

# „Hazának használj!”

## *A fiumei tengerészképzésről*

*A Magyar Királyi Tengerészeti Akadémia 1919-ig az egymást követő oktatási reformok révén a magyar hajózás biztos háttérháza volt. 1871-ben az Országgyűlés pénzügyi bizottsága kezdeményezte, hogy az ország minden tanintézetét, minden tudományos és közművelődési intézményét a szakminisztériumok felügyelete alól vonják ki, s helyezték a közoktatási minisztérium vezetése alá. Fiumében a hír hallatán a hajózással foglalkozókat aggodalom töltötte el, vajon az új minisztérium figyelemmel lesz-e a „helyi viszonyok és érdekek igényeire, melyek közvetlen befolyást gyakorolnak a tengeri hajózás fejlődésére”.*

**Ú**gy vélték, sokkal eredményesebben működne egy, a helyszínen megszervezendő, a körülményeket közelről ismerő és a hajózással folyamatosan kapcsolatban lévő tengerészeti hatóság, amelyet a Kereskedelemügyi Minisztériumon belül működő osztály irányítana, mintsem a hajózástól oly messze álló Vallás- és Közoktatásügyi Minisztérium.

A helybelieket természetesen erősen foglalkoztatta a tengerészképzés sorsa. Kezdeményezték is, hogy a tengerészeti iskolák felügyeleti jogát a Kereskedelmi Minisztérium kapja meg. Abban is egyetértettek, hogy a szent korona országaiban egyforma jogszabályoknak kell érvényesülniük, és hogy a magyarok és horvátok tengerészeti bizonyítványait mind a két ország területén, azaz Magyarországon és Horvátországban is el kell fogadni, s természetesen a tengerészeti szaknevelésnek és a tengerészeti iskolák szervezésének is a birodalom két felében, Ausztriában és Magyarországon egyformának kell lennie. Ezért szükségesnek tartották egy Magyarország és Horvátország által működtetett hatóság megszervezését, amely a szent korona országaiban egységesen irányítaná a tengerészeti szaknevelést. A hajózási szakemberek úgy vélték, ha a tengerészeti iskolák ügyeinek kezelését a Közoktatásügyi Minisztériumra bíznák, a horvát tengerparton már létező vagy a jövőben felállítandó hasonló tanintézetek vezetését pedig az autonóm horvát kormánynak engednék át, a tengerészei szaknevelés egységes elvek alapján történő szervezése és vezetése lehetetlen volna. (1)

### **Előzmények**

A tengerészképzés Fiumében ekkor már több mint százéves múltra tekintett vissza. A 18. század második felében is létezett már olyan tanintézet, jobban mondva tanfolyam, amelynek az volt a feladata, hogy azok a fiatal tengerészek, akik többnyire apjuk, nagybátyjuk vagy más rokonuk parancsnoksága alatt már kellő gyakorlati ismeretre tettek szert, elméleti ismeretet is szerezzenek. Ezekben a tanfolyamokon Triesztből Fiumébe költözött jezsuiták oktattak. S amikor XIV. Kelemen pápa 1773-ban feloszlatta a jezsuita rendet, s a jezsuitáknak el kellett költözniük a városból, Fiume tengerészeti iskola nélkül maradt.

A 19. század első felében időről időre szerveztek ugyan tengerészeti tanfolyamokat, azonban egészen a század közepéig önálló tanintézet nem volt a városban. Ezen időköz-

ben az ifjú tengerészek képzése valószínűleg úgy történt, mint korábban, azaz maguk a hajóparancsnokok tanították meg a legszükségesebb elméleti ismereteket a hajójukon szolgálatot teljesítő ifjaknak, akik továbbra is elsősorban gyermekeik vagy rokonaik közül kerültek ki. A hajók parancsnoksága – lehet mondani – apáról fiúra szállt.

A város 1825-ben ismét lehetőséget látott az intézményesített oktatás megteremtésére. A felállított tengerészeti iskola 1835-ig a fiumei nemzeti főiskolához, majd hat éven át a fiumei gimnáziumhoz kapcsolva működött.

1841-ben jelentős változás állt be a tanintézet életében: az iskola önálló életet kezdett élni és fejlődésnek indult. Ennek okát a reformkor gazdaságpolitikai elképzeléseiben kell keresni, hiszen a magyar kereskedelem szükséges fejlesztése felvetette az önálló magyar tengerhajózás megteremtésének gondolatát is.

Az abszolutizmus korában, amikor Fiume horvát közigazgatás alá került, Matkovich Antal igazgatása alatt újra megnyílt egy kétévfolyamos tengerészképző iskola, amely közvetlenül a fiumei révkapitányságnak, közvetve a báni kormánynak volt alárendelve. Az oktatás nyelve az olasz volt, de a belső adminisztrációban a németet használták. Az iskolának már magyar növendékei is voltak. A tanintézetbe történő felvételnél nem követeltek magas előképzettséget, elegendő volt négy elemi osztály elvégzését igazolni.

A magyarok megjelenése a hajós iskolában és a tengeri hajózásnál ellenérzést váltott ki a hagyományosan tengeri hajózást folytató dalmátok és horvátok körében. Akkoriban született meg az a később magát erősen tartó gondolat, hogy magyar ember nem való tengerészpályára. (Addig a vitorlások tisztjei kizárólag horvátok és dalmátok voltak.) A horvát vagy dalmát parancsnokság alatt álló hajókon alkalmazott magyar növendékekkel a hajósinasok munkáját végeztették, hangoztatva, a gyakorlati képzésnek nem a szakszerű foglalkoztatással kell kezdődnie, hanem meg kell ismerni minden beosztás nehézségét. Ennek aztán az lett a következménye, hogy a magyar tisztjelöltek közül néhányan idő előtt elhagyták az iskolát. A többség azonban a megpróbáltatások ellenére kitartott, teljesítette az előírt gyakorlatot, megszerezte a hadnagyi, majd a hosszújárati hajóskapitányi minősítést. A magyar tengerészek, akárhol szolgáltak, becsületet, hírnevet szereztek a magyar tengerhajózásnak.

Fiume Magyarországhoz történt visszakapcsolása (1870) után bezárta kapuit a Matkovich Antal vezette tanintézet. A város azonban nem maradhatott sokáig tengerésziskola nélkül. Még 1870 őszén dr. Zamara Róbert igazgatása alatt megnyitotta kapuit egy új tanoda, s ugyanabban az évben megkezdhette tanulmányait az első magyar évfolyam. (2) Emellett, mintegy a megszűnt iskola jogutódaként is, hiszen átvette annak felszerelését, irattárát, gróf Domini Vince (conte Vincenzo de Domini) igazgatása alatt magán tengerésziskola működött.

Az intézetbe felvettektől továbbra is nagyon alacsony előképzettséget követeltek, s a tananyag is csak a szakismeretekre szorítkozott. A tanárok sem törődtek a növendékek általános műveltségének fejlesztésével, az intézetből kikerült tengerésztisztek műveltsége nem felelt meg a kor követelményeinek. Néhányan azonban megkísérelték önszorgalomból hiányosságaikat pótolni. Vallották: a tengerésztisztek bejárják a világ összes tengereit, érintkezésbe kerülnek a föld minden nemzetével, s előttük ők hazájuk műveltségének a képviselői.

### **Tengerészképzés a provizórium korában**

A fejlesztés érdekében az 1870-ben alapított iskolát az ugyanabban az évben felállított Tengerészeti Hatóság felügyelete alá helyezték, amely aztán szakmai tanácsaival segítette az átalakulást.

Korszerűsítésre nagy szükség volt. A terjedőben lévő gyorsabb, gazdaságosabb, speciális ismereteket megkövetelő gőzhajózás másféle felkészültséget kívánt, mint a vitorlászajók. Nemcsak a hajók szállítási kapacitása növekedett meg, hanem a szolgálatot tel-

jesítő legénység száma is emelkedett. A megváltozott helyzetben a tiszteket jóval nagyobb felelősség terhelte.

1871-ben Zamara Róbert helyét Domini Vince vette át és maradt a tengerészképző élén egészen 1893-ig. Domini hivatala elfoglalása után nyomban hozzákezdett az iskola átalakításához. Mivel a kétéves tanulmányi időt nem tartotta arányosnak az elsajátítandó tudnivalókhöz, egyes tantárgyakból esti tanfolyamokat szervezett. Hamar megszületett egy harmadik évfolyam terve is, amely csak évek múlva indulhatott meg. A magyar kormány támogatásával (1881) további változtatások léptek életbe. Emelték a felvételi vizsga színvonalát, ösztöndíjat adtak a tehetséges növendékeknek, és nyaranta a vitorlások mellett gőzhajókon is gyakorlatozhattak a fiatalok.

A tanintézet 1893-ban akadémia elnevezést kapott, majd az 1894/95-ös tanévben, Baross Gábor minisztersége idején megindult az iskola életében a legmélyebbre ható, leggyökeresebb átszervezési folyamat.

Az új iskola élére a miniszter egy kiváló felkészültségű, elméletben és gyakorlatban járatos, elismert szakembert állított. Kotán Dezső az előmenetellel kecsegtető haditengerészetet hagyta ott, hogy tehetségét, tudását, energiáját a színvonalas kereskedelmi tengerésztisztképzés megteremtéséért folytatott munkába fektesse. (3)

---

*Az akadémiai oktatást meg kell előznie egy év hajón töltött gyakorlatnak, „mert az nagy baj, ha az ifjú csak későn ismeri meg választott hivatásának nyomorúságát”. Figyelmeztettek azonban arra is, hogy az előzetes behajózás célja ne az elijesztés legyen, hanem az erőpróba.*

---

### A tengerészeti szakoktatás átszervezése

A kereskedelmi tengerészeti szakoktatás átszervezéséről hosszú ideig folyt a vita. Az oktatás megreformálásának sarkalatos pontját a hadnagyi és a hosszújáratú kapitányi vizsgák megújításában látták. Mivel az Ausztriával akkoriban fennálló vámszerződés értelmében a magyar és az osztrák kereskedelmi tengerészetet szabályozó törvényeknek és rendeleteknek a Monarchia mindkét államában azonosaknak kellett lenniük, a magyar állami tengerészeti szakképzés átszervezése a Monarchia egészének tengerészeti ügyeit érintette. A magyar országgyűlés csak 1894 tavaszán tárgyalta a kereskedelmi tengerészeti rendtartásról benyújtott törvényjavaslatot. A tanintézet újabb megreformálása csak ezt követően indulhatott meg.

Miért vált égetően szükségessé az átszervezés?

Az ipar és a kereskedelem fejlődésével, átalakulásával megváltoztak, átalakultak a hajózás technikai feltételei is. A kis tonnatartalmú és lassú vitorlások helyébe a nagy szállítóképessegű, gyors gőzhajók léptek. Azok, akik addig egy vitorlást könnyen elvezettek, nem biztos, hogy alkalmasak voltak egy gőzhajó irányítására. A parancsnokok száma is csökkent, ami azzal volt kapcsolatos, hogy a gőzösök nagy tonnatartalma miatt kevesebb hajóra volt szükség. A legképzettebb tisztek érdekében is nehezíteni kellett az oklevelek megszerzésének feltételeit. Mindenekelőtt meg kellett szüntetni az 1858 óta érvényben lévő kapitányi és hadnagyi vizsgálati szabályzat hatályát, miszerint a vizsgára bocsátás feltételét nem kötötték a tengerészeti szakintézetben folytatott eredményes tanuláshoz. Ugyanakkor a szabályzat előnyeként értelmezték azt, hogy a rendszeres oktatásban részesülőknek két, míg a tanulmányokat nem folytató jelölteknek négy évi hajózás után lehetett vizsgára jelentkezni. Tehát feltételként kívánták szabni, hogy oklevelet csak azoknak adjanak, akik rendszeres oktatásban részesültek. Ezzel a növendékek általános műveltségén is kívánták javítani.

A szakmai és a közismereti tárgyak tananyagának elsajátításra a Magyar Királyi Tengerészeti Akadémián, egy 1894-ben kiadott rendelet szerint, három év állt rendelkezésre.

A szerzett tapasztalatok azt mutatták, ez az idő elégtelen volt. A tengerészeti szaktudás alapját ugyanis a reáltantárgyak adták, különösen mennyiségtanból kívánták meg terjedelmes és alapos ismereteket. A szakoktatást addig meg sem tudták kezdeni, míg az előírt tananyag nagyobbik hányadát el nem sajátították, hiszen annak jó néhány tételét a gyakorlatban önállóan kellett (volna) alkalmazni.

Nehézséget okozott az oktatási nyelv is. A kereskedelmi tengerészet gyakorlati és üzleti nyelve az olasz volt, ebből következően az oktatás is olasz nyelven folyt az Akadémián. Ezt diktálták még más praktikus okok is, többek közt az, hogy ha a magyar nyelvet tették volna meg tanyelvül, az intézet látogatottsága minimálisra csökkent volna. Emellett a fiumeiek iránti jóakarát kinyilvánítása jeléül is az olasz nyelvet támogatták. Ugyanakkor az Akadémiára felvett magyar fiatalok az első évfolyamon nyelvi nehézségekkel küzdöttek, ezért az első évfolyam tulajdonképpen – legalább az első szemeszterben – előkészítő tanfolyam volt.

A három évfolyamból kiszakított félév mégis önálló egységet képezett, hiszen az oktatási nyelv elsajátítása mellett a mennyiségteni ismeretekből is felzárkóztatták a növendékeket. Hogy a három év ne csorbuljon, az 1894/95-ös tanévtől megszervezték a külön előkészítő tanfolyamot. Az előkészítő osztály feladatát abban határozták meg, hogy a különböző intézetekből jövő és nagyon különböző felkészültséggel bíró jelölteket felkészítse a tényleges tanulmányok megkezdésére. A tanfolyam látogatását nem tették kötelezővé, de beindításával megteremtették annak a feltételét, hogy a szakintézet első évfolyamára olyan növendékeket iskolázzanak be, akik minden tekintetben megfelelnek a felvételi vizsga követelményeinek.

Az 1894-ben életbe léptetett ideiglenes tanterv szorosabb értelemben vett tantervet nem tartalmazott, csak az előadandó tantárgyakat nevezte meg, és az elérendő célt fogalmazta meg. A tanári kar addigi tapasztalatára bízta, hogyan, milyen ütemben, milyen részletességgel tanítják a tananyagot. Ezt az eljárást azért tartották előnyösnek, mert tekintve attól, hogy a reformot felülről kezdeményezték, a legalaposabban kidolgozott tanterv is papíron maradt volna a szükséges eszközök, feltételek hiányában. Ezzel pedig sikerült elkerülni, hogy a tényleges reform már életbe lépése előtt végrehajthatatlannak bizonyuljon. A növendékeknek a következő tárgyakat oktatták az Akadémián. Általános tárgyak: vallás, mennyiségtan, mértani rajz, természettan és vegytan, természetrajz, földrajz, történelem, magyar nyelv, olasz nyelv, angol nyelv, szépírás; szaktárgyak: hajózástan, tengerrajz és légtűnettan (légkör), hajóépítéstán és felszereléstán, hajóművelettan, gőzgéptan, hajószámviteltan, tengeri-, kereskedelmi- és váltójog, egészségtan. A fizikai erőnlét fejlesztésére előírták ugyan a testgyakorlatot, az úszást és az evezést, de a körülmények nem vagy csak részben tették lehetővé művelésüket.

A szaktárgyak megválasztásában az 1881. évi átszervezés elveit követték, az eltérés az oktatás módszerében volt. A tanárok szinte ellenségei voltak a betanításnak, megkívánták, hogy a növendékek „azt, a mit tudni kell, mert nélkülözhetetlen alap, tudják; azt a mit érteni kell, mert nélküle a tudás nem érvényesíthető, föltétlenül értsék.”

Mivel a tantárgyak száma nőtt, a tananyag terjedelme gyarapodott, a tanári karnak is változnia kellett. Mint minden magyar állami iskola Fiumében, az Akadémia is állandó tanárhiánnyal küszködött. Tulajdonképpen, ha a felső kereskedelmi iskola és a főgimnázium tanárai nem lettek volna olyan segítőkészek, vagy ahogy fogalmaztak, előzékenyek, az Akadémia nem egyszer működésképtelenné vált volna. Kiváló tanárok oktattak a tanintézetben, akik nemcsak szakmai felkészültségükkel, de emberségükkel is például szolgáltak a növendékeknek: Kotán Dezső, Szabó Samu, Piazzetti Rókus.

Az 1894-es átszervezők a kereskedelemügyi miniszter támogatásával internátust is létesítettek s a költségekhez az Adria Tengerhajózási Részvénytársaság is hozzájárult. Továbbá az Adria Rt. hajóin szegény sorsú növendékek számára 3–6 hetes ingyenes nyári tanfolyamot szerveztek. A vitorláshajókon teljesített gyakorlatok alkalmával a jelöltek

nemcsak az Adriát és a Földközi tengert járták be, de eljutottak Lisszabonba, Antwerpenbe, Londonba, Glasgowba. Ezt a felajánlását valószínűleg a részvénytársaság nemcsak emberbaráti cselekedetből tette, hanem a fejlesztések érdekében is, hogy tudniillik a jó képességű tisztjelöltek korán megismerjék az Adria Rt. működését.

1909-ben eltörölték a vitorlásokon teendő kötelező gyakorlatot, mivel a rajtuk töltött gyakorlati idő nem igazán jutatta praktikus ismeretekhez a résztvevőket. Viszont megfelelő számú gőzhajó nem állt rendelkezésre, ezért csak a szerencsések mehettek gőzökre egy-egy rövidebb-hosszabb behajózásra. Ezen a helyzeten kívántak változtatni, amikor kezdeményezték önálló iskolahajó felszerelését. 1902-ben meg is szervezték az országos gyűjtést, az akció sikeres is volt, de a hajó soha nem épült meg.

A gyorsan fejlődő és gyarapodó intézet méltó elhelyezéséről is gondoskodni kellett. Az Akadémia új épületének megtervezésére kiírt nyilvános pályázatot Petz Samu műegyetemi tanár nyerte meg. Az építkezés 1901-ben kezdődött, miután a Kereskedelemügyi Minisztérium elő lépésben 120 ezer koronát bocsátott az építkezők rendelkezésére. Ezt az összeget két év múlva további 120 000, majd tíz év múlva újabb 185 000 korona követte. A növendékek 1903-ban vehették birtokba az elkészült, neoreneszánsz stílusú épületet. (4) Az új épület az oktatás körülményein és tárgyi feltételein óriásit javított, de továbbra is gondot okozott a növendékek fizikai állóképességének fejlesztése. Az új épület tervezésekor kimaradt a tornaterem és az úszómedence. (Ebben valószínűleg közre játszott az épület elhelyezkedése.) Ezért a jelöltek a heti kétszeri 3–4–5 órás edzésekre a polgári fiúiskola tornatermét vették igénybe.

A megnövekedett ismeretek mennyisége a század elején újra felvetette a tanulmányi idő további meghosszabbítását. A szakemberek az ismeretek alapos elsajátítására négy esztendő tartottak szükségesnek. Az Akadémia négy évfolyamossá tételére 1903-ban, akkor, amikor az új épület lehetővé tette a nagyobb létszámú hallgatóság befogadását, a kereskedelemügyi miniszter 1903. évi 69335. számú rendelete alapján került sor.

1905-ben az Akadémián további reformokat akartak életbe léptetni. A változtatások érintették volna az iskola szervezetét, a tengerészeti oktatás gyakorlatiasabbá tételét, valamint az Akadémiáról kikerülő tengerészek magyar hajókon történő alkalmazását. A kereskedelemügyi minisztériumban megtartott értekezleten politikusok, közigazgatási és tanügyi szakemberek, valamint a tengerhajózás kiváló személyiségei voltak jelen. Valamennyien jól ismerték a fiúakadémiáról kikerülő tengerészek és a tengerhajózás helyzetét.

Általános jelenség volt, hogy az Akadémiáról kikerült fiatal tisztek néhány év után elhagyták a pályát. Sokan úgy vélték, erre a pályára születni kell, ezért elsősorban a tengerparti lakosság alkalmas rá. Az ország belsejéből érkező fiatal, állították, csak akkor marad tengeren, ha valóban elhivatottságot érez. De tartotta magát az a vélemény is, hogy a „magyar rónákról és bércekről odavetődött ifjak” közül többen jól beváltak, sőt jobban, mint a tengeremlékiek egy része. Javasolták: az Akadémiára való felvétel előtt megfelelő kiválasztás szükséges, ezt pedig úgy lehet elérni, ha a jelentkezők egy évet tényleges matróz szolgálatban töltenek el. Aki az egy évet kibírja, az már a pályán marad. A hajózási társaságok szempontjából is jobban megfelelt volna a kiválasztásnak ez a rendszere, mert így eleve „jobb anyagot” kaptak volna. (Kívánatosnak tartották, hogy az állást kereső tengerészeket nyilván tartsák, mert sürgős behajózás esetén, információ hiányában, idegen tiszteket voltak kénytelenek alkalmazni. Az alkalmazás kérdése amúgy is súlyos probléma volt, a nem állami vállalatoknál nagyon kevés magyar tisztet és gépészt alkalmaztak, a szabadhajózási vállalatok pedig egyáltalán nem szerződtettek magyar állampolgárokat. Még az Adria Társaság idősebb tagjai is idegen állampolgárok voltak, bár a provizórium időszakában már megjelentek hajóikon akadémiát végzett fiatal magyar tisztek.)

Egyesek véleménye szerint túl magas iskolai végzettséget kívántak a tengerésztisztektől. 4 elemi, 4 középiskolai és 4 akadémiai osztály, vagyis 12 év elméleti oktatás soknak

találattott. Úgy vélték, elegendő volna 4 elemi és 2 középiskolai osztályt elvégezni, s utána töltsenek a jelöltek 2 évet hajón, s csak azután részesüljenek 2–3 éves elméleti oktatásban. Mások nem értettek egyet a tanulmányi idő leszállításával, mondván, semmilyen pályán nem lehet eleget tanulni. De azzal egyetértettek, hogy az akadémiai oktatást meg kell előznie egy év hajón töltött gyakorlatnak, „mert az nagy baj, ha az ifjú csak későn ismeri meg választott hivatásának nyomorúságát”. Figyelmeztettek azonban arra is, hogy az előzetes behajózás célja ne az elijesztés legyen, hanem az erőpróba. Javasolták, hogy a gyakorlatot úgy szervezzék meg, hogy a tisztjelöltek olyan hajókra kerüljenek, amelyek rendes utakat tesznek (és ne iskolahajókra!), ahol megismerkedhetnek az áruszállítással, a berakodással és a kirakodással, mert ilyen hajókon tudnák megtanulni a tengerész valódi életét. Ráadásul az előzetes behajózások során a fiatalok megtanulhattak „gyorsan látni és gyorsan intézkedni”, és mások vagyont kezelni, emellett megismerhették saját lelki és fizikai erejüket. Hangsúlyozták azt is, hogy a növendékeket kizárólag gyakorlatlan rendelkező tengerészek neveljék és tanítsák

A magyar tengerészképzés különbözött a nagy hagyományokkal rendelkező hajós népek hajós iskoláitól. Magyarországon sokkal alaposabb képzést akartak teremteni.

De megfelelt-e a létező rendszer az elvárásoknak? Erre egyértelmű nemmel lehet válaszolni, mert az az Akadémia, amely általános középiskolai végzettséget is nyújtott, nem felelhetett meg a tengerészeti iskolák támasztotta követelményeknek annak ellenére, hogy a kibocsátott tisztek elméleti felkészültsége felette állt az angol vagy akár a német tisztek felkészültségének.

A sarkalatos problémát azonban a tényleges tengerész élet jelentette. A végzett növendékek nem tudták a hajóséletet megszokni, mely sokkal rosszabb körülményeket nyújtott, mint a külföldi hajók. A hazai hajók kapitányai nem teremtettek alkalmat arra, hogy a fiatalok továbbképezhessék magukat, de azon kívül is megtagadtak tőlük minden erkölcsi támogatást, emberi segítséget, amire annyira szükségük lett volna. (5) Ráadásul kevés olyan hajó állt rendelkezésre, amely hosszú utakat tett, ahol a gyakorlatot igazán megszerezheték volna, ahol az elméleti tudásukat gyakorlati ismeretekkel felvértezhették volna.

Az oktatás megreformálásáról döntés nem született. Azt minden résztvevő elismerte, hogy a fiúmei akadémia folyó képzés jó, de a fő kérdés megmaradt: maradjon-e a régi rendszer, vagy teljesen átalakítsák.

1905-ben azonban már nem csak az oktatás megreformálása volt a cél, hanem a tengerészet elmagyarosításának szükségessége is felvetődött.

Ebben az esztendőben igazgatóváltás történt az Akadémián. Az intézmény irányításával Solymássy E. Oszkár tengeri hajózási magyar királyi főfelügyelőt bízták meg, aki azonnal hozzálátott „tengeréseinknek nemzeti szempontból is helyesnek mutató ki-képzést magába foglaló irány felsőbb helyről elrendelt tanulmányozásához”. Elképzeléseit, vagy ahogy ő fogalmazott „eszméit” az Akadémia 1905–1906-os értesítőjében tette közzé, s vitairatnak szánta.

Solymássy a legnagyobb problémának azt tartotta, hogy a magyar hajókon nagyon kevés fiúmei szolgál (az összes hajókon szolgálatot teljesítők 10 százaléka), a kapitányok nagy része magyar polgárokká „átvedlett” osztrák alattvaló volt, a személyzet pedig a világ minden népéből verbuválódott össze. Csak magyarból volt kevés. Így, írta Solymássy, nemzeti érzés a magyar tengerészetben nem található.

A cél eléréséhez két eszközt tartott igen fontosnak: az iskolahajót gyakorlati képzésre és szakiskolát magasabb elméleti ismeretek elsajátítására. Úgy vélte, mindkettőnek teljesen magyarnak kell lennie és a kiképzendő személyzetet magyar szellemben kell nevelnie.

Az iskolahajó megteremtése után a tengerészek kiképzését a következő módon képzelte: A kapitányi pályára készülő ifjak a középiskola negyedik osztályának befejezése után egy évig az iskolahajón szolgálnának, ahol általános tengerészeti ismereteken kívül magyar és olasz nyelvből, mennyiségtanból és földrajzból szereznének ismereteket. Egy év

elteltével azok, akik alkalmasak a tengerészeti pályára, három esztendő az Akadémián töltenének, s ott kilenc hónapig elméleti, két hónapon keresztül pedig gyakorlati oktatásban részesülnek. A Tengerészeti Akadémia harmadik évfolyamát sikeresen végzett növendékek egy év időtartamra újra iskolahajóra kerülnek, ahol felügyelet mellett a szakszerű gyakorlati képzés keretében önálló kapitányi teendőket végeznének. A gyakorlati év befejezését követően a bevált növendékeket hadnagyi minőségben lehetne a hajókon alkalmazni. Így a tisztjelöltek nem lennének magukra hagyva, nem kellene óriási nehézségekkel megküzdeniük, hogy a hadnagyi minősítéshez szükséges hajózási időt összeszedjék.

A magyarosítás egyik lehetséges módjának azt tartotta Solymássy E. Oszkár, ha matrózképzésre minden évben megfelelő számú 14–15 éves „suhancot”, lehetőleg árva fiúkat tennének a hajókra, ahol magyarul tanulnának írni és olvasni, esetleg idegen nyelveket is elsajátítanának, és 3 évi gyakorlat után

*A magyar tengerészképzés különbözőt a nagy hagyományokkal rendelkező hajós népek hajós iskoláitól. Magyarországon sokkal alaposabb képzést akartak teremteni. De megfelelt-e a létező rendszer az elvárásoknak? Erre egyértelmű nemmel lehet válaszolni, mert az az Akadémia, amely általános középiszkolai végzettséget is nyújtott, nem felelhetett meg a tengerészeti iskolák támasztotta követelményeknek annak ellenére, hogy a kibocsátott tisztek elméleti felkészültsége felette állt az angol vagy akár a német tisztek felkészültségének.*

magyar kereskedelmi hajókra osztanák be őket. A legalkalmasabbakat pedig akár fűtökké vagy altisztekké lehetne kiképezni – vélte Solymássy.

Kis- és nagyparthajózási kapitányok és gépészek kiképzésére az Akadémiához kapcsolódó tanfolyamok létrehozását tartotta szükségesnek. Továbbá fontosnak tartotta egy általános tengerészeti nyugdíjintézet megteremtését is. Elképzelése szerint a nyugdíjintézetnek a tengerészeti pályára lépők azonnal tagjai lettek volna, mihelyt önálló keresettel rendelkeznek, és 30 évi hajószolgálat után teljes nyugdíjat élveztek volna. (6)

A tengerhajózás másik fontos kérdése a gépészek képzése volt. A gőzhajók elterjedésével a szakemberigény megnőtt, de a hajógépészeti képesítés megszerzése Magyarországon súlyosabb feltételekhez volt kötve, mint például Ausztriában. A gyakorlati idő egy esztendő volt, amit 1905-ben 6 hónapra csökkentettek.

A kiképzett gépészek csak vezető állásokba tudtak elhelyezkedni, mivel a lakatos

munkákhoz egyáltalán nem értettek. (Ha a hajón valamilyen meghibásodás történt, nem voltak képesek megjavítani. A gépészek kiképzésére szolgáló program jó volt, csak a megvalósítása volt rossz, mert a gépészek semmilyen gyakorlati tudással nem rendelkeztek. Ugyan terveztek Fiumében gépészek számára esti tanfolyamot, ez azonban a nyelvi nehézségek miatt nem valósult meg.)

A fiumei hajózási társaságoknál alkalmazott gépészek mind angolok voltak. Ezt a jelenséget azzal is magyarázták, hogy

„a mi gépészeink oklevelükkel képesítve vannak III., II., I., azaz minden gépészeti állásra, de mind-egyik mindjárt első gépész akar lenni, tényleg azonban nem tud semmit, mert a 6 hónap oly kevés, hogy ez alatt nem lehet semmit sem tanulni. – Azért oly hajón, mely hosszú utakat tesz, a melyen tehát a társaság gépészeti felügyelője nem vizsgálhatja meg minden két hónapban a hajógépezetét, mint az az 'Adria' és a 'Magyar-Horvát' hajóinál lehetséges, magyar gépészt alkalmazni nem lehet. Angliában először csak III. gépészeti állásra nyeri a képesítést és csak folytonos gyakorlat és újabb vizsga alapján szerzi a képesítést a II. illetőleg az I. gépészeti állásra. Nem lehet Angliában I. gépész az, a ki nem szolgált legalább 10 évig hajón.” (7)

1913-ban nyílt meg a fiumei állami hajógépipari szakiskola. Az oktatást két intézeti tanár, egy óraadó tanár, két hitoktató és egy művezető látta el. A felvett diákok között a magyarok mellett olaszok, németek és törökök is látogatták az iskolát. A háború kitörésével létszámuk a behívások miatt folyamatosan apadt, s az intézet személyzetének nagyobbik része is katonai szolgálatot teljesített.

A hajógépipari szakiskola alapításakor célját abban fogalmazta meg, hogy rendszeres műhelygyakorlatokkal, szakszerű elméleti és rajzoktatással képzett iparossegédeket neveljenek, akik majdan az elsajátított mesterségüket művelni és folyamatosan fejleszteni tudják. Az iskola egész működésében azt a célt szerette volna elérni, hogy az iskolában kiképzett tanulók „az ipari munkában ismerjék fel és szeressék meg hivatásukat.”

A négy évig tartó tanulmányok lezárásaként a diákok elméleti és gyakorlati vizsgát tettek, s ha eredményeiket a vizsgabizottság elfogadhatónak találta, „Végbizonyítványt” kaptak. A bizonyítvány feljogosította őket munkakönyv váltására és az iparban eltöltött két évig tartó segédi működés után az ipar (géplakatos, kovács) önálló gyakorlására. Ugyanakkor az iskola előkészítő volt azok számára, akik hajógépészek akartak lenni. (8) A Magyar Királyi Tengerészeti Akadémia 1919-ben beszüntette működését Fiumében. Utód intézményében még tanultak magyarok, akik hazatérésüket követően az Akadémia szellemiségét éltették, és a magyar tengerhajózás hírnevét öregbítették.

### Jegyzet

(1) Rijekai Állami Levéltár JU-5. *Kormányzósági iratok*. Elnöki iratok. 1–10/1871. 98/7–1964. sz.

(2) *Magyarország vármegyéi és városai. Fiume és a Magyar-Horvát Tengerpart*. Budapest. (én.)

(3) Szabó Samu: *Adatok a fiumei volt magyar királyi állami Tengerészeti Akadémia történetében*. Kézirat. (A kézirat Petneházi Zalán tulajdonában volt, aki az arról készült másolatot 1982-ben ajándékozta e sorok írójának.)

(4) Szabó Samu kéziratából.

(5) A jelölteknek, a fiatal tiszteknek gyakran fizetniük kellett, hogy hajóra kerülhessenek. Aki a saját keszérére volt utalva, a megszerzett ismereteit más pá-

lyán hasznosította – írta Solymásky Oszkár tengeri hajózási magyar királyi főfelügyelő, a Tengerészeti Akadémia igazgatója. *A fiumei M. Kir. Áll. Tengerészeti Akadémia X. értesítője az 1905–1906-os tanévről*. (1906) Mohovich E. Könyv- és Könyomdai Intézete, Fiume. 7.

(6) A fiumei M. kir. Áll. Tengerészeti Akadémia X. értesítője az 1905–1906-os tanévről, 1906, 3–9.

(7) Rijekai Állami Levéltár. JU-5. *Kormányzósági iratok*. Általános iratok. 1905. év 70361. sz.

(8) *Magyar Tengerészeti Évkönyv az 1917. évre*. (1917) Fiumei M. Kir. Tengerészeti Hatóság, Fiume. 168–172.