

**PELLES Márton**

**PhD-hallgató**

**Pécsi Tudományegyetem, Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola**

**PhD student**

**University of Pécs, Doctoral School of Regional Policy and Economics,  
Pécs, Hungary**

**pelles.marton@tkk.pte.hu**

**A CUNARD STEAMSHIP COMPANY SZEREPE  
A FIUMEI KIVÁNDORLÁSBAN (1902–1914)<sup>1</sup>**

*THE ROLE OF THE CUNARD STEAMSHIP COMPANY  
OF THE EMIGRATION IN FIUME (1902–1914)*

**ABSTRACT**

The great emigration in Fiume between 1902 and 1914 still a hot topic in the works of the domestic and foreign researchers. In those times hundred thousand people started their journey from all over Austria-Hungary to Fiume, where they could board on the Cunard ships, whiches took them to the New World. As we known these people did not start by their own ideas, but many emigration agencies promoted them to begin their ways to the “promised land with milk and honey”. This great mass of people in the first years shocked the local capacities like food, and accommodation in Fiume. Because of this the Governor of the town started to build an Emigration House for them with the aid of the Hungarian State. In my paper based on my researches in the Državni Arhiv u Rijeci (the State Archives of Rijeka), and the newest Croatian and Hungarian literature I will present how the Hungarian State has built a whole new industry in Fiume to serve the emigrants, from the accommodation trough the feeding to the travelling. I also wish to mention what was like the weekdays of the emigrants in these years on the ships based on the remained reports from the officers of the Hungarian Royal Maritime Office’s. From my work I look forward that with these new sources I could enlighten the history of this great emigration from Fiume to New York.

**Kulcsszavak:** Cunard, Fiume, gazdaságtörténet, gőzhajózás, kivándorlás

**Keynotes:** Cunard, Fiume, Economical history, steam shipping, emigration

## 1. Bevezetés

A nagy magyar kivándorlás nem volt példanélküli a maga korában. Az Európából való, főleg Észak-Amerika irányában zajló migráció végigkísérte az egész 19. századot. 1815–1914 között ennek az európai emigrációnak volt egy térbeli eltolódása is, mely magával hozta a technológiai fejlődéssel karöltve a hajózás és a kivándorlási ipar fejlődését is. A század elején, a napóleoni háborúkat követően főleg az ír területekről vándoroltak ki az emberek, majd az 1870-es években már főleg a német területek voltak a fő kibocsátók és így az 1890-es évek végére már Közép-Európa, azaz Ausztria-Magyarország lakói adták a kivándorlás zömét.<sup>2</sup> A folyamatokat segítette, hogy ez az időszak a gőzhajózás elterjedésének és a gőzgép hatásfokának folyamatos javulásával egyszerre zajlott, így a növekvő emberáradatot egyre modernebb, nagyobb és gyorsabb hajók tudták szállítani. Kezdetben, a migráció térbelisége miatt éppen ezért a brit hajózási vállalatok megalakulását és működését segítette elő a kivándorlás (pl. a későbbi Cunard vállalat), majd pedig, amikor a német kikötővárosok, mint Bréma, vagy Hamburg lettek a főbb csomópontok, akkor az itteni vállalatok tudtak fejlődni (pl. HAPAG, azaz Hamburg-American Line vagy a Norddeutscher Lloyd). Utóbbi városok azért is nevezetesek, mert itt nem csak a hajózás, de a kivándorlási ipar is jelentős méreteket öltött. Albert Ballin Hamburgban, Friedrich Missler pedig Brémában hozott létre olyan kivándorlószállodákat, szállítási cégeket és kivándorlási ügynökségeket, melyek a kivándorlók csábításától a kikötőbe érkezésén át az Amerikába érkezésig segítette a migránsokat és hasznot húzott belőlük.<sup>3</sup> Később az 1890-es évekre az ő ügynökségeik gyűrűztek be a Monarchia területeire is, és ezen aknamunkának volt köszönhető az, hogy oly sok hazánkfia indult el ígéreteik nyomán az Új Világ irányába.<sup>4</sup> Főadatokban ez azt jelentette, hogy Ausztria-Magyarország területéről ebben a században (1815–1914) 3 000 000 ember vándorolt ki Észak-Amerikába, 420 000 fő Dél-Amerikába, 4000 fő Ausztráliába, 1800 fő Afrikába és 110 fő Ázsiába.<sup>5</sup>

Ahogy a német területeknek voltak fontos kikötői, úgy a magyar területeknek is volt egy fontos kikötője: Fiume.<sup>6</sup> Ez volt az a város, amelyen át a nagy magyar kivándorlás lezajlott, és a tanulmányomban később kifejtésre kerülő okok miatt, a Cunard Steamship Company lett az a vállalat, amely a kivándorlókat szállította. Fontos azonban megjegyeznünk, hogy a közhiedelemmel ellentétben a Monarchiából nem a magyar nemzet tagjai vándoroltak ki a legnagyobb részarányban. Ausztria-Magyarország legszegényebb vidékei voltak a fő kibocsátók így főleg a szláv ajkúak által lakott területek. Emiatt az 1901–1910 közötti időszak-

ban 2 145 977 fő vándorolt ki, melynek 61%-a volt a szláv nemzetiségű (lengyel, ruszin, horvát, szerb, szlovén, bosnyák), 15%-a magyar, 11%-a német, 7%-a zsidó, 4%-a román és 2% egyéb.<sup>7</sup> Tehát jelen tanulmányomban azt fogom bemutatni, hogy miért a Cunard szállította ezen embereket és milyen volt a kivándorlók sora Fiumében, majd a tengeren útnak Amerika felé, illetve írásom végén bemutatom összesen hányan vándoroltak ki Magyarországról az egyes nagy európai kikötőkön keresztül. Forrásaim ehhez főleg a hazai és külföldi szakirodalom, illetve a fiumei levéltárban végzett kutatásaim lesznek.

## **2. A hazai kivándorlás okai, az ügynökségek tevékenysége és az állami reakciók**

Az 1890–1914 közötti nagy magyar kivándorlás nem spontán, alulról szerveződő folyamat volt. Ezekben az években több kivándorlási ügynökség is működött Magyarországon, melyek ügynökeiken keresztül folyamatosan izgatták a lakosságot, és az egyszerű falusi emberekkel elhitették, hogy Amerikában aranyélet vár mindenkire, persze csak akkor, ha az ő ügynökségének szolgáltatásait választja. Ilyen volt többek között a párizsi „Compagnie Generale Transatlantique” és a zágrábi „Mašek i drug”, valamint a már említett brémai Friedrich Missler ügynöksége. Az utóbbi üzletember a „Hogyan jussunk el Brémába személyes okmányok nélkül?” című prospektusairól híresült el, melyek hatására tömegesen érkeztek kivándorlók az észak-német városba, ahol Missler szállodáiban laktak, és az ő hajóin vándoroltak ki.<sup>8</sup>

A magyar hatóságok amint érezték az ügynökségek hatását, előbb tiltani próbálták a kivándorlást, majd amikor ez haszталannak bizonyult elkezdtek állami felügyelet alá venni a folyamatot, amennyire csak lehetett.<sup>9</sup> Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy az önálló hazai kikötőnek Fiumének a szerepe megnőtt. Maga a város 1868-tól újra Magyarország része volt, és a századfordulóra az ott elkészült beruházásoknak és a helyi vállalkozók tevékenységének köszönhetően a magyar kikötő felkerült a világtérképre és rohamos mértékben fejlődött. Mivel az új törvényi szabályozás előírta, hogy a magyar honpolgárok magyar kikötőn keresztül utazzanak – hogy az állam szemé előtt legyenek – ezért a kormányzat a kivándorlást céltoltan Fiume irányába terelte.<sup>10</sup> Ezzel egyidőben Ossoinack Lajos helyi vállalkozó közbenjárására az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. is megbízást kapott a kivándorlók New Yorkba szállítására.<sup>11</sup> Azonban ezen állami elképzelések és intézkedések két nem várt problémát generáltak. Az első az volt, hogy amikor ez a rengeteg kivándorló megérkezett Fiuméba nagyon hamar kiderült, hogy nem tudnak hol meg-

szállni, mert a város szállodái vagy megfizethetetlenek nekik, vagy már megteltek, a város élelmiszerellátása pedig egyszerűen nem bírja el ezt a hirtelen támadt hatalmas keresletet.<sup>12</sup> A második kérdéssel az Adria Rt. találta szemben magát, ugyanis igaz, hogy a társaságnak volt személyforgalma, azonban ez csak első osztályú luxus utazásnak is minősülő személyszállítást jelentett és nem a sokszor harmadosztályú utasok nagy tömegének Amerikába transzportálását.<sup>13</sup>

### 3. A kivándorlólház

Az első probléma megoldására Tisza Istvántól származott az az ötlet, hogy Fiumében is épüljön fel egy olyan kivándorlólószálló, vagy kivándorlólóház, mint, amelyet a német vállalkozók hoztak létre Hamburgban és Brémában.<sup>14</sup> A kérdést egy állami és vállalati képviselőkből álló bizottság ezután alaposan körüljárta, majd elhatározták, hogy a fiumei ipari úton (Mlaka), a Kőolajfinomítóval és Rizshántolóval szemben a világítótorony mellett az állam felölti a területet és megépíti a Kivándorlólóházat, addig pedig ideiglenes elhelyezést keresnek az emigránsoknak.<sup>15</sup> Ennek értelmében 1904-ben először a Baross kikötőt jelölték ki szállásnak, ahová a nagy kivándorlókat szállító gőzösök is könnyen kiköthettek így az állami felügyelet alatt tudtak hajóra szállni az utasok.<sup>16</sup> Ezt követően, amikor ez kevésnek bizonyult, 1905-ben a Rudolf-mólón levő raktárházak közötti teret ponyvakkal befedték és itt is kialakítottak egy ideiglenes szállást.<sup>17</sup> A megépített Kivándorlólóház több funkciót is betöltött egyszerre. Itt volt a határrendőrség és a kivándorlási felügyelet központja, valamint a kivándorlókat szállító hajózási társaság jegyirodája és később Dr. Tauffer Emil new yorki útját követően az orvosi vizsgálatok helyszíne is.<sup>18</sup> A kivándorlólóház összesen 1,5 millió Korona értékben épült meg és 2544 ágynyi férőhellyel rendelkezett. A fenntartását 48 alkalmazottal Matkovich János vállalkozó látta el.

A kivándorlási ház annak ellenére azonban, hogy az állam szociális érzékenységének kifejeződéséként jött létre, Matkovich tisztán profit-szerzési lehetőséget látott benne, mely miatt sok panasz érkezett már abban a korban is. Ezt bizonyítja az egyik 1910-es ártáblázat is, mely bemutatja, hogy a kivándorlók egyes alapvető élelmiszerekhez milyen áron juthattak hozzá. Például egy kilogramm kenyér 40 fillérbe került, ami manapság körülbelül 1 400 forinttal érne fel, míg egy korsó kőbányai polgári sör 34 fillér (1190 Ft), egy liter szilvapálinka pedig 2 K 20 fillér (7700 Ft) volt.<sup>19</sup>

#### 4. A Cunard és a kivándorlás lefolyása

A második probléma megoldásában az Adria Rt. egy régi üzlettársához a Cunard Steamship Company-hoz fordult segítségért, amely pont ezekben az években kereste a lehetőségét annak, hogy járataival belépjen a Mediterráneumba.<sup>20</sup> Az 1900-as években már liverpooli Cunard Steamship Company néven ismert gőzhajózási társaságot Samuel Cunard alapította 1838-ban Halifaxban (Kanada) „British and North American Royal Mail Steam Packet Company” néven. A Cunard a maga nemében példa volt minden későbbi gőzhajózási társaság számára, ugyanis létrejöttekor a vállalat csak a rendszeres postai forgalom lebonyolítását tűzte ki célul, azonban alapítója még ebben az évben (1838) felismerte, hogy brit állami szubvencióval gazdaságosabban és megbízhatóbban tud nem csak árut, hanem személyforgalmat is közvetíteni az Ó- és az Újvilág, valamint Nagy Britannia és a gyarmatai között. Ettől kezdve a társaság egészen 1870-ig állami finanszírozással, abszolút monopol helyzetben működött. Az első versenytársak a Szu-ezi-csatorna megnyitását (1869) követően jelentek meg a piacon német, brit és osztrák–magyar társaságok képében, amikor a nevében már Cunardra (1878) keresztelt vállalat az észak-atlanti térség mellett a Mediterránium térségét is rendszeres járatokkal kapcsolta be addigi vonalaiba. A Cunard nem véletlenül igyekezett belépni a földközi-tengeri személyszállítási piacra, hiszen míg a XIX. század közepén javarészt brit és német területekről – tehát az Észak-Atlanti térségből – vándoroltak ki az emberek Amerikába (leginkább az Egyesült Államok és Kanada felé), addig az 1890-es évektől egyre inkább a közép-európai térség, azaz nagy mértékben Ausztria-Magyarország vált a legnagyobb kibocsátó vidékké.<sup>21</sup>

A Cunard Line – az angolul nem tudó korabeli magyarok körében gyakran csak „Gúnár Lina” – a magyar kivándorlókat az alábbi nevű és építési idejű, egyenként átlagosan 2500 fő szállítási kapacitással rendelkező gőzöseivel szállította: Auriana (1883), Ultonia (1898), Ivernia (1900), Carpathia (1902), Pannonia (1903), Slavonia (1903), Caronia (1905), Carmania (1905), Lusitania (1907), Mauretania (1907). A hajókon a 12 éven felüliek utazási költsége Fiume New York között 180 K a gyermekeké 90 K volt (az újszülöttek ingyen utazhattak).

Arról, hogy milyen volt az emberek élete a hajókon, a Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság két dolgozójának korabeli jelentései maradtak fenn. Noha csak két év volt ezen hivatalnokok titkos útjai között, mégis az 1905-ös negatívan leírt viszonyok, sok pozitív változást indukáltak 1907-re. Az alábbiakban e kritikus állapotokról adok általuk képet.<sup>22</sup>

Dr. Tauffer Emil (1905) orvosi szemmel – a martinschizzai veszteg-zárintézet hatóságai orvosaként, későbbi orvosfőnökeként – írta meg je-

lentését. Ebben oldalakon át kritizálta az elmaradott brit orvoslást. Például egy helyen magából kikelve kritizálja amikor a brit hajóorvos magát a magyar orvosnál képzetebbnak tartva kézmosás, operálóasztal, fertőtlenítés nélkül kezelte az egyik matrózt, akinek emiatt még hetekig romlott az állapota, míg végül a magyar orvos foglalkozhatott vele (a felesleges brit beleegyezésével). A kivándorlók elhelyezése kapcsán Tauffer kifogásolta, hogy a III. osztályú helyeken a szalmazsákokon nem lehet aludni, mert azok a hosszú út alatt teljesen tönkre mennek, azonban a legtöbb kritika az ételmezést érte. „A kivándorlók fő panaszait az ételek íze, illetve készítménye képezte. Előfordult, hogy egész asztalsorok érintetlenül hagyták az ételeket azt állítván, hogy nem ízlik nekik, mert »nem embernek való!« Tény az, hogy a kivándorlóknak adott ételek készítménye – a gulyás és némely leves kivételével – nem felel meg a magyar paraszt ízlésének. De még a gulyást is kifogásolták, mert a benne levő burgonya néha nem volt kellően meghámozva. Ezt az angol főpincér azzal okolta meg, hogy az angoloknál nem szokás a krumplit meghámozni, hanem egyszerűen lemosás és megkefélék. Kivándorlóink mindennek dacára nagyon megütköztek a hámozatlan burgonyán. Kifogásolták a hajón használt bor minőségét is, mert a dalmát és görög borkeverék nem magyar bor és ez nekik nem ízlik”.<sup>23</sup>

Roediger Ernő (1907) fiumei révkapitány jelentése Taufferével szemben egy tengerészkapitány szemével mutatja be a kivándorlás menetét. Roediger nagy hangsúlyt fektetett jelentésében arra, hogy leírja a hajó napirendjét, vagy ahogyan a kapitány minden nap ellenőrzi a hajót. Ugyanakkor ő is beszámolt néhány panaszról, melyet már Tauffer is leírt. A fiumei révkapitány jelentéséből megtudjuk, hogy még az első osztályon utazó magyar kivándorlóknak is állandó panasza volt az angol kosztra, emiatt ők gyakran el is cserélték ezt a fűszer- és zsírszegény ételt a III. osztályú utasok kosztjával, noha arról meg a hajón szolgáló fiumei pincérek is azt nyilatkozták, hogy „Sior il vitto za de crepar!” azaz „Uram, ettől a kosztól meg lehet dögleni!”. Előrelépés volt azonban – főleg az orthodox zsidók közbenjárására –, hogy a kapitány megengedte az utasoknak, hogy a fedélközben maguknak főzhessenek.

Roediger jelentésének második fele a kivándorlók New Yorkba érkezéséről, és onnan történő tovább utazásáról szól. Lényegében azt mutatja be, hogy egy egyszerű magyarországi paraszt, hogyan tudott boldogulni egy „négymilliósvilág városban”. Roediger saját tapasztalatai alapján leírja, hogy miért vándoroltak ki a magyarok és milyen hasznot remélhettek ebből. „Egy hevesmegyei kisgazda, ki fuvarozással képes volt naponta 5 K-t keresni, lovát, szekert eladta, hogy egy pittsburgi üveggyárban alkalmazást keressen. Utazása legalább 400 K-ba kerül és remél napi

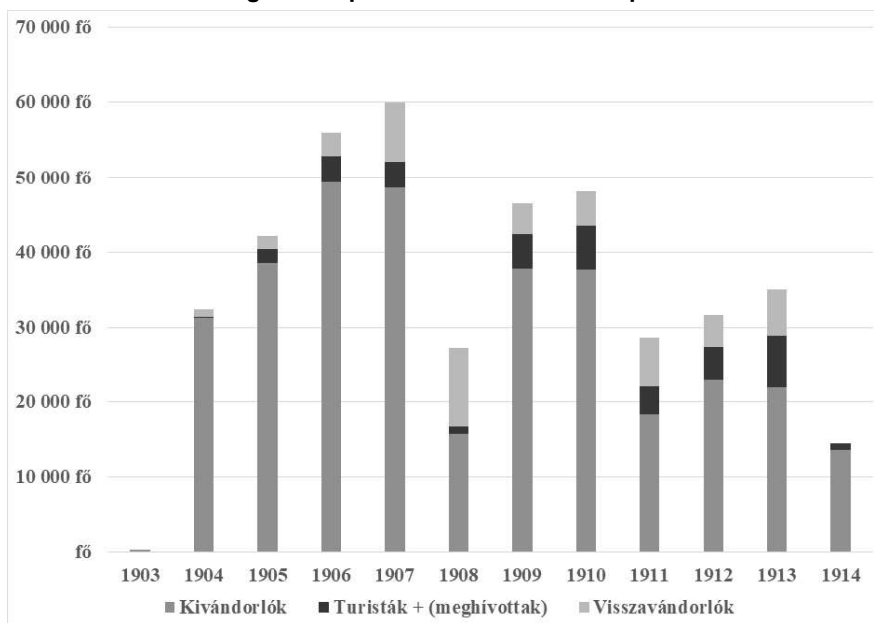
5 \$-nyi keresményre, de kinek nincs mestersége az 1,5 \$-nyi kereseten túl nem viszi, melyből az otthon megszokott életmód mellett Amerikában már gyűjteni nem lehet. Tekintve azt, hogy egy dollárnak a vevő ereje Amerikában alig nagyobb, mint nálunk két koronának, az átlagos nagyobb kereset mellett is pénzt megtakarítani csak úgy lehet, ha szükségleteit az illető csak az okvetlen nélkülözhetetlenre szorítja, mit ha nálunk is megtenne ugyanarra az eredményre jutna.” Roediger ezután levonja a következtetést, hogy a legtöbb kivándorló hiába megy Amerikába, a mesés gazdagságot nem fogja elérni. Ellenben „szép keresetre számíthatnak a mesteremberek, különösen a lakatosok és asztalosok és valóságos Eldorádója Amerika a cselédeknek, hol egy szobalány 20 \$, egy szakácsnő 35 \$ havi bért kap; ezen utóbbiak számára tényleg kifizeti magát, hogy Amerikába menjenek, mert ruházaton kívül, melyet ugyan amerikai árakkal kell megfizetniök, más kiadásuk nincs és bő keresetük mellett könnyen viselhetik a kivándorlással multhatatlanul egybekötött költségeket.”<sup>24</sup> A jelentés azzal zárul, hogy Roediger szerint a kivándorlás egyszer meg fog szűnni, ezért nem érdemes tiltani azt, ugyanakkor utána egy erős magyar–amerikai viszony épülhet ki a kivándorlás gerjesztette kereskedelmi kapcsolatok révén.

### 5. A Cunard kivándorlási forgalma

Összegezve a kivándorlásról leszűrhető tapasztalatokat és statisztikai adatokat elmondható, hogy 1904–1913 között az Egyesült Államokba az egész világról 16 482 401 fő vándorolt be, melynek 8,16%-a (1 345 469 fő) indult útnak Magyarországról. A brémai Friedrich Missler ügynökeinek munkája sikeresnek bizonyult, ugyanis a hazai kivándorlók legnagyobb része 36,6%-a (463 748 fő) Brémában szállt hajóra. A sorban ezt követte Fiume 24,1%-kal (305 299 fő), Hamburg 17,63%-kal (223 336 fő), Amsterdam 8,26%-kal (104 670 fő), Rotterdam 5,39%-kal (68 340 fő) és Le Havre, Trieszt, Liverpool, Cherbourg, Genova, Nápoly, Antwerpen összegezve 8,26%-kal (101 618 fő).<sup>25</sup> A fiumei forgalmat tovább bontva, tudjuk, hogy csak a Cunard szállított utasokat Fiuméből. A hajón történt születéseket és elhalálozásokat nem számítva 1904–1913 között összesen 265 hajójáráttal Fiuméből 278 205 felnőtt, 37 557 gyermek és 6141 csecsemő kelt útra Amerika felé, melyből összesen 16 604 főt utasítottak vissza Ellis Islanden. A kivándorlók mellett utaztak már amerikai rokonság által meghívottak, illetve turisták is, ők ezen időszak alatt összesen 36 070-en voltak, melyből felnőtt volt 24 935 fő, gyermek 9918 fő és csecsemő 1217 fő. Ugyanezen időszak alatt összesen 42 641 felnőtt, 4881 gyermek és 2164 csecsemő korú honpolgár vándorolt vissza a Cunard hajóin Magyarországról.

ra. A személyszállítás mellett, ahogy Roediger is utalt rá, a Cunard árut is szállított Fiume és New York között, ez a magyar kikötő szempontjából 1903–1913 között összesen 1 290 080 métermázsa exportot és 1 006 970 métermázsa importot jelentett.<sup>26</sup>

**1. ábra: A Cunard hajók személyforgalma 1903–1914 között**  
**Chart 1.: The Passenger transport on the Cunarder ships between 1903–1914**



## 6. Összegzés

A Cunard-Adria együttműködés összességében gazdasági szempontból mindkét fél részére gyümölcsöző kapcsolat volt. Amíg a Cunard szállította a kivándorlókat és az árut Fiume és New York között, addig az Adria Rt. fejlesztette a kapacitásait, és, ahogy tárgyaltuk már a tervek szerint az Adria a legújabb gőzöseivel átvette volna a Cunardtól a kivándorlók szállítását 1914 nyarán. Azonban a történelem közbeszólt. Ferencz Ferdinánd trónörökös 1914. június 28-i halálával az azonos nevű gőzös kivándorlókat szállító sorsa is megpecsételődött: ugyanis a háború lezárta mind az Adria és a Cunard közötti kapcsolatot, mind a közvetlen tengeri kapcsolatot Fiume és New York között.



## JEGYZETEK/NOTES

1.  Az Emberi Erőforrások Minisztériuma ÚNKP–18–3–I kódszámú Új Nemzeti Kiválóság Programjának támogatásával készült.
2. Dubrović, Ervin (2008): Merika. Iseljavanje iz Srednje Europe u Ameriku 1880. – 1914. – Emigration from Central Europe to America 1880–1914. Rijeka, Zambelli Rijeka.
3. Dubrović 2008.
4. DAR. JU–5. Ált. 198–1895–986.
5. Dubrović 2008.
6. Fiume 20. századi történetéről lásd Gulyás László–Bali Lóránt (2012): Ten years from the history of Fiume, 1914–1924. 41–53. pp. The Twentieth Century. 2012/2. 41–52. old.
7. Magyar Statisztikai Évkönyvek (1904–1913).
8. DAR. JU–5. Ált. 289–1903–V–43.
9. Puskás Julianna (1982): Kivándorló magyarok az Egyesült Államokban 1880–1940. Budapest, Akadémiai Kiadó. 130–136. old.
10. Pálvölgyi Balázs (2010): A magyar kivándorlási politika kezdetei (1881–1903) – Kivándorlási törvények és az amerikai kivándorlás. Jogtörténeti Szemle 2010. 4. szám. 27–34. old.
11. Samani, Salvatore (1975): Dizionario biografico fiumano. Dolo – Venezia, Istituto Tipografico Editoriale.
12. DAR: TH. Ált. 571–1904–I–3826.
13. Pelles Márton–Zsigmond Gábor (2018): A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet története (1868–1918) – The Hungarian Maritime Trade History of Fiume (1868–1918). Pécs, Pro Pannonia.
14. DAR: TH. Ált. 571–1904–I–3826.
15. DAR: TH. Ált. 571–1904–I–3826.
16. DAR. TH. Eln. 4–1903–IV–20.
17. DAR. TH. Ált. 571–1905–I–4505.
18. DAR. TH. Ált. 571–1905–XIII–3267.
19. DAR. TH. Ált. 455–1910–V–1.
20. Pelles–Zsigmond 2018: 102. old.
21. Pelles–Zsigmond 2018: 113–118. old.
22. Pelles Márton (2019): Dr. Tauffér Emil (1905) és Roediger Ernő (1907) jelentései a Fiume–New York közötti kivándorlásról. Aetas. Kézirat.
23. DAR. TH. Ált. 571–1905–XIII–3267.
24. DAR. TH. Eln. 7–1907–IV–416.
25. Dubrović 2008.
26. MSÉ 1902–1913.

**FELHASZNÁLT IRODALOM/REFERENCES**

- Dubrović, Ervin (2008): *Merika. Iseljavanje iz Srednje Europe u Ameriku 1880. – 1914. – Emigration from Central Europe to America 1880–1914.* Rijeka, Zambelli Rijeka.
- Drzavni Arhiv u Rijeci – Rijekai Állami Levéltár.
- Gulyás László–Bali Lóránt (2012): Ten years from the history of Fiume, 1914–1924. *The Twentieth Century.* 2012/2. 41–52. old.
- Magyar Statisztikai Évkönyvek (1904–1913).
- Pálvölgyi Balázs (2010): A magyar kivándorlási olitika kezdetei (1881–1903) – Kivándorlási törvények és az amerikai kivándorlás. *Jogtörténeti Szemle* 2010. 4. szám. 27–34. old.
- Pelles Márton (2019): Dr. Tauffer Emil (1905) és Roediger Ernő (1907) jelentései a Fiume–New York közötti kivándorlásról. *Aetas.* Kézirat.
- Pelles Márton–Zsigmond Gábor (2018): *A fiumei magyar kereskedelmi tengerészeti története (1868–1918) – The Hungarian Maritime Trade History of Fiume (1868–1918).* Pécs, Pro Pannonia.
- Puskás Julianna (1982): *Kivándorló magyarok az Egyesült Államokban 1880–1940.* Budapest, Akadémiai Kiadó.
- Samani, Salvatore (1975): *Dizionario biografico fiumano.* Dolo – Venezia, Istituto Tipografico Editoriale.