiáját. Ennek következtében szinte ellenséges politikai viszony alakult ki Fiume és Magyarország között, mely gazdasági területen is éreztette hatását, mind a kikötő áruforgalmának csökkenésében, mind abban, hogy az Oriente Rt., akinek feje Ossoinack Lajos a helyi politikának kiemelkedő alakja volt, nem kapott állami szubvenciót (Ordasi 2014).
14. DAR. TH. Eln. 5–1904–IV–8.
15. 1907. évi. VI. tc.
16. Zsigmond 2011.
17. Az SS Borneot 1915-ben az USA megvette; az SS Luzon 1915-ben olasz hadizsákmány lett; az SS Siam2-t 1918-ban a Francia Kormány vette meg (Zsigmond 2011).
18. DAR. 714.
19. A bruttó regisztertonna (BRT) megmutatja a hajó összes férőhelyét, a nettó regisztertonna (NRT), pedig csak a tiszta szállító teret számolja, levonva a BRT-ből az olyan egységeket, mint kabinok, élelemraktár, szivattyúk, stb.; egy regisztertonna száz köbláb, körülbelül 2,83 köbméter (Ákos–Horváth 2007).
20. Tóth–Zsigmond 2011.
21. DAR. TH. Ált: 112–1894–XXI–2795; 284–1904–XXI–1310; 316–1905–XXI–1040; 316–1905–XXI–4273; 365–1916–XXI–2713; 415–1907–XXI–437; 416–1899–XXI–4206; 459–1908–XX–205; 460–1908–XXI–2; 496–1909–II–134; 496–1909–II–307; 538–1910–II–117; 581–1911–II–72; 582–1911–II–173; 629–1912–II–147; 630–1912–II–816; 678–1913–II–132; 679–1913–II–132; 682–1913–II–1951; 733–1914–II–50.
22. Ne felejtjük el, hogy ekkor még nem volt hajózható a Panama-csatorna, tehát a hajóknak a Magellán-szoros felé kellett kerülniük
23. Pelles 2016c.
24. Pelles 2015; Pelles 2016a; Pelles 2016b; Pelles 2016c.
25. Compass 1900/1:466.

Felhasznált irodalom

- Ákos György–Horváth József (2007): Amerre a szél visz, s hullám utat ad. Avagy: magyar tengerészek a világ óceánjain, vitorlák alatt. Budapest. HA-JÓŠ Bt.
- Compass (1897/98): Mihók-féle magyar compass 1897/98. XXV. évf. II. rész. Budapest. Légrády testvérek.
- Compass (1900/1): Mihók-féle magyar compass 1900/1. XXVIII. évf. II. rész. Budapest. Légrády testvérek.
- Compass (1904/5): Mihók-féle magyar compass 1904/5. XXXII. évf. II. rész. Budapest. Légrády testvérek.
- HR–DAR: Državni Arhiv u Rijeci – Rijekai (Fiumei) Állami Levéltár
- HR–DAR–46. Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci (1870.–1918.) – A Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai (1870–1918).
- HR–DAR–JU–5. Kr. Gubernij za Rijeku i Ugarsko-Hrvatsko Primorje (1867–1918) – A Fiumei és Magyar-Horvát Tengerparti Királyi Kormányzóság iratai (1867–1918).
- HR–DAR–714: Anonimo Društvo za opremu brodova „Oriente” (1924–1941) – Az Oriente Tengerhajózási Rt. iratai (1924–1941).
- Ezer év törvényei: <http://www.1000ev.hu>
- Gonda Béla (1906): A tengerészet és a fiumei kikötő. Budapest. Pátria irod. vállalat és nyomdai részvénytársaság nyomdája.
- Karaman, Igor (1974): Fiume város gazdasági fejlődése a dualizmus korában. In: Századok 1974/1. 193–211. o.

- Lengyel György (1989): *Vállalkozók, bankárok, kereskedők – A magyar gazdasági elit a 19. században és a 20. század első felében*. Budapest. Magvető Kiadó.
- MSE (1885–1918): *Magyar Statisztikai Évkönyvek*. Budapest. Az Athenaeum R. Társulat Könyvnyomdája.
- Ossoinack Lajos és társai (Denk Árpád, Batthyány Tivadar, Kemény Ödön, Solymásy Endre) (1896): *A magyar tengerészet*. In: Borovszky Samu – Sziklay János (szerk.): *Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar–horvát tengerpart*. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 191–218. o.
- Ordasi Ágnes (2014): *Pártviszonyok és az 1901-es képviselők választás Fiume városában*. In: Gulyás László (szerk.): *Köztes Európa Társadalomtudományi folyóirat*. NO. 15–16. Fiume rovat 23–34. o.
- Pelles Márton (2015): *A Magyar Keleti Tengerhajózási Részvénytársaság története és forgalma 1898–1913 között*. In: IV. Interdiszciplináris Doktorandusz Konferenciakötet. Pécs. Pécsi Tudományegyetem Doktorandusz Önkormányzat. 405–414. o.
- Pelles Márton (2016a): *Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. szerepe Fiume hajó- és áruforgalmában (1874–1914)*. *Közgazdasági Szemle*, LXIII. évf. 2016 február 188–208. o.
- Pelles Márton (2016b): *A magyar-horvát tengeri gőzhajózási Rt forgalma Fiumében 1893-1913 között*. In: Gulyás László (szerk.): *Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat* NO 17. Fiume rovat 5–16. o.
- Pelles Márton (2016c): *Üzleti és nemzeti érdekek harca a dualizmus idején. Az Osztrák Lloyd társaság tengeri kereskedelme Fiumében (1871–1913)*. In: Gulyás László (szerk.): *Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat* NO 18. Fiume rovat 153–163. o.
- Pelles Márton (2016d): *Iparosítás egy kikötővárosban – Fiume fejlesztése (1870–1914)*. In: V. Interdiszciplináris Doktorandusz Konferenciakötet. Pécs. Pécsi Tudományegyetem Doktorandusz Önkormányzat. 392–408. o.
- Szinnyei József (1903): *Magyar írók élete és munkái*. IX. kötet. Budapest. Kiadja Hornyánszky Viktor könyvkereskedése.
- Tóth Gergely–Zsigmond Gábor (2011): *Két magyar gőzös elkobása az orosz–japán háború idején*. *Aetas*, 26. évf. 1 sz. 78–93. o.
- Zsigmond Gábor (2009): *Az osztrák–magyar Lloyd története*. In: Pelyach István (szerk.): *Aetas. Történettudományi folyóirat*. 24. évf. 2009. 1. sz. Szeged. AETAS Könyv- és Lapkiadó Egyesület. 126–143. o.
- Zsigmond Gábor (2011): *A magyar kereskedelmi tengerészet az első világháborúban*. Doktori PhD értekezés. Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Kossuth Lajos Hadtudományi Kar, Hadtudományi Doktori Iskola. Budapest.