

ZRÍNYI MIKLÓS
NEMZETVÉDELMI EGYETEM
Doktori Tanács

Zsigmond Gábor:

**A magyar kereskedelmi tengerészet
az első világháborúban**

című doktori (PhD) értekezés szerzői ismertetője

Témavezető:

**Dr. Horváth Csaba alezredes,
CSc., egyetemi docens**

Budapest, 2011.

A problémák megfogalmazása és a kutatás céljai

Az Osztrák-Magyar Monarchia fennállásának idején a császári és királyi haditengerészet mellett létezett önálló magyar kereskedelmi tengerészet is, melynek történeti feldolgozása a mai napig nem készült el. A magyar tengeri hajók lajstromában az első világháború kitörésekor nem kevesebb, mint 549 vízi jármű szerepelt, köztük 137 gőzhajó. A fiumei magyar tengerészet a világháború előtt a magyar kivitel 17 százalékát, a behozatal 9 százalékát bonyolította. Az egyetlen magyar tengeri kijárat áruforgalmát tekintve az európai kikötők között a tizedik legforgalmasabb volt, Amszterdam után és Velence előtt. E tekintélyes infrastruktúra kiépítésének és használatának, a magyar kereskedelmi tengerészet történetének összefoglalása, vagy ennek katonai vonatkozású feldolgozása és bemutatása a mai napig nem történt meg a hazai szakirodalomban. A haditengerészettel foglalkozó írások legfeljebb annyi említést tesznek az intézménnyel kapcsolatban, hogy a Monarchia hadihajóinak feladatai között szerepelt a szállítóhajók kísérése is.

A kutatott téma szerény hazai és némi külföldi (főként német és olasz) szakirodalommal rendelkezik, melyek között kevés a levéltári forrásanyagra épülő, tudományos igényű feldolgozás. Ezeknek a szakmunkáknak az ismerete csak kiindulópontul szolgálhatott az alaposabb, részletekbe menő kutatásokhoz. E probléma miatt a dolgozat elkészítését egyes alap kutatások elvégzésével kellett megkezdeni, majd elsősorban primer forrásanyagra építve lehetett végrehajtani. Az értekezés elkészítését nehezítette, hogy a témával kapcsolatos iratanyag a hazai levéltárakban szinte alig lelhető fel, mivel a kereskedelemügyi minisztériumi iratok egy része a második világháborúban, valamint az 1956-os levéltári tűzben megsemmisült. A hiányzó adatok pótlása tehát főként külföldi – bécsi és rijekai (fiumei) – levéltári kutatómunkát kívánt meg annak érdekében, hogy a magyar kereskedelmi tengerészet első világháborús szereplését részletesen fel tudjam tárni, és hitelesen tudjam bemutatni.

Feltételeztem, hogy az első világháború idején a Nyugat-Balkánon harcoló osztrák-magyar katonai alakulatok ellátásában a tengeri útvonal nem játszott elhanyagolható szerepet, hiszen a Balkán-félszigetnek különösen ebben a részében rendkívül szerény vasúti és közúti szállítási kapacitás épült ki a korábbi évtizedekben. Az osztrák-magyar haderő nagyarányú utánpótlásának lebonyolítására, a sebesültek tömeges elszállítására a fiumei központtal működő magyar tengerészetnek megfelelő kapacitás állt rendelkezésére, ahogyan természetesen a közigazgatásilag különálló osztrák kereskedelmi flottának is. A korban általános nézet volt, hogy katonai logisztikai feladatokra a hadihajók nem alkalmasak,

korszerű tengeri logisztikai ellátórendszerek pedig ekkoriban még nem formálódtak ki, hiszen ezek a két világháború keserű tapasztalatainak tükrében születtek meg. A magyar állam által jelentős anyagi támogatásban részesített kereskedelmi tengerészet áru- és személyszállító gőzhajóinak katonai célú alkalmazására már békeidőben készültek tananyagok a magyar katonai felsőoktatás és kiképzés számára. Az elhúzódó világháború végül nem várt áldozatokat követelt meg a magyar tengerészettől. Értekezésemben fel kívántam dolgozni a magyar kereskedelmi hajópark katonai célú felhasználásának lehetőségeit és a magyar kereskedelmi tengerészet háború alatti működését.

A doktori értekezésemben célul tűztem ki az alábbiakat:

1. Bemutatni a magyar kereskedelmi tengerészet első világháborús működését, a cégek hajóállományának alakulását, a hajók katonai igénybevételének rendszerét, a tengerhajózást (a cégeket és a tengerészeti közigazgatást) ért veszteségeket, a hajók katonai célú felhasználásának lehetőségeit.
2. Az elődleges (levéltári) források, valamint a rendelkezésre álló hazai és külföldi forrásmunkák és szakirodalmak feldolgozásával, rendszerezésével és kritikai összevetésével, saját kutatási eredményeim felhasználásával rávilágítani eddig kevésbé ismert, vagy nem ismert részletekre, ezáltal bővíteni hazánk első világháborús részvételével kapcsolatos ismereteket.
3. Rámutatni arra, hogy a világháború kitörésének közelgő százéves évfordulójára a magyar szerepvállalás és a magyar veszteségek várható újabb értékelései között a tengerészet működését is figyelembe kell venni. Céлом ezek részletes bemutatása minden magyar gőzhajóra és cégre vonatkozóan, statisztikai kimutatások, táblázatok révén.

Az alkalmazott kutatási módszerek

1. A hazai és külföldi (főként német, olasz, horvát és angol nyelvű) szakirodalmi adatok, levéltári források, röpiratok, céges üzleti jelentések és statisztikák felkutatása mellett részletes és alapos kutatómunkát végeztem a budapesti, bécsi és rijekai (fiumei) levéltárakban és könyvtárakban. Ezek során konzultációkat folytattam a bécsi levéltár kijelölt magyar szakreferensével, valamint a rijekai levéltár magyar anyagait rendező levéltárosával. Értekezésem gerincét a rijekai (fiumei) levéltár magyar királyi tengerészeti hatósági iratainak, valamint révkapitánysági iratainak alapos kutatása jelentette. A csupán részben rendszerezett iratanyag feltárása, rendszerezése, elemzése és értékelése az

értekezés legfőbb kihívását jelentette. A horvátországi iratanyag jelentőségét az is adja, hogy korábban a délszláv válság idején és azt megelőzően csak rendkívüli nehézségek árán lehetett megszervezni az itteni levéltári kutatásokat. Emellett a bécsi Kriegsarchivban a témában fellelhető iratanyagot is részletesen átvizsgáltam és feldolgoztam. Ezeken túl a magyar kereskedelmi tengerészet első világháború előtti veszteségeiről, az orosz-japán háború idején a japán hadizsákmány-bíróság által lefoglalt két magyar hajóról az eredeti forrásokat a tokiói Waseda Egyetem központi könyvtárából sikerült megtalálni. Törekedtem arra, hogy a levéltári és a hadtudományi kutatások szempontrendszerében mentén eddig fel nem dolgozott levéltári források feltárásával és elemzésével, a források objektív elemzésével és összegzésével, a rendelkezésre álló ismeretek tükrében részletesen mutassam be az első világháborús magyar erőfeszítések és veszteségek eddig nem számon tartott tengerészeti aspektusait.

2. Rendszeres konzultációkat kértem és kaptam a ZMNE Hadtörténelem Tanszék és a ZMNE Biztonság- és Védelempolitikai Tanszék, valamint a ZMNE Bolyai János Katonai Műszaki Kar Katonai Logisztikai Intézet Közlekedésmérnöki Tanszék oktatóitól számos szakmai kérdés megnyugtató tisztázására.
3. Értekezésem elkészítése során a korabeli hírek elemzésére is támaszkodtam. Ez a kutatási módszer csak a forrásokon alapuló kutatási eredmények összevetésével együtt ad megfelelő képet egyes részletkérdések tisztázására, de segíti a kortársak által hangsúlyosan kezelt kérdések jobb megértését. A korszak meghatározó napilapjait és szakmai folyóiratait így részletesen és alaposan áttanulmányoztam, és a fellelhető adatokat a hadtörténelmi kutatások szempontrendszerében szerint értékeltem és alkalmaztam.

Az értekezés felépítése

Az értekezés felépítésében a történelmi kronológia alapszabályait követtem. Az egyes fejezeteken belül kiemeltem azokat az eseményeket, amelyek a források és híradások szerint az adott évben a legnagyobb jelentőséggel bírtak. A szállításokon túl bemutatom a külföldön lefoglalt magyar hajók sorsát és az antant kezére került egységeket is. A cégek mellett kiemelten kezelem a magyar kereskedelmi kormányzat, a katonai vezetés és a tengerészeti közigazgatás a háború alatti fontosabb nézetkülönbségeit a vizsgált témán belül. A korszaknak megfelelően hangsúlyosan kezelem a gőzhajóállomány katonai célú felhasználást, hiszen a vitorlások és kisebb vízi járművek alkalmazása ekkoriban már legfeljebb csak lokális

szinten valósult meg. Értekezésemet a fiumei kikötő elvesztésének, valamint a magyar tengerészet háború utáni sorsának bemutatásával zárom.

1. Történeti előzmények

Az első fejezetben a magyar tengerészet kialakulásának rövid bemutatása felettébb indokoltnak tűnt, mivel a szűken vett témánk voltaképpen csak ennek megszűnésével foglalkozik. Itt mutatom be Magyarország kapcsolatát az Adriával, illetve Fiumével, a háborúban részt vevő cégeket és a magyar tengeri hajóállomány méretét, kitérve a nemzetközi környezetre is. Ez a Monarchia és Magyarország tengeri erejének mutatói és a háborúra való felkészülés szempontjából is lényeges, jelezve, hogy egyik területen sem mutatkozott komoly lemaradás a nemzetközi erőterben. Az első fejezetben belül három alfejezetben, egymástól elválasztható, de összefüggő rendszerben mutattam be Magyarország és Fiume kapcsolatát, Fiume és a magyar tengerészet kiépítését (1867-1914), valamint magyar kereskedelmi tengerészet felkészülését a háborúra, a tengeri szállítások megszervezésének rendszerét, technikai hátterét.

2. A háború első hónapjai (1914. július 28 – 1914. december 31.)

A második nagy fejezetben belül öt alfejezetben mutatom be az első katonai óvintézkedések bevezetését a tengerparton, valamint részletesen számolok be a háborúban még viszonylag új fegyvernek számító tengeri aknák alkalmazásáról, melyek a háború alatt komoly veszélyt jelentettek a tengerparti forgalomra nézve. Külön alfejezetben mutatom be a behívások és felmentések rendszerét, valamint külön foglalkozom az hazai kikötőkbe sikeresen befutott és az Adrián kívül, idegen vizeken vagy kikötőkben tartózkodó hajókkal, kiemelve az ún. kisparthajózásra alkalmas egységek mellett a nagyobb értéket képviselő és nagyobb szállítási kapacitással rendelkező nagyparti és hosszújratú hajókat.

3. Az 1915. évi események

A harmadik nagyobb fejezetben négy alfejezetet különítettem el. Itt mutatom be az olasz hadüzenet következtében beállt új nehézségeket, melyek a tengeri hajózás kockázatait növelték. Külön vizsgálom az Olaszországban lefoglalt és egyéb ellenséges kikötőkben rekedt gőzösök sorsát, valamint a nagyobb hajózási cégek háború okozta üzleti veszteségeit. Bemutatom a fiumei rév hivatal háború alatti működését is.

4. Az 1916. évi események

A negyedik fejezetben az 1916. év veszteségeit, az ellenséges kikötőben rekedt hajók és tengerészet sorsának alakulását mutatom be, kiemelve a Nagy-Britanniában internált Attila és Kárpát legénységének fogságát és hazabocsátását. Külön alfejezetben vizsgálom a katonai

célokra igénybe vett hajók becslési eljárásaival kapcsolatos nézeteltéréseket a hajótulajdonosok és a Tengeri Szállítások Vezetősége között.

5. Az 1917. évi események

Az ötödik fejezetben a korábbi fejezetek rendje szerint mutatom be a hazai vizeken és külföldön tartózkodó magyar gőzhajók sorsát, a tengeri szállítások megszervezésének és lebonyolításának, a balkáni osztrák-magyar csapatok ellátásának és Fiume élelmezésének nehézségeit. Külön alfejezetben vizsgálom a tengerparti területekkel kapcsolatos háborús célokat és elképzeléseket, melyek a háború folyamán formálódtak és érintették Fiumét, valamint a magyar-horvát tengerpartot.

6. Az 1918. évi események és a fiumei magyar tengerészet megszűnése

A hatodik fejezetben bemutatom a magyar tengeri gőzhajóvesztéseket, a magyar tengerészetet ért egyéb károkat, valamint vázolom a háború végére kialakult fiumei politikai válságot, ami végül a kikötőváros és a magyar tengerészet elvesztéséhez vezetett. Az utolsó alfejezetben röviden bemutatom a magyar tengerészet háború utáni sorsát.

A fejezeteket követi az értekezés összegzésének, új tudományos eredményeinek, a munka felhasználhatóságára vonatkozó ajánlások leírása, valamint a felhasznált irodalmak és forrásmunkák felsorolása. Az értekezéshez tartozó mellékletekben összegző táblázatokat, térképeket és képeket mutatok be egyes részkérdések alaposabb megismerése, valamint statisztikai összegzése érdekében.

Az értekezés összegzése, új tudományos eredményei

Az osztrák és a magyar kereskedelmi tengerészet megfelelő elméleti felkészültséggel, a nemzetközi események figyelemmel kísérése mellett készült fel a háborús körülmények között lebonyolítandó katonai szállításokra. Ez annak ellenére is elmondható, hogy a háború előtt mindössze – a korábban magyarul nem publikált, a dolgozatban jórészt külföldi források alapján bemutatott – két hajó orosz-japán háború idején történő elfogása és elkobzása számított a magyar tengerészet háborús körülmények között elszenvedett veszteségei közé. A valós háborús tapasztalatokkal nem rendelkező magyar tengerészet ugyanakkor a közös Hadügyminisztérium felügyelete alatt már a világháború első napjától kezdve eredményesen látta el a rá rótt katonai feladatokat. A haditengerészet legnagyobb érdeme az 1915. májusi Olaszország elleni támadás és az 1917. májusi otrantói ütközet mellett a kereskedelmi hajók kíséréte, a szállítások biztosítása volt. A saját, majd a megszállt montenegrói és albán partok közötti összeköttetést az osztrák és a magyar gőzösök nemcsak a hadiszállítások tekintetében,

de részben a polgári igényeknek is megfelelően el tudták látni. A tengerparti forgalom katonai vonatkozásában pedig nemcsak a déli, cattarói haditengerészeti támaszpont ellátását, hanem a Nyugat-Balkánon harcoló csapatok támogatását, sebesültjeinek anyaországba szállítását is sikerült biztosítani. A kereskedelmi tengerészet egy időben az olasz fronttól az albán Durazzóig, csaknem az Adria teljes keleti partján látta el feladatait. A katonai óvintézkedések, az aknaveszély és az ellenséges támadások veszélyei között ez jelentős kockázatot jelentett a hajótulajdonosoknak, és komoly helytállást kívánt meg a tengerészekről. Ugyanakkor a külföldön rekedt hajók – melyek az értékeesebb hosszújratú gőzösök közül kerültek ki – személyzetének döntően a nélkülözés és internálás jutott osztályrészül. A hajók egy része semleges kikötőbe menekült, más része az antant hadiszállításaiban vett részt a háború egy-egy időszakában.

A magyar tengeri erőfeszítéseknek és veszteségeknek a felkutatása, rendszerezése és bemutatása a dolgozat legfontosabb eredménye, hiszen zömmel eddig nem kutatott hazai és külföldi levéltári forrásokra építve alkot képet hazánk első világháborús tengeri szerepléséről. Miközben a Monarchia császári és királyi haditengerészete a háború után megszűnt, addig az önálló magyar (királyi) kereskedelmi tengerészet a háború okozta válságot átvészelte, és Budapesten szerveződött újjá. Később a magyar kereskedelmi tengerészet részt vett a második világháborúban is, de magyar katonai alakulatok tengeri szállítására később is került sor, például 2003-ban Koper kikötőjéből Kuvaitba, ekkor már nem magyar hajókkal. A későbbi magyar tengeri szállítások elemzése és bemutatása során az értekezés kiindulópont lehet a további kutatásokhoz azzal, hogy pontos adatokat szolgáltat az első világháború idején végzett szállításokról.

Az értekezésem témájában végzett kutatómunka, a források rendszerezése és elemzése alapján az alábbi tudományos eredményeket fogalmazom meg:

1. Elsőként mutattam be a magyar kereskedelmi tengerészet első világháborús működését, a cégek hajóállományának alakulását, a hajók katonai igénybevételének rendszerét, a tengerhajózást (a cégeket és a tengerészeti közigazgatást) ért veszteségeket, a hajók katonai célú felhasználásának lehetőségeit. Felkutattam, elemeztem, rendszereztem a témával kapcsolatban rendelkezésre álló, zömmel korábban nem feldolgozott külföldi és hazai levéltári anyagokat. Ezek feltárásával, objektív elemzésével és összegzésével feltártam és bemutattam a magyar tengerészet katonai célú felhasználásának első világháborús rendszerét, a magyar erőfeszítések és veszteségek eddig nem számon tartott tengerészeti aspektusait.

2. Rávilágítottam eddig nem ismert részletekre, ezáltal bővíttem a Magyarország első világháborús részvételével kapcsolatos szakmai ismereteket. A források alapos kutatása révén tisztáztam a témához kapcsolódóan megjelent kevés hazai és külföldi munka ide vonatkozó részletkérdéseit, tévedéseit is.
3. Bizonyítottam és rámutattam arra, hogy az önálló magyar kereskedelmi tengerészet jelentős erőfeszítéseket tett az első világháborúban, és komoly veszteségeket szenvedett a háború alatt, majd a háborút lezáró békeszerződések rendszerében. A legfontosabb statisztikai adatokat összefoglaló táblázatos formában is összesítettem.

Ajánlás a munka felhasználhatóságára

1. A kutatások hasznosíthatóak a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, valamint egyéb magasabb szintű intézmények, történeti kutatóhelyek, bölcsészettudományi és tanárképző felsőoktatási, illetve katonai középfokú intézmények számára a magyar történelem és hadtörténet oktatására. Az értekezés eredményei beépíthetők a témát érintő tananyagba.
2. Az új tudományos eredmények nemzetközi történeti vitákra adnak lehetőséget, elsősorban az érintett, egykori hadviselő országok, vagy utódállamaik tudományos műhelyeiben. Az értekezés a hazai és nemzetközi kutatóműhelyek számára tájékoztatásul szolgál az első világháborús magyar szerepvállalással és a magyar tengerészettel kapcsolatos egyes részletkérdésekkel kapcsolatban.
3. Magyarország első világháborús erőfeszítéseihöz és veszteségeihez az Ausztriától független, Fiumében működő magyar tengerészet működése is hozzám számítandó, így a kutatás eredményeit a világháború kitörésének századik évfordulójához közeledve az újabb értékelések, elemzések és számvetések során is hasznosítani lehet.
4. Az értekezés kiindulópontul szolgál a magyar tengerészet első világháború utáni katonai műveletekben való részvételének további kutatása számára.

A pályázó publikációs munkáinak jegyzéke

Magyar nyelvű:

2011

Két magyar gőzös elkobzása az orosz-japán háború idején. in.: Aetas 2011/1. (Tóth Gergely Mátyással közösen) ISSN 0237-7934 pp.76-90.

2010

Az INTREPID Sea, Air and Space Museum New Yorkban. in.: Haditechnika 2010/4 ISSN 0230-6891 pp. 70-72.

2010

Kísérletek a magyar borok tengeri kivitelére az első magyar tengeri gőzhajózási társaság megalakulása előtt (1850-1880). in.: Agrártörténeti Szemle – Historia Rerum Rusticarum 2009/1-4. sz. ISSN 0002-1105 pp. 171-186.

2010

A magyar tengeri hajózás helyzete a második világháború előtt. in.: Hadtudományi Szemle – ZMNE Kossuth Lajos Hadtudományi Kar Tudományos Online Kiadványa 2010/1. szám, HU ISSN 2060-0437 pp. 45-52.

<http://hadtudomanyiszemle.zmne.hu/files/2009/4/Zsigmond%20Gábor.pdf>

2010

A magyar tengeri hajópark a második világháború kezdetén. in.: Hadtudományi Szemle – ZMNE Kossuth Lajos Hadtudományi Kar Tudományos Online Kiadványa 2010/2. szám, HU ISSN 2060-0437 pp. 26-33.

http://hadtudomanyiszemle.zmne.hu/files/2009/4/Zsigmond%20Gábor_1.pdf

2009

A magyar kereskedelmi hajózás a második világháborúban. in.: Társadalom és honvédelem – második világháború különszám, 2009/3. ISSN 1417-7293 pp. 101-119.

2009

Az Osztrák-Magyar Lloyd története. in.: Aetas 2009/1. ISSN 0237-7934 pp.126-143.

2009

A SIAM gőzös elvesztése. in.: Haditechnika 2009/4. ISSN 0230-6891 pp. 13-14.

2009

A BURMA gőzös elvesztése az orosz-japán háború idején. in: Haditechnika 2009/1. ISSN 0230-6891 pp. 34-35.

2008

A fővárosi helyi hajózás változásai az 1920-1930-as években. in.: Városi Közlekedés 2008/5. ISSN 0133-0314 pp. 287-291.

2008

Biztonságban a tengereken – a német tengeri mentés 50 éve (1957-2007)
http://www.biztonsagpolitika.hu/documents/1277413772_zsigmond_gabor_biztonsagban_a_tengereken_a_nemet_tengeri_mentes_50_eve_-_biztonsagpolitika.hu.pdf

2007

Tengeri kereskedelmi hajók a két világháborúban - a katonai célú felhasználás lehetőségei és tapasztalatai. in.: Katonai Logisztika. 2007/2. ISSN 1588-4228 pp. 172-205.

2007

A fiumei magyar tengeri kereskedelmi gőzhajózás kialakulása. in.: KÚT 2007/1-2. szám, ISSN 1589-1445 pp. 56-74.

2007

A fővárosi helyi hajózás története II. - A MFTR és a BKV időszaka. in: Városi Közlekedés 2007/6 ISSN 0133-0314 pp.361-367.

2007

A fővárosi helyi hajózás története I. - A kezdetektől az első világháborúig. in.: Városi Közlekedés 2007/5 ISSN 0133-031 pp. 301-306.

2007

A fővárosi közforgalmú közlekedés és az 1956-os forradalmi események. in.: Városi Közlekedés 2007/1. ISSN 0133-0314 pp.44-48.

2006

A hajózás szerepe és jelentősége a dél-alföldi régió és a Délvidék interregionális kapcsolatainak alakításában. in.: A Délvidék történeti földrajza (szerk.: dr. Kókai Sándor), Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszéke, Nyíregyháza, ISBN 963-9385-99-9 pp.301-311.

2006

Magyar tengerhajózás a szövetségesek oldalán V. rész. („A Szent Gellért és a Turul háborús sorsa”) in.: Haditechnika 2006/6. ISSN 0230-6891 pp.77-79.

2006

Magyar tengerhajózás a szövetségesek oldalán IV. rész. („A Nyugat gőzös háborús szereplése”) in.: Haditechnika 2006/5. ISSN 0230-6891 pp. 75-76.

2006

Magyar tengerhajózás a szövetségesek oldalán III. rész. („A Csárda hadiútjai brit bérletben”) in.: Haditechnika 2006/3. ISSN 0230-6891 pp. 82-83.

2006

Magyar tengerhajózás a szövetségesek oldalán II. rész. („A Csikós háborús szereplése”) in.: Haditechnika 2006/2. ISSN 0230-6891 pp. 76-78

2006

Magyar tengerhajózás a szövetségesek oldalán I. rész. („A Kelet gőzös pusztulása”) in.: Haditechnika 2006/1. ISSN 0230-6891 pp.77-80.

2006

A Monarchia kereskedelmi tengerészetének kialakulása II. in.: Hajózástörténeti Közlemények 2006/2. OM által 2.9/8-1/2006-os szám alatt jegyzett internetes folyóirat. Elérhetősége: www.kriegsmarine.hu/hk/zsg00501.html

2006

A Monarchia kereskedelmi tengerészetének kialakulása I. in.: Hajózástörténeti Közlemények 2006/1 OM által 2.9/8-1/2006-os szám alatt jegyzett internetes folyóirat. Elérhetősége: www.kriegsmarine.hu/hk/zsg00601.html

2006

A magyar tengerhajózás útkeresése a két világháború között – fejlődési lehetőségek és irányelvek. in.: Hajózástörténeti Közlemények 2006/3. OM által 2.9/8-1/2006-os szám alatt jegyzett internetes folyóirat. Elérhetősége: www.kriegsmarine.hu/hk/zsg00603.html

2006

Fiume és Adria reformátussága – gazdasági és kulturális kapcsolataik. in.: Confessio 2006/1. ISSN 0133 8889 pp. 109-116.

Idegen nyelvű:

2009

Ungarn und der Österreichische Lloyd. in.: Hajózástörténeti Közlemények 2006/3. OM által 2.9/8-1/2006-os szám alatt jegyzett internetes folyóirat. <http://www.kriegsmarine.hu/hk/zsg00902.html>

A pályázó szakmai önéletrajza

Név: Zsigmond Gábor
Anyja neve: Kovács Erzsébet
Szül. idő és hely: Sárvár, 1982. május 12.
Állampolgárság: magyar
Családi állapot: nős, egy gyermek apja

Tanulmányok:

2006-2009 Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem – Hadtudományi Doktori Iskola
2000-2005 Károli Gáspár Református Egyetem Bölcsészettudományi Kar, történelem szak
(diploma minősítése: dicséretes)
2000-2005 Károli Gáspár Református Egyetem Bölcsészettudományi Kar Hadtörténelem
specializáció (HT-13/2005 számú betétlap a diplomához)
1995–2000 Idegenforgalmi, Külkereskedelmi, Kereskedelmi és Vendéglátói
Szakközépiskola, érettségi kereskedelmi szakon

Munkahelyek:

2007- Városi Tömegközlekedési Múzeum és a Földalatti Vasúti Múzeum
múzeumvezetője
2005-2009 óraadó a Károli Gáspár Református Egyetem, Gazdaság- és
Művelődéstörténeti tanszékén
2005-2007 sajtóreferens, BKV Rt.
2005-2006 hajózástörténeti szemináriumok a Szegedi Tudományegyetemen (dr. Krámlí
Mihállyal és Bánsági Andorral közösen)

Szervezett kiállítások:

2010: - 40 éves a budapesti libegő. helyszín: Földalatti Vasúti Múzeum
- Nosztalgia- közlekedés Budapesten. helyszín: Földalatti Vasúti Múzeum
2009: - Párizs-Budapest, Élet-képek a föld alatt. helyszín: Földalatti Vasúti Múzeum
- A budapesti közösségi közlekedés a metróépítések előtt. helyszín: Bocskai úti épülő
metróállomás
2008: - Városi közlekedési eszközök európai és magyar bélyegeken. helyszín: Földalatti
Vasúti Múzeum (Bélyegmúzeummal közösen szervezett kiállítás)

- 40 éves a BKV, helyszín: Magyar Fotográfusok Háza

2007: - Életképek az 1950-60-as évek fővárosi közlekedéséből. helyszín: Városi Tömegközlekedési Múzeum

Kiállítás-vezető, vagy jubileumi leporellók összeállítása:

- *40 éves a budapesti metróközlekedés.* Bp. BKV, 2009

- *Szemelvények a Szabadság híd történetéből.* Bp. BKV, 2008

- *Élet-képek az 1950-60-as évek közösségi közlekedéséből.* Bp. BKV, 2008

- *120 éves a budapesti helyiérdekű vasút.,* Bp. BKV, 2007

- *120 éves a fővárosi villamos vasút.* Bp. BKV, 2007

- *190 éves a dunai géphajózás és 20 éves a Pest-Buda hajó.* Bp. BKV, 2007

A doktori értekezés témájához nem kapcsolódó, egyéb kutatói, szakmai tevékenység:

- Részvétel a Nemzeti Kulturális Alap „Városi tömegközlekedési tárgyi emlékek a közgyűjteményekben” című programjában (műtárgyleírások, fővárosi hajózás történetének összefoglalása).

- Történeti járműfelújítások, járműrestaurálások műszaki és korhűségi dokumentációinak összeállítása révén eddig két muzeális járműfelújítás irányítása.

- Közlekedéstörténeti tárgykörben ismeretterjesztő cikkek publikálása folyóiratokban, magazinokban, napilapokban, valamint rádió- és televízió interjúk ugyanebben a témában. Részvétel szakértőként az *Akkor még más volt minden* c. dokumentumfilmben a miskolci városi közlekedés történetéről (2010).

Egyéb szellemi alkotások:

2010 - *Számos villamos.* (Legát Tiborral és Nagy Zsolt Leventével közösen) Bp., 2010. Jászöveg Műhely, ISBN 9786155009150

2008 - *Utazz.../Let's travel...* (szerk.: Kincses Károly). Bp., 2008. Magyar Fotográfusok Háza, ISBN 978-963-87620-4-7

- Szaklektorként: *Legát Tibor: Közlekedik a főváros.* Bp., 2008. Jászöveg Műhely, ISBN 978-963-7052-77-4

- Szaklektorként: *A samurájok titokzatos élete.* History Channel DVD