



Első évi folyam.

22. szám.

Május 28. 1865.

### A magyar gőzhajó-társaság.

Harmincöt éve, hogy a Dunát az első cs. k. szabadalmazott gőzhajózási társulat hajói szelik. Milliókat keres évenként, s milliókat visz ki évenként e pénzszegény hazából, mert a vállalat tulajdonosai kívül laknak a magyar határokon. Nem mondhatja senki, hogy a tavalyi év a kereskedési forgalomra nézve valami rendkívül élénk lett volna, mégis, mint a társulatnak ez idén Bécsben tartott közgyűlésén jelentve volt, a múlt év jövedelme 10 millió tesz. Mily áldás volna, ha e 10 millió Pesten székelő magyar társulat tulajdona lenne, s Magyarországon oszlatna szét!

Husz éve, hogy e gondolat hazánkfiai agyát foglalkoztatja, s husz éve, hogy e gondolat megtestesítése körül hiába fáradoznak jobbaink. 1846-ban gróf Batthyány Kázmér már megtette a lépéseket egy magyar gőzhajótársaság alapítására, azonban a csakhamar bekövetkezett politikai mozgalmak

más térre sodorták a nemzet figyelmét; az 1848 ki rázkodás pedig e társulat terjedésnek indult gyökereit is szétszaggatá, s a feledésbe ment terv nyu-

godd majd másfél évtizedig, míg 1862-ben Medgyaszay István hazánkfia, s egyike legjelesebb gőzhajó - kapitányainknak, újra fölleveníté az eszmét, s másodsor inditá meg egy magyar gőzhajózás létrehozását. — Azonban a férfiak, kik a terv megvalósítását tőle átvették, a hazában összeszereshető tőkéket nem tartván elegendőnek egy nézeteik szerinti vállalat megalapítására, angolokkal szövetségbe akarták a társulatot megalkotni, s e magában véve jó szándék meg-



Houchard kapitány.

buktatá az egész ügyet. A közönség nagy részének nem jól esett, hogy egy hazai intézet élére ismét idegeneket akarnak állítani, nem jól esett, hogy a remélt haszon egy részét újra külföldre akarják kiadni, s voltak, kik az angol vállalkozók egyéniségére nézve is oly

adatokkal birtak, melyek egyáltalában nem foglaltak magukban semmi biztosítást a velök való csatlakozásra. És ez utóbbiak aggodalmait igazolá a fatum. Szerencse, hogy felhivott angoloknak nem volt idejük a vállalatba tetteleg belebocsátkozniok, mert minket is belerántottak volna abba a sárba, melyben maguk otthon végkép belerékedtek.

Az egyszer elesett, egyszer elejtett ügyet Houchard Ferenc gőzhajókapitány vette föl harmadszor, s az ő kezdeményezése és nézetei szerint alakuló magyar gőzhajózási társulat, úgy látszik ezuttal oly egészséges alapon indult, az érdeklét hazafiak által oly melegen karoltatott fel, hogy létesülése minden kétségén kívül áll.

Ki az a *Houchard*? fogja kérdeni az olvasó, ki nem gondolhatja, hogy e névben és viselőjében egy talpig derék magyar embert mutatunk be neki.

Houchard Ferenc ivadéka egy, a vallási háborúkat miatt Franciaországból a 16-ik században kivándorlott előkelő hugenotta családnak.

Kapitányunk nagyatyja Izsák, külföldi protestans akademiákon gróf Teleki Józseffel megismerkedvén, ez, mint az erdélyi ref. kollegium főgondnoka, megkínálta őt a m.-vásárhelyi főtanodában a mértan, természettudományok, a francia és német nyelv tanárságával, mit Houchard Izsák el is fogadott és 17 éven át fáradszorgalommal működött a magyar és székely ifjak képezésében. M.-Vásárhelytől laktában született József fia, kapitányunk atyja, kit már érzelmeire nézve is annyira magyarrá nevelt, hogy ez a franciák ellen kijundult szabadesapatok táborozásaiban, mint önkéntes részt vett, s oly vitézül viselte magát, hogy a hadból érdemjellel tért vissza, azután Pesten a nemes csapatokhoz csatlakozott ugyanazon érdekből; onnan haza jövén pedig, M.-Vásárhely polgári őrségét rendezte és tanította be a fegyvergyakorlatra, — ő alakította két tulajdon kitünő gyümölcsös és virágos kertje mellett a város végén, a Maros folyó által képzett szigetre, azon köz-mulatókeretet és sétatért, melyet Napoleon akkori fogsága helyéről *Elba szigetének* nevezett el; — mely sok fáradságába s áldozataiba kerülvén, halála után a városi tanács közgyűlésileg elhatározá, hogy a szigetben neki, mint *Elba* alapítójának és a város különben is köztiszteletben és szeretetben állott polgárának diszes emléket fog emelni.

Erdélyi rendei 1842. sept. 10-én közfelkiáltással honfiusították a Houchard-családot, s erdélyi ci-

meres nemeslevél megnyerése végett ő felségének ajánlották. S ekként már magyar nemes vérből származott Ferenc, kinek arcképét itt közöljük.

Houchard Ferenc 1822-ben született, s iskoláit Maros-Vásárhelyt végezte. Két évig a kincstári tanács mellett az erdőszeti osztályban gyakornokoskodott, azután a selmeci akadémiában a bányászatot és erdőszetet tanulta, mignem egy pesti átirándulása alkalmával, gróf Széchenyi Istvánnal megismerkedvén, s ez által a hajózási pályára buzdítván, Triesztbe ment, s ott magát tengerészszé kiképezte.

Két év alatt beutazta a trieszti Lloyd-társulat minden vonalait; megjárta kelet kikötőit: Konstantinápolyt, Smyrnát, Görögország néhány szigetét, Syrát, Athenet, Alexandriát s onnan a Niluson felhajózott Kairoba, azután megnézte Afrika pyramisait, a jóniai szigeteket, a római és nápolyi kikötőket, a dalmátiai partokat, Olaszország nagy részét.

Ezen tengeri útjaiban megismerkedvén akkori cs. kir. fregatt-kapitány, jelenleg altábornagy Kudriarszkival, midőn ez 1846-ban a cs. k. szabadalmazott dunagőzhajó-társaság igazgatója lett, meghívta őt hajóskapitánynak a Dunára, hol „*Metternich*“ hajón kezdte meg működését. Később a „*Ludwig*“ hajónak lett vezénylő kapitánya. — 1848-ban pedig a feltiszai hajózás elhatározatván, őt küldék e kényes vonal megnyitására. 1849-ben feltgyelölje lön a tiszai hajókázatnak, s e nehéz időben kötelességének úgy is mint hazafi, s úgy is mint főnök mindvégig tökéletesen megfelelt.

1852-ben megint a Dunán találkozunk vele, 1860-ban pedig a derék Lucenbacher testvérek által lön felhiva gőzhajózási vállalatuk támogatására — s ő azon hitben, hogy a közügy forog kérdésben, kötelességének tekinté áldozatot hozni, s 14 évi szolgálatából folyó igényeit odahagyva, átlépett az első magyar gőzhajózási vállalat rendező kapitányának s mint ilyen bebizonyította a vállalat életrevalóságát és jövedelmezőségét.

Tehát ez a férfit az, ki az imént megalakult magyar gőzhajó-társulatot kezdeményezé, — s megismertetvén őt röviden az olvasóval, jövő számban megismertetjük magát az általa kezdeményezett magyar gőzhajó-társulatot.

(Vége következik.)

Raimond némán kísérté szemeivel, s odafordult hozzá.

— Otter kalmár, ugy-e a kulacsot keresik szemed, melyben az érseknek rajnai mustrabort viszesz? Na, majd én elfutok érte.

— Nem, nem, majd én!

— Légy csendesen, — sugá neki most a lovag, — különben veszve vagyunk. A vámszedő igen vizsga. — Itt látszik, — folytatá fenhangon, — hogy a szijak leszakadoztak. Talán ti vagytok a hibásak, himpellér gaz nép, de ha meglegem a drága bort, s hiányt látok benne, e kardommal vagdosam le füleiteket.

E szavakkal elvágatott azon az uton, melyen jöttek.

A kalmár nyugalmat színlelt, s lováról leszállt.

— Át vagyok fázva, — mondá, — szívesen bemennék a házba, míg csatlósaimmal a társzekeret átnézeted, jó vámos. Nincs semmi csempészárum. Megjutalmazlak.

— Oh szívesen uram, — felelt a vámos örömmel, — látom, hogy becsületes ember vagy.

Az ifju bement a vámházba, s midőn egyedül látta magát, hirtelen térdre borult, s csendesen imádkozott, rémegve kulcsolván össze kezeit.

Igen drága bort vihet kulacsában Otter kalmár.

Ezalatt a lovag vágatott vissza, félig lehajolva lováról s hiúzként vizsgálva az utat.

— Ördög és pokol s minden égiháború . . . , morgá folytonosan, — ez átkozott ómen rád nézve Otter kalmár; nem tudom, nem vagy-e nyugtalan hegyeid közt Apor László uram, nem dobog-e szived hevesebben most, mint máskor? Vészben van az ország, ha a kulacsot elvesztettük . . . . . millióm átok és boszorkahad! így felülni — de meg kell lelnem, ha életembe kerül is . . . . .

És vágatott a lovag előre, mint vészangyal. Kivont kardját erősen markolva hordozá a légben, mintha ismeretlen szörnyet akarna megölni; fekete köpenyét a feltámadt esti szél lobogtatja, fáradt paripája habzik, s a tajték foszlányokban hull a fagyos földre. Már eltűntek Fischamend tornyai, már leszállt a ködös est sötét leple a földre, s a

lovag még mindig vágat, s fenszóval beszél Istenel, emberrel és a láthatatlan lelkekkel.

Az éj beállt, vak sötétség borította a tájat. A vámház előtt áll utrakészen a társzeker, előtte a csatlósok. Hideg szél fú, mely a ködöt elütte, nagy fekete felhők röpülnek át az égbolton, s a csillagok csak itt-ott pislognak elő. — A sorompó le van eresztve, mindenki belül van már Magyarországon, csak egy nincs — a kalmár elveszett kulacsa.

A kalmár pedig nehéz fohásokkal áll a szélben szemközt azon uttal, melyen jött, és könnyek usznak szemeiben, a mint óra óra után telik, és a lovag nem érkezik vissza.

Egyszerre azonban egyhangú csattogás hallatszik, s nemsokára kibontakozik a vak éj sötétéből egy fáradt alak, hátán cipelve valamit. A lovag volt, kardja verte a fagyos földet, az csattogott úgy az éjben.

Csöndesen jött, halkkal érkezett a sorompóhoz.

— Te vagy Raimond?

— Én vagyok uram. A bort meglegtem, de attól félek, *nem fogsz rajta sokat nyerni, mert pocsolyába esett, s így összekeveredett a bor az iszappal.*

A kalmár átvette a kulacsot, mely nagy volt, nyakába akasztá, s lelkesülten mondá.

— *Mig e kebelben sziv lesz, s mig e sziv enyim, nem választ el tőled e földön senki!* — S most föl Raimond! Induljunk uj hazámba, dicsőségére az Istennek és a honnak.

Szótlatlanul ült fel a lovag egyik csatlós lovára, s a kis csapat elügetett az éji sötétben Magyarországra felé.

— — — — —

Egy hónappal e jelenet után, dec. 6-án koronázott meg Székesfehérvárott Ottó király azon koronával, melyet kulacsában hozott magával, s melyet elég vészjóslón elvesztett utközben.

Meglátjuk, meg fogja-e fogadását tartani, mert szivre fogadott, s az ember szive hánykódó tenger, bizonytalan járása.

(Folyt. köv.)

## A magyar gőzhajó-társaság.

(Vége.)

Sokan voltak, kik midőn a magyar gőzhajótársulat alakult, azt kérdék az ügy mozzatatóitól: hogy gondolnak arra a térre lépni, melyen egy hasonló vállalat már *megbukott*? A közönség csak azt látta, hogy *megszűnt*, és ez egyjelentésű volt előtte a

megbukással; pedig egészen máskint áll a dolog. Lucenbacher hajói — ez kétséget nem szenvedő tény, — husz percentet jövedelmeztek; tehát vállalata legjobb virágában volt, midőn egy vele üzleti összeköttetésben álló egyén ellen csőd üt-

vén ki, abból reá oly tetemes becsületbeli fizetési terhek hárultak, melyek leróhatásaért el kelle adni, tulajdonkép vissza kelle bocsátani hajóit az azokért még egészen ki nem elégitett prágai hajógyárnoknak, Rustonnak, Ruston nem a közügynek akart szolgálatot tenni, nem egy hazai vállalatot akart megalapítani, hanem egyszerűen *nyerni* akart hajóin, s ezt neki vétkül nem róhatja fel senki; s hogy a bécsi gőzhajótársaság, (melynek nem annyira a hajókra, mint inkább a versenytársra volt étvágya), jóval többet igérvén a gőzösökért, mint azok valósággal értek, örömet átadta azokat: — ismét igen természetes.

Houchard ez időben a Ruston hajóin kapitánykodott, s bizonyossá levén a vállalat eladásáról, miután azt meg nem akadályoztathatta, egy részvényes társaságot akart egybegyűjteni s ez által alapíttatni meg egy *megvehetetlen* magyar gőzhajózási vállalatot. S azon nap, melyen a Ruston hajóiról a bécsi társaság a háromszinü lobogókat lehányta, a magyar társulat magva, a Houchard által összehívott alapítók, már tanácskoztak az Angolkirálynőnél gróf Zichy Nándor elnöklete alatt, hogy miként lehetne a megszünt concurrentia helyére minél előbb és minél biztosabb alapokon ujat teremteni.

Fontolóra véve minden körülményt, az látszott legokoszerübb eljárásnak, hogy minél szűkebb alapon, s egyelőre csak a személyszállítással kell megindulnia a társulatnak, és pedig csak a legbiztosabb forgalmu és jövedelmü részén, a derekán a Dunának. S így lön, hogy egy részvény 200 frtra, a társulat alaptőkéje 400,000 frtra, neve „középdunai gőzhajótársulatra“-ra határozatott, fentartván a terjeszkedés jogát mind a tőkére, mind a hajózás nemére és vonalára nézve, s két évi időt engedvén a részvényeseknek, mely alatt aláírt összegeiket befizethessék. Oly egészséges eszmék,

melyek azóta számos retortán mentek már keresztül, s a viták és ellenvetések tüzeit kiállva, mindeütt életrevalóknak bizonyultak.

A dunapart néhány községe volt felszólítva csak az aláírásra, és pár hét alatt tedezve lett az egész összeg, meg volt a 2000 részvényes, aláírva a 400,000 forint, sőt a mint biztos kutfőből értesülünk, ez már jóval meg is haladja e számot.

A közönség tehát oly meleg részvétellel karolta fel az ügyet, milyet a jelen mostoha időhöz képest alig lehet várni. Most már csak az a kérdés: hogy fogják e buzgó pártolást az illetők hasznosítani? más szóval, ugy fog-e vezetetni e vállalat, hogy sikere és állandósága legyen?

Egész megnyugvással merjük az *igent* elmondani. Oly férfiak, milyeneket a legjobb tapintat e vállalat élére állított, előre is kezességet szolgáltatnak az eredményről. Az elnök *Bartal György*; neve is fényesen ragyog a hon egén, s ha a társulatra is oly szép jövő vár, minőt e névnek szánt az ország közvéleménye: ugy nincs okunk aggódnni sorsa felett. Az alelnök *Hajós József*. E férfit csak ott lehet látni, a hol a sikert. Légváarak építői közt nem látta még öt senki. A hova csatlakozott, ott bizonyosan meg volt a realitás magva, s a mely intézetnek élére állott, ott ki is fejleszté e magot. Sikerhez szokott kezeinek ápoló munkája, kétségkívül fel fogja emelni a gőzhajótársulatot is. Annival inkább, mert ott látjuk mellette a szilárd jellemü és ügyes pénzembert *Wahrmann* bankárt, alelnök társát; segédlete is, az igazgatóválasztmány tagjai átalában oly közbecsülésben álló honfiak, kiknek mindegyikétől *csak* jót várhatunk.

Még egy fontos állomás betöltése van hátra, a vezénylő igazgatóé; de hiszszük, hogy a választmány tapintata erre is ki fogja tudni választani a legalkalmasabb férfit.

—i Viktor.