

TANÁROK A MAGYAR KERESKEDELMII TENGERÉSZTISZT-KÉPZÉS SZOLGÁLATÁBAN

TEACHERS IN THE SERVICE OF THE HUNGARIAN MERCHANT SEAMEN TRAINING

DR. BELOVÁRI ANITA egyetemi adjunktus
Kaposvári Egyetem Pedagógiai Kar

Abstract

Between the end of the 18th century and 1918 the histories of Fiume and Hungary were intertwined. With its semi-autonomous status as 'corpus separatum' the city enabled the contemporaries with responsible thinking to find new dimensions within renewing the Hungarian economy and commerce. Ideas of this kind were first born in the Reform Era.

The culmination and the implementation of these plans took place during the period of dualism. This was the period when the Hungarian Royal and State Merchant Marine Academy, the subject of my presentation, was flourishing, which, as opposed to the Military Navy Academy, is rarely talked about. The goal of this institution was to meet the personnel demands of the newly forming Hungarian merchant ambitions. The primary aim of my presentation is to map the backgrounds, the motivations, the circumstances and the competences of the teachers working there and highlight the differences between them and the teachers working in the more conventional forms of education.

My work is primarily based on archive resource.

Előadásomban a dualizmus kori oktatás egy érdekes részletével, a magyar kereskedelmi tengerésztisztek képzésével foglalkozom. A 19. századi Magyar Királyság alattvalója számára a „magyar tengerpart” és az ehhez kapcsolódó kereskedelmi tevékenység magától értetődő és a korban büszkeségre okot adó tevékenység volt. Épp ezért e témakör vizsgálata a korabeli társadalom mentalitásába, illetve a „magyar birodalmi gondolatba” vetett hit történetébe, valamint a Monarchia korának szocializációs jellemzőibe enged bepillantást.

Fiumét Mária Terézia 1779-es „corpus separatum” rendelete helyezte magyar fennhatóság alá, ez az esemény tette lehetővé, hogy az elkövetkező másfélszáz évben a tengeri kereskedelem, mint realizálható valóság jelenjen meg a magyar közgondolkodás számára. A reformkorban már felismerték a lehetőséget, a kezdeti lelkesedést azonban megtörte a kényszerű szünet – hiszen 1849-ben a Tengermelléket Horvátországhoz csatolták –, amelyet a horvát–magyar kiegyezés és a fiumei provizóriumot felállító 1870-es törvény zárt le, 1918-ig ismét kedvező helyzetbe hozva a magyar kormányzatot a térségben.

A 18. sz. végén már történetek kísérletek a kereskedelmi tengerészeti oktatás megteremtésére a városban, de – főleg az érdeklődés hiánya miatt – ezek hamar megszűntek. 1825-től azonban folyamatosná vált a tengerészeti tanoda működése, először a fiumei nemzeti főiskolához, majd a fiumei gimnáziumhoz csatolva. 1854-ben, immár horvát fennhatóság alatt Tengerészeti Főiskola státuszt kapott, de hamar hanyatlásnak indult.¹

A Tengerészeti Főiskolát 1870-ben a Tengerészeti Hatóság felügyelete alá helyezték, amely szakmai hozzáértésével nagyban elősegítette a fejlődését. Ekkor alakultak ki azok a

feltételek, amelyek 1918-ig meghatározták az intézmény oktatásának színvonalát. Az 1870–80-as években, a gőzhajózás egyre szélesebb körű elterjedésével megváltoztak a hajózás feltételei, nem véletlenül ez az időszak az iskola modernizálódásának kezdete is. A korábbi időszakról így ír Bártfai Szabó Samu, az Akadémia későbbi igazgatója: „Ezen időközben ... maguk ... a hajóparancsnokok avatták be a legszükségesebb ismeretekbe a parancsnoklásuk alatt ... szolgáló ifjú nemzedéket, kik legtöbbször a saját gyermekeik vagy rokonsága közül kerültek ki. Abban az időben ugyanis az egész fiumei vitorlás hajózás, s annak egész szervezete majdnem exclusive családi alapon állott ... a hajóknak parancsnokai és tisztjei túlnyomólag a ... családok gyermekei és rokonsága közül kerültek ki ... Így tartott ez mindaddig, amíg az egymás után alakuló gőzhajózási társaságok versenye a vitorlás hajózás jövedelmezhetőségét teljesen tönkre nem tette.”² A gőzhajózás elterjedésével megsokszorozódtak a tengerésztisztekkel szembeni követelmények, amelyek ráadásul kötelezően teljesítendő vizsgákban teljesedtek ki. Az új elvárások olyan tudásra irányultak, amelyet szervezett, iskolarendszerű tanulással, az egyre szélesedő tudományos és technikai tudásanyagot figyelembe vevő, azokat integráló tantervvel lehetett elsajátítani.

Az utolsó nagy átszervezésre 1894-ben került sor, amikor a kereskedelemügyi miniszter új működési szabályzattal és a változásokat szimbolizáló új névvel – Magyar Királyi és Állami Tengerészeti Akadémia – biztosította az oktatás helyes irányban történő további fejlődését. Ez az átszervezés adta meg az Akadémia igazi rangját a magyar oktatási struktúrában. „Az új szervezeti szabályzat szerint a Tengerészeti Akadémia célja a kereskedelmi tengerésztiszti pályára készülő ifjaknak szakszerű elméleti és gyakorlati oktatást, de egyszersmind az általános műveltségi tárgyakból is megfelelő továbbképzést nyújtani. E célnak megfelelően a tanintézet tantervébe felvették – a klasszikus tárgyak kivételével – az általános műveltség körébe tartozó tantárgyak is, melyek eddig a tantervben nem szerepeltek.” Ezt a folyamatot tetőzte be a belügyminiszter 1897. július 8-án megjelent körrendelete, amely kimondta: a tengerészeti „...akadémiától nyert zárvizsgálati bizonyítvány... a főgimnáziumi vagy főreáliskolai érettségi bizonyítvánnyal egyenértékű.”³

Az egykori tengerészeti akadémia mind szervezetében, mind az átadott tudásanyag tekintetében a magyar neveléstörténet egy olyan sajátos szegmensét képviseli, mely nevelési módszernek bevallott célja volt a „magyar birodalmi gondolat” átadása és erősítése egy, a 19. században minden nép számára a nemzet hatalmát prezentáló szakmában: a kereskedelmi tengerészetben.

Jelen tanulmányomban az Akadémia tanárainak helyzetét, háttérét és munkakörülményeit vizsgálom.

A fiumei kereskedelmi tengerészeti akadémia nem volt túl nagy létszámú intézmény. Átlagban 40–50 fős hallgatói létszámmal működött, amelyhez 15 fős tanári létszám járt. Önmagában a két „fél” egymáshoz viszonyított aránya impozáns – néhány év kivételével egyenesen irigylésre méltó. Az oktatás nehézségeit nem a magas osztálylétszámok, hanem a minőségi oktatás követelményei jelentették, mint a későbbiekben látni fogjuk.

Az intézmény rendes és óraadó tanárokat egyaránt foglalkoztatott. A Tengerészeti Hatóság, mint fenntartó, szempontjából nyilvánvalóan költséghatékonysági szempontok miatt kedvezőbbnek tűnt a rendes tanárok számának alacsony szinten tartása, és lehetőség szerint a feladatok óraadók segítségével történő ellátása. Ez mentesítette a Hatóságot a későbbiekben nyugdíjkifizetéssel járó státuszok megteremtésétől is. Kétségkívül, az alacsony óraszámú tárgyak esetében ez roppant ésszerű megoldás volt. Tipikusan ilyen tárgyként értékelhető a tengeri-kereskedelmi- és váltójog, a hajóegészségügy, illetve a hittan, amelyet főállású jogászok, orvosok és teológusok oktattak. Az Akadémia nemzetközi hallgatóságának sokszínű vallási orientációja (katolikus, görög katolikus, görög-kele-

ti, evangélikus, izraelita, hébe-hóba kálvinista, illetve egy alkalommal még anglikán (!) is) a hittan amúgy is alacsony óraszámának még további aprózódását is eredményezte.

Az Akadémia érdeke ugyanakkor azt kívánta, hogy a lehető legtöbb tárgyat rendes tanárok lássanak el. 1915-ben Szabó Samu helyettes igazgató arra kényszerült, hogy az olasz nyelv oktatásának ügyében aprólékos alkudozásban bocsátkozzon a Tengerészeti Hatósággal. A háború, a bevonulások miatt ekkorra a tanári feladatok ellátása rendkívül nehézkessé vált, nem volt ez alól kivétel az olasz nyelv sem. Azonban az olasz tanítás különös nyomatékkal szerepelt a tanmenetben, már csak azért is, mert egyes tárgyakat olaszul oktattak, Fiume hivatalos nyelve is az olasz volt. Ez ügyben kifejtett argumentációjában Szabó Samu kitért a rendes tanárok fontosságára is: „Végre az is a rendes tanár alkalmazása mellett szól, mert az óraadó tanárra semmiféle mellékteendő, osztályfőnökséget, jegyzőséget, könyvtáraknak, szertáraknak a kezelését, betegség vagy más ok által akadályozott tanároknak helyettesítését stb. nem lehet rábízni, illetőleg ő e teendők elvállalására nem is kötelezhetőek.”⁴ A továbbiakban pedig a rendes tanárok súlyos leterheltségéről panaszkodik. A teljes kép igényében azonban persze nem árt rámutatnunk, hogy – egy 1905-ben igazgatóváltás miatt aktuálissá vált leltárátadás jegyzőkönyve alapján – igazolható, miszerint 11 szertárból 5 állt óraadó tanár kezelése és felügyelete alatt, azaz majdnem a fele.⁵ Mindez azonban nem cáfolja Szabó Samu panaszait a tanárok leterheltségéről, ahogy azt később még látni fogjuk.

Rendes tanárrá válni egyébiránt nem volt kifejezetten könnyű, a magas követelmények miatt. Ezt 1893-ban szabályozta a kereskedelemügyi miniszter.⁶ Eszerint a megadott „vizsgálati tárgycsoportokból” komoly vizsga letétele várt a cím várományosára. „A vizsgálat 4 részre oszlik: I. a házi dolgozat; II. a zárt helyen végzett dolgozat; III. a szóbeli vizsgálat; IV. a próbaelőadás.” Az igazi nehézséget azonban nem ez jelentette, hanem az Akadémia profiljából adódó kötelezettség, azaz „...bizonyítvány arról, hogy a jelölt 8 hónapon keresztül hajózási szolgálatot teljesített, és ezen időnek legalább felét hosszújártú kereskedelmi vitorlás hajón töltötte.” Felmentést ez alól csupán a trieszti „felsőbb nautikai vagy ehhez hasonló tanfolyam” elvégzése, vagy a császári és királyi haditengerészet tiszti kötelékébe tartozás jelenthetett. Ez a feltétel időnként komoly akadály lehetett a tanárok előmenetelében. Ez okozhatta, hogy a közismereti tárgyakat oktató (magyar, történelem), tengerészeti gyakorlattal nem rendelkező Szabó Samu 1905 és 1915 között csupán helyettes igazgató lehetett. Mert – bár a rendes tanárok egy része kaphatott felmentést a tengerészeti gyakorlat alól –, az igazgatók esetében ez kimondottan kényes kérdésnek számított. Ezt bizonyítja, a Tengerészeti Hatóság és a Kereskedelemügyi Minisztérium levélváltása, amelyben az utóbbi – magas korára való tekintettel – felveti az éppen regnáló igazgató, Conte De Domini Vince leváltását. Az 1892-ből származó iratanyagban a Hatóság azzal az érveléssel veri vissza a kezdeményezést, hogy rámutat: a 75 éves igazgató kiváló állóképességnek örvend, olyannyira, hogy minden alkalommal maga irányítja a hallgatók hajózási gyakorlatát. Márpedig – mutat rá a Hatóság – ebben aktuálisan senki sem tudná helyettesíteni, hasonló kiképzés megszerzése pedig hónapok kérdése.⁷

Conte De Domini Vince – azaz Vicenzo Domini gróf, velencei nemesi család sarja⁸ – az első igazgató, akit feltétlenül említenünk kell a tanoda történetében. Bár működése megelőzte az elsőrendűen tárgyalt időszakot, mégis nagy szerepet vállalt az iskola felkészítésében a modernizációra. Pedagógia szerepvállalása 1852-ben kezdődött, ekkor alapította tengerészeti profilú magániskoláját Fiumében, amely 1871-ben beolvadt a Tengerészeti Főiskolába, az Akadémia elődjébe. De Domini megtartotta az igazgatói posztot, és 1893-ig, az átszervezésig igazgatta az intézményt. Személye amúgy is emblemikus az iskola történetében, hiszen fontos szerepet vállalt Kossuth Lajos rövid életű 1848-as hadi-

tengerészeti terveiben. A magyar kormány megbízásából 1848. augusztus 14-én került megvételre az Implabacile nevű brigg, amelynek parancsnokává De Dominit nyerték meg. A hajót Londonba küldték felfegyverzés céljából, ami azonban végül nem sikerült.⁹ Ezért később büntetést kellett elszenvednie, amely tény azonban nyilvánvalóan erősítette a későbbi magyar tengeremléki hatalomgyakorlók bizalmát személye felé. A már említett levélváltásban, amely igazgatói pozíciójáról szólt, a Tengerészeti Hatóság képviselője igen méltató szavakkal emlékezett meg erről az epizódról. Haditengerészként ideális választás volt az Akadémia élére.

Az átszervezés után Kotán Dezső követte az igazgatói székben. 1894–1905-ig töltötte be a posztot, amikor is előadónak nevezték ki a Kereskedelmi Minisztériumba. A fiumei haditengerészeti akadémián végzett, és kinevezése idejére már igen komoly hajózási tapasztalatokkal bírt. Minden forrás egyet ért abban, hogy 1905-ben távozott az Akadémiáról, amelynek némileg ellentmond az Akadémia költségvetése, amely 1911-ben igazgatóként említi, tételesen kimutatva e forrásból nyert jövedelmeit. Ennek az ellentmondásnak a feloldása további kutatásokra vár.¹⁰

Kotán távozásakor Szabó Samunak, a magyar és történelem tárgyak tanárának, igazgatóhelyettesének adta át az intézményt. Ekkor igazolódott be, ami már De Domini esetében is említésre került, hogy nem olyan egyszerű megfelelő, tengerészeti gyakorlattal, ugyanakkor tanári ambíciókkal bíró személyt találni, aki az intézmény működtetésének nem kevésbé összetett feladatát el tudná látni. Szabó Samu nem léphetett automatikusan Kotán helyére, a hajózási tapasztalatok hiánya miatt. Ezért egy rövid, átmeneti időszakra Solyóczy E. Oszkár, a Tengerészeti Hatóság tengerészeti osztályának vezetője vállalta magára a feladatot.

Alig egy év múlva Szabó Samu végül megkapta a megtisztelő feladatot. A kinevezést nem, de a felelősséget igen. Hogy mennyire így volt, mi sem bizonyítja jobban, mint hogy, az ő vezetésének ideje alatt nem is egészen világos, hogy ki is volt az igazgató. Az ügynézés írott emlékei mindenesetre egyértelműen bizonyítják domináns szerepét. 1915-ben végül megkapta jól megérdemelt kinevezését, és pár év múlva neki jutott a hálátlan és szomorú feladat, bezárni a magyar irányítású Akadémiát.

E jeles igazgatók általában 5-6 rendes tanárral gazdálkodhattak. Szerencsés módon 1911-ből több egymást kiegészítő irat is fennmaradt, amelyek segítségével pontosabb képet alkothatunk e tanáremberek háttéréről. 1911 azért is jó év a vizsgálódásra, mivel eddigre már stabilizálódtak az iskola működésének keretei, ugyanakkor még nem kezdődtek meg a háborús esztendőök, amelyek több szempontból is teljesen felborították az optimális működési rendet.

A már említett 1911-es költségvetés az igazgatón kívül (Kotán Dezső) 6 rendes tanárt említ. Közülük 5 törzslapja a rendelkezésünkre áll,¹¹ egy közülük: Pizzetti Rókus pedig még mélyebben megismerhető, mivel 1916-ban kitüntetésre terjesztették fel, amely aprotájából részletes szakmai életrajz készült róla.¹²

Mindezen iratok áttekintése után az első, ami egyértelműen szembetűnik a rendkívüli nemzetiségi heterogenitás. Bár az Akadémia tanárai számára kötelezően előírták az írni-olvasni tudást magyar nyelven (ez alól felmentést is lehetett kapni), láthatóan nem szerepelt a törekvések között, hogy kizárólagosan magyar származású személyekkel töltsék fel a tanári kart (ahogy a növendékek esetében sem volt ez elvárás). Olyannyira nem, hogy, amikor 1892-ben felmerült De Domini Vince leváltásának gondolata, az egyetlen szóba jött jelölt, Gelcich Jenő, a lusinpiccolo-i tengerészeti tanoda igazgatója, kimondottan nem tudott magyarul.¹³ Ahogy az iskola, a város, vagy maga a tengerész szakma nemzetközi és multikulturális volt, úgy ezek a tanárok is hűen tükrözték közvetlen társadalmi és kulturá-

lis környezetük állapotait. Volt köztük magyar, olasz és osztrák, minimum 3, de volt köztük, aki 6 nyelven beszélt. Az alapműveltségnek számító – és ezeken többnyire tanítottak is – magyar, olasz és német nyelv mellett, majd mindannyian beszéltek horvátul és franciául, egy közülük angolul is. Olyan közegeben éltek, ahol a többnyelvűség elvárás volt, ahogy ők, úgy a tanítványaik is számos nyelvet bírtak.

A tanárokkal szembeni minőségi követelmények az idő előrehaladtával sem csökkentek. Mindannyiuknak volt középiskolai, vagy tengerészeti akadémiai tanári vizsgájuk, s ketten (Kotán Dezsővel együtt 3-an) tengerésztisztek, egy pedig katonatiszt volt. Természetesen mindezen végzettségek behatárolták a tanítható tárgyak körét. Bár az Akadémia kiharcolta magának az érettségi adás jogát, mindvégig megmaradt szakmai orientáltságú középiskolának, magas szakirányú elvárásokkal. Így a tengerészeti tárgyak oktatásának terhe a gyakorlati tapasztalatokkal bíró tengerésztisztekre hárult, a többiek megmaradtak a közismereti tárgyak mellett. Kivétel volt Pizzetti Rókus, aki a bécsi egyetemen szerzett középiskolai tanári diplomát, ugyanakkor alapos tanári gyakorlatra tett szert olyan helyeken, mint a lusinpiccoloi és a fiumei császári és királyi haditengerészeti akadémiák. A tengerészeti szaktárgyak oktatása az alacsony tanárszámmal karöltve néha nem kis terheket rótt a szakemberekre. Bugél Ödön például egy időben, egymagában vitte a hajóépítéstan, hajófelszereléstan, hajóművelettan, hajójelzésttan, hajószámviteltan, légtűnettan- és tengerrajz, illetve gőzgéptan tárgyakat, de még a gyakorlati oktatást is.

Mivel az Akadémia egyedülálló intézmény volt a magyar iskolarendszerben tanárai gyakran kényszerültek olyan feladatokra is, mint tankönyvek írása, vagy fordítása. Tevékenységük nem ért véget az iskola falain belül. Jellemző gyakorisággal vettek részt a hajóhadnagyi, hosszújárátú kapitányi, illetve hajógépészeti tanfolyamok vizsgáin, mint bizottsági tagok. Szintén jelen voltak ipari továbbképző tanfolyamokon és ritkábban ugyan, de előfordult, hogy sűrű tevékenységeik közepette óraadást vállaltak más intézményekben.¹⁴ Fentebb már említettem, hogy számos egyéb feladatot is vállaltak az intézmény működtetésében, amelyek közül a kiemelendő a szertárak felügyelete. Ez már csak azért is említésre méltó, mert méretéhez képest az Akadémia figyelemre méltó felszereltséggel rendelkezett, a könyvtár mellett 12 szakszertárral.

A rendes tanárok alacsony létszáma sajátos problémát vetett fel a helyettesítések szempontjából. Ez a probléma a háborús években tetőzött, amikor – magától értetődő módon a haditengerészek és katonatisztek bevonultak. Előfordult az az eset is, amikor Szabó Samu arról panaszkodott, hogy az 1917/18-as tanévet egyetlen rendes tanár nélkül kellett megnyitnia. Az óraadó tanárok ugyanis sem kötelezhetőek nem voltak helyettesítésre, sem időben nem értek rá. Így – az érdemes igazgató számszerű kimutatása szerint – a 4 háborús év összesen 157 óra tényleges helyettesítéséből 151 órát, azaz 96%-ot egyedül látott el.¹⁵ Így paradox módon az Akadémia végóráira majdhogynem előállt ugyanaz a helyzet, amely 18. sz.-i ösintézményének kezdeteit is jellemezte: egyetlen tanár működtette, sorsa az ő elhivatottságától függött. Szabó Samu pedig jelesül megbirkózott a helyzettel.

A fiumei Magyar Királyi és Állami Tengerészeti Akadémiát az emelte ki az átlagos magyar középiskolák sorából, hogy egy nagyívű eszmét testesített meg, egy pár évtizedig, amikor a körülmények azt sugallták, hogy ez az eszme akár realitássá is válhat. Az eszme a birodalmiság gondolata volt, amelynek gyakorlatba való áthelyezését a 19. sz. második felében a gyarmatosítástól, a tengeri kereskedelem kiszélesítésétől várták. Ezért nem csoda, hogy amikor Magyarország tengeri kikötő birtokába jutott, itt is megszületett a gondolat, itt is létrejött a társadalomnak egy – ha nem is túl széles – rétege, amely talán eltűzött igénnyel, de látta jövőjét a magyar tengeri kereskedelem fejlesztésének, a birodalmi eszme dédelgetésének. Ennek a jegyében született meg ez a kis iskola, ennek az eszmének ren-

delte magát alá a maroknyi tanár, a magyar kormányzat, illetve az azt képviselő Tengerészeti Hatóság hathatós támogatásával. Mert a pár évtizedes sikertörténet mögött ott van a támogató közeg.

Az iskola ugyanakkor híven tükrözi korának és szűkebb pátriájának társadalmi és kulturális mentalitását. Különleges multikulturális heterogenitása szintén kivételessé teszi korának tanintézetei között. Tanárainak és diákjainak nemzetiségi és vallási sokszínűsége részben magából a tengerészet jellegéből adódott, részben az identitásukat meghatározó Osztrák–Magyar birodalmi gondolatba vetett hitből.

Jegyzetek

1. Belovári Anita (2002): A Fiumei Magyar Királyi és Állami Tengerészeti Akadémia. In: Limes – (Magyarország és a Mediterráneum) 2002/5. 47–62. o.
2. Szabó Samu: Adatok a fiumei volt magyar királyi állami Tengerészeti Akadémia történetében – Kézirat Petneházy Zalán hosszújaratú tengerészkapitány gyűjteményéből.
3. A M. Kir. Belügyminiszter 1897. évi 64122. sz. rendelete
4. Szabó Samu levele a M. Kir. Tengerészeti Hatóságnak Fiumében. Drazni Archiv u Rijeci (továbbiakban DARI) Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai (továbbiakban: JU-9) DARI JU-9 XI- 1380/1915.
5. Átadási és átvételi jegyzőkönyv DARI JU-9 eln. IV-47/ 1905.
6. A M. Kir. Kereskedelemügyi Miniszter 1893. évi 64209. sz. rendelete.
7. DARI JU-9 eln. II-5/1894. 21/1892.
8. Horváth József (1999): A „Nautica”, HA-JÓS Bt. Róna 1999., 93. o.
9. Krámlí Mihály: Fiume 1848-ban. <http://www.kriegsmarine.hu/hk/km01001m.html> [2013-10-10].
10. DARI JU-9 eln. IV-53/1910.
11. A Magyar Királyi Állami Tengerészeti Akadémia alkalmaztatási kimutatása. DARI JU-9 eln. II/1912/II-44
12. Magyar Királyi Állami Tengerészeti Akadémia igazgatósága Pizzetti Rókus teng. akad. tanár kintüntetése tárgyában. DARI JU-9 eln. II-163/1916.
13. DARI JU-9 eln. II-5/1894. 21/1892.
14. Kimutatás a m. kir. tengerészeti hatóság valamint az alárendelt hivataloknál alkalmazott tisztviselők mellékkimutatásairól és mellékkimutatásairól az 1913. év folyamán. JU-9 eln. XI. 54/1914.
15. DARI JU-9 XI-105/4084/1918

Felhasznált irodalom

- A fiumei magyar királyi Tengerészeti Akadémia Értesítője 1896–97 – 1917–18. Felelős Kiadó: Kotán Dezső (1904-ig), majd Szabó Samu (1918-ig).
- Belovári Anita (2002): A Fiumei Magyar Királyi és Állami Tengerészeti Akadémia. In: Limes – (Magyarország és a Mediterráneum) 2002/5. 47–62. o.
- Horváth József (1999): A „Nautica”, HA-JÓS Bt., Róna 1999.
- Horváth Lajos (1999): Fiume és a magyar tengerpart 1848–49-ben. In.: Emlékezet, kultusz, történelem. Szerk.: Hudi József, Tóth G. Péter. VEAB, Veszprém 1999.
- Krámlí Mihály: Fiume 1848-ban. <http://www.kriegsmarine.hu/hk/km01001m.html> [2013-10-10].
- Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai 1870-1918. Szerk.: Bösze Sándor. Somogy Megyei Levéltár – Rijekai Állami Levéltár. Kaposvár–Rijeka 2011.
- Szabó Samu: Adatok a fiumei volt magyar királyi állami Tengerészeti Akadémia történetében – Kézirat Petneházy Zalán hosszújaratú tengerészkapitány gyűjteményéből.