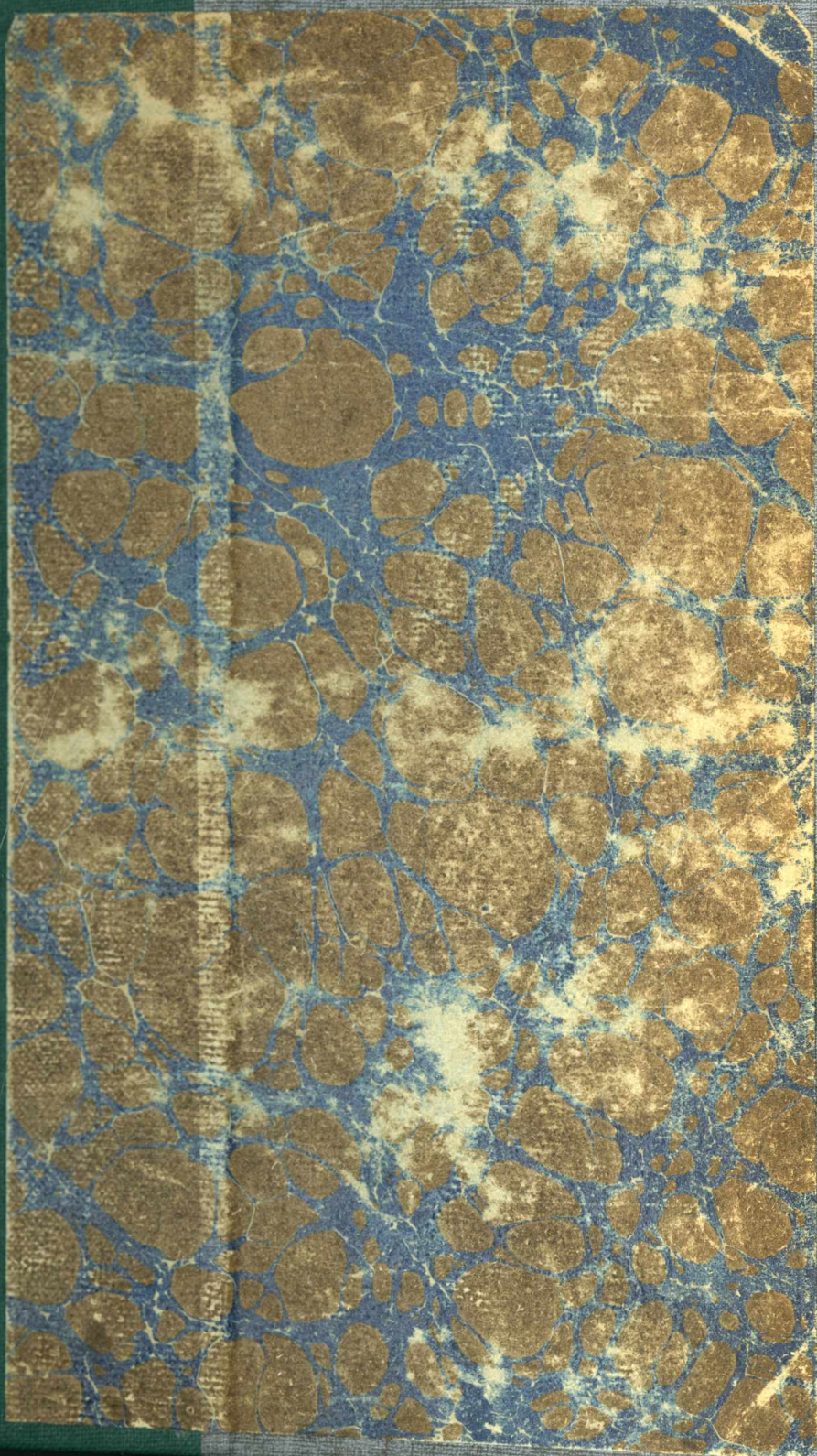


Politikai
röpiratok.

119.



119
1023

L'UNGHERIA

ED

IL LLOYD AUSTRO - UNGARICO

pel D.r A. F. G.

MAGYARORSZÁG

ÉS

AZ OSZTRÁK - MAGYAR LLOYD

Irta D.r G. A. B.

9.

FICME

Stabilimento Tipo-Litografico di E. Mohovich
1876.

ALBERTUS

ALBERTUS

MARY

ALBERTUS

ALBERTUS

ALBERTUS

ALBERTUS

L'UNGHERIA

ED IL LLOYD AUSTRO-UNGARICO.

Quest'istituzione surse privilegiata e si consolidò sotto i patrocini di Metternich e per le iniziative dell'operosa Trieste, che l'Austria sorreggeva con favori validissimi. Dall'Ungheria in allora, circoscritta per così dire a sè, non si estendevano le vedute oltre i propri confini, fino a che dopo il quaranta, tre potenti ingegni, Széchényi, Deák e Kossuth, non ebbero a scuotere i patrii affetti, onde si avveravano impulsi poderosi per la riscossa e per la rivendicazione degli interessi del proprio paese; si rivolsero i pensieri sull'importanza del mare, su Fiume e la congiunzione di questa piazza mediante ferrovie con Buda e col Danubio a Vukovar. — Esclamava però in allora il deputato Kossuth presentando le prossime avversità: „Il ramo Steinbrück sarà un colpo grave per noi!“. Tuttavia si progrediva. Intanto per incoraggiare i patrii prodotti e le industrie, nonchè per scemare i tributi all'estero, si costituiva spontanea e generale l'*associazione protezionale* emancipatrice, che diveniva orgoglio e precetto delle famiglie ungheresi. — Le manifatture ed i lavori agrarii assumevano di botto vita rigogliosa, e le emulazioni si attivarono animatissime ed utili. Il tabacco d'Ungheria, per indicare un solo esempio, forniva molti paesi, e pressochè tutta l'Italia, mentre oggidì i saloni ungarici, adornati da stoffe straniere, si affumicano con nicoziane d'America; come avviene quando si impoverisce per arricchire altrui.

Alle aure di quei bei giorni di risurrezione, succedettero i turbini del quarantotto, cui tennero dietro le lunghe nebbie che opprimevano l'Ungheria. — Altre vicende nel sessantasette riposero la corona di Santo

Stefano nel suo splendore. — Se non che ai fervori di quei momenti di grande soddisfazione, non si univano bastantemente i voluti calcoli. — L'Ungheria riprendendo la sua posizione di Stato, segnava accordi e patti col' Austria, immedesimandosi i suoi principali fattori, si assumeva parte vistosa dei debiti, non ammise barriere od altri provvedimenti utili per i suoi prodotti, lasciò libere irrompere le industrie austriache le quali formano una grave contribuzione a vantaggio principale dei Moravi e Boemi, i quali in niun'altra guisa concambiano ai tributari d'Ungheria, e fra le altre, senza valutare l'importanza d'una propria marina a vapore, si sobbarcava ad un terzo (600,000 f.) di sovvenzione, per una che si può dire quasi straniera ed avversaria, per il Lloyd; ottenendo a principale compenso la denominazione d'*ungarico*.

Non è parola di scherzo la nostra, come lo dimostra l'onorevole Camera di Commercio di Fiume col suo rapporto al Ministero di Commercio per il triennio 1872-74.

Giusta il contratto di data 18 novembre 1871, alla sovvenzione in favore del Lloyd austro-triestino, l'Austria partecipa con f. 1.100,000 e l'Ungheria con f. 600,000 quindi oltre al 33%, ne consegue che, ragionevolmente giudicando, la prestazione a profitto dell'Ungheria, vale a dire del suo litorale, dovrebbe equiparare il terzo e più del servizio cumulato. Ma la cosa è ben diversa.

A vantaggio della produzione austriaca e del commercio di Trieste stanno tutte le linee estere e la massima parte di quelle litoranee, mentre i porti ungarici sono accomodati col rifiuto del materiale e con linee di problematica importanza.

Trieste ha per sè le linee d'Alessandria, di Costantinopoli e Costantinopoli-Varna, indi Trieste-Smirne, Sira-Pireo, Costantinopoli-Burgas-Galatz, Costantinopoli-Trebisonda, Costantinopoli-Salonicco-Volo, Costantinopoli-Smirne-Alessandria, Trieste-Dalmazia-Prevesa, Trieste-Dalmazia-Durazzo, Trieste-Cattaro e Trieste-Istria con un'annua percorrenza di miglia marine 782,846 che con tutta coscienza possono chiamarsi attinenti al servizio austriaco.

Per Fiume vennero previste nel contratto le seguenti linee locali: Fiume-Lussinpiccolo, Fiume-Segna, Fiume-

Segna - Zara, Fiume - Lussinpiccolo - Zara, Fiume - Veglia - Zara, Fiume - Lussingrande con un'annua percorrenza in miglia marine di 41,392.

In seguito a risoluzione dietale, si estorse dal Lloyd austro-triestino una modificazione del contratto che l'obbligava all'attivazione d'una corsa Fiume - Cattaro con annue miglia 36,192 di percorrenza, ma di confronto si dovettero abbandonare le sottoindicate corse, cioè:

Fiume-Lussinpiccolo	annue miglia	6448
" Segna	" "	2912
" Lussinpiccolo-Zara	" "	12896
" Veglia-Zara	" "	5148
" Lussingrande	" "	3068
Totale		30472

Per la quale riforma, le cifre specificate più sopra si rettificano definitivamente in miglia marine 782,846 ossia $94,32\%$ del totale a scopi utili austriaci e 47,112 pari a $5,68\%$ a servizio dell'Ungheria, mentre questa, come retro si accennò, contribuisce con più del 33% alla sovvenzione.

I rapporti dell'Ungheria col Lloyd destavano già in sul principio il convincimento, esser necessaria la revisione dei patti, ed al termine del primo contratto accorti patrioti preparavano le discussioni relative per la Dieta. Se non che il contegno di alcuni membri lasciava sovrappiungere il giorno della sua chiusura, senzachè questo ed altri argomenti d'importanza si fossero trattati; onde il governo riconfermò la sovvenzione. Stando alle precedenti ed all'importanza dell'argomento, sorge ora il dovere di muovere vivo appello affinchè il settantasette non sorprenda il parlamento, senza aver maturate le relative leggi, ed altra volta l'indugio non si abbia conseguenza irrimediabile e dannosa. Si rende assolutamente necessario di porre a chiara evidenza sì vitale quistione, frustrare e prevenire le subdole pratiche, protezionalismi segreti e le convenzioni tacite, che eventualmente varrebbero a pregiudicare la causa nostra.

Siano la storia e l'esperienza maestre! L'Austria avanti il quarantotto, riscuotendo vistose imposte, si aggravava di debiti, i quali ci rammentano il 1811; l'Ungheria invece senza impegni e senza aggravii pecuniari

godeva invidiabile prosperità materiale, avviandosi pure agli sviluppi intellettuali. — Ora, afflitta pure essa da pressioni finanziarie, in luogo di aumentare scema i fondi delle proprie risorse. Se oggidì non sono attuabili le condizioni trascorse, nè si addirebbe l'evocarle, occorre però invigilare ed agire avvedutamente per non crearsi sterili magnificenze e per non precipitare in altri estremi che visibili minacciano, dai quali riescirebbe difficilissimo il redimersi. — L'Ungheria, usando dei suoi mezzi usufruiti adeguatamente, potrà risorgere, schernire avversari che aguzzano i desideri per dividersi le sue spoglie e smentire le insultanti predizioni quali sarebbero quelle ispirate al sotto-segretario di stato austriaco, il signor barone Helfert. Egli si perita a consigliare degli svincolamenti, mentre, uomo dell'Austria, avrebbe motivi da adoperarsi, affinchè, rimanendo i due stati uniti, ciascuno si abbia libera la vitalità propria. Se egli, come tanti altri, intende apparire austriaco da senno, dovrebbe riconoscere qualmente appresso gli stati, i quali facili si ripiegano a frequenti riforme, si scassinano le basi, le forze si sfiurano e si pregiudica grandemente alla solidità del credito politico.

L'Ungheria costante nei principii essenziali, apprezzando i retaggi degli anni nei quali agiva per il suo grand'avvenire, appena riavuto il proprio nome, si accinse sollecita e generosa alla realizzazione dei primitivi progetti. Diffuse la parola d'ordine „al mare, al mare,“ compì le due ferrate, le quali convergono a Fiume; ove fa costruire il grandioso porto con ammirabile esattezza. Essa ad onta di ciò sente il grave peso degli ingenti capitali esposti che peranco non fruttano, e Fiume, che doveva formare l'emporio, langue. La causa va in parte attribuita alla mancanza d'una propria marina sovvenzionata, cui si aggiungano le ramificazioni delle comunicazioni interne non compiute e l'agricoltura e l'industria non per anco dovutamente ravvivate. La *Recina* appresso Fiume, la quale colle sue cascate varrebbe a promuovere interessi industriali locali e generali, resta ancora inaccessibile; la società *Meridionale*, altra potenza, calcolatrice esperta, gode del bell'agio di procurare sensibile concorrenza alle vie le quali conducono ai lidi ungarici;

infine il Lloyd mira con assoluta preferenza a far affluire i commerci verso i centri dai quali viene animato: Trieste e Vienna.

La breve disamina dimostra, qualmente l'Ungheria si trovi in condizioni le quali addimandano rimedi radicali da rintracciarsi nel proprio paese, con leve potenti e pronte, per risorgere veramente e schiudere le sorgenti di prosperità nazionale, delle quali va riconosciuta effettivamente suscettibile. Importa, senza remora, premettere calcoli giusti, se convenga più oltre ed in qual grado rimaner tributari allo stesso Lloyd, senza provare angosce per i servizi postali, che non potranno mancare, se anche cessassero certi monopolî. Non sfugga l'idea che il Lloyd, adempiendo agli impegni postali, contemporaneamente favorisce i commerci ed i passeggeri, i cui utili maggiori ridondano ai paesi austriaci, anzichè all'Ungheria.

Si consideri che, se l'Austria viene attirata dai suoi interessi a *levante* ed oltre al canale di Suez, per l'Ungheria, la quale per la sua condizione geografica deve pure fissare a quella parte, sono indicate eziandio altre direzioni, al di là degli oceani. Ponendo il tutto alla fine dei conti sul vaglio, in Ungheria avrà a prevalere la convinzione, doversi sorreggere anzi tutto la propria marina, fissando a centro il proprio porto, che è Fiume, il quale gode pure credito per le costruzioni navali, e così i porti vicini i quali pure appartengono alla stessa corona. Discutendo ora di principî non si intenderebbe con ciò negare certi pregi al Lloyd: il suo organamento, la qualità dei navigli, l'esattezza delle agenzie, la vigilanza degli ispettori, la valentia dei capitani ed ufficiali, la disciplina e bravura delle ciurme.

Da altra parte occorre registrare ciò che ci tocca osservare nella linea Fiume-Trieste e Fiume-Zara, dove le molte volte vanno impiegati vapori i quali *filano* molte miglia di meno di quanto stabilisce il contratto.

Sia pur tutto che si accennò dell'organamento lloydano apprezzabile ed ancora di più; l'Ungheria e le sue coste non ne risentono i relativi vantaggi e non possiamo venir dissuasi dall'imperante idea di creare la nuova fase e di incominciare da sè coll'amministrazione propria

e propri opifizi in paesi nostri. Sia pur difficile ed esile il principio, quando esso viene alimentato dal nazionale interesse, si possono conseguire grandi fini; mentrechè rimettendo le sorti proprie alle aziende altrui, gli esiti son troppo conosciuti per doverli annoverare. Nel caso concreto sarebbe il decadimento della marina ungarica che si posterga per favorire l'altrui.

Gli argomenti per accingersi ad imprese proprie, oltre ad essere appoggiati da bastanti dimostrazioni di calcoli, trovano incoraggiamenti apprezzabili nella storia. Napoleone I., costituendo il regno d' Illirio, fissava Fiume a centro d'una grande marina mercantile. I gabinetti di Carlo VI e di Maria Teresa, riconoscendo l'importanza della posizione di Fiume e di Trieste, designavano ambo queste piazze ad ipomoclei di grandi commerci. La seconda unita all' Austria crebbe rapida e prospera. L'altra, non dando l' Ungheria sviluppo a commerci grandi, rimase prostrata. Ed ora questa gemma della corona ungarica, destinata a grande avvenire, stando all'argomento, non è altro che una semplice stazione del Lloyd. Questo stato umiliante non può dipendere dalle condizioni locali, avvegnacchè la sua navigazione riesce più facile, come lo dimostra il Littrow nel suo reputato lavoro: *Fiume considerata dal lato marittimo*. Le acque motrici di Fiume, ed i suoi stabilimenti, senza accennare ad altro, sono da prendersi in considerazione. — Sopra tutto si ponga riflesso alla posizione geografica la quale costituisce l'importanza delle città marittime. Dal lato di terra Fiume è più vicina che non Trieste a Vienna ed a Budapest. Per i naviganti i quali arrivano da mari lontani, avvistando Sausego, si presenta il cammino più breve di 40 miglia per Fiume che non per Trieste. — Prendendo a calcolo la navigazione costiera, Zara deve esser presa qual punto di congiunzione, unendosi colà le linee del *Quarnero* e l'importante d'Ancona. Se il progetto ideato in Zara, il quale trattava della linea Venezia-Fiume-Zara-Ancona, non venne preso in considerazione dai governatori del Lloyd, ci offre però motivi, da doversi finalmente avvedere qualmente la risultante di due forze inclina sempre alla maggiore. — Era adunque attendibile che il Lloyd non potrebbe servire a Trieste e favorire Fiume, e che

i reggitori di quei movimenti commerciali, non li respingerebbero da sè per farli riflettere altrove. — Laonde occorre il ravvisare i propri fuocolai di prosperità. — Se la floridezza delle città al mare e quella della marina formano la fisionomia degli stati, osservando il litorale ungarico, triste avrebbe a risultare il giudizio circa l'Ungheria onde la smentita le viene imposta. Se in Pest, sancendo questo concetto, si dichiarava voler possedere Fiume, per non ridursi a meschina provincia, risponde l'eco marino, doversi eziandio agire sollecitamente per la meta, ed affine i molti milioni erogati per le ferrate e per il mirabile porto di Fiume, senza movimenti e senza navi non formino costose rampogne, divenendo monumenti di decadenza nazionale.

La questione del Lloyd dimostra chiaramente, qualmente dove non v'è vitalità indipendente si incontrino onte e danni. Parlino i fatti: Da Zara a Fiume si contano 84 miglia marittime e 145 fino a Trieste. Attivando la comunicazione con Fiume dopo sette ore di viaggio, si avrebbe l'approdo alla stazione di due ferrate, evitando l'ironia dell'attuale viaggio tra Fiume e Zara denominato celere, il quale impiega 17 ore, mentre l'indiretto ne consuma 15 d'estate e 32 d'inverno, toccando altresì porti di meschinissimo movimento. Sembrerebbe esser scopo di siffatti disposti l'attutire con sacrifici di apparenze le giuste pretese, quasichè non fossimo al caso di sospettare, volersi agire in guisa che Fiume, città ungarica, resti esclusa dalle comunicazioni veramente dirette e più sollecite. Infine, il risultato, ottenuto dai fiduciarî che Fiume veniva invitata d'inviare a Pest, dimostra in quale conto sono tenuti i voti dei paesi ungarici. — Le proposte, per quanto limitate, dei delegati comm. Ciotta, conte De Domini e Giuseppe Verzenassi, dopo tanti anni, restarono sempre vana aspirazione. Onde se tutto si disamina, per i benefizî che realmente apporta l'istituzione, cui si allude, meglio le si attaglierebbe la denominazione *Lloyd austro-triestino*, anzichè *ungarico*.

Si incominci adunque con quel tanto che si può, ma si incominci, essendochè le prove sono doverose là dove non sono prevedibili nè pericoli nè danni. Assicurando una sovvenzione per certo tempo, si farebbe pre-

gustare il grande beneficio e la patriottica compiacenza di veder costituita la *Società di navigazione ungarica*.

Si avvera qualche lusinga di veder realizzata questa idea patriottica, se si valutano le assicurazioni espresse da S. E. il ministro Simony, il quale nello scorso dicembre dava promessa ad una deputazione di Fiume, che, avendo ora il Lloyd austro-ungarico ricevuta la disdetta, innanzi di stringere nuovi vincoli, consulterebbe il regio Governo marittimo di Fiume.

Il recente progetto che sorte dall'Italia per attivare delle linee verso le nostre coste, servirà pure a destare le massime emulazioni di concorrenza.

Le ragioni ed i voti qui compressi si considerino uno tra i tanti segnali diretti a procurarci le dovute risorse; fra questi vanno eziandio annoverati i rimarchi esposti per due volte alle Delegazioni dal deputato di Fiume Peretti. Essi si innalzano, sorretti dalla voce pubblica e dalle nostre aspettative, per destare la partecipazione e lo spirito di intrapresa, il quale deve sorgere spontaneo innanzi ad ogni cittadino, qual precetto indeclinabile, allorchè lo richiede il bisogno ed il lustro del proprio paese.

Sia dunque realmente la parola d'ordine *al mare al mare*.

Fiume nel Giugno 1876.

MAGYARORSZÁG ÉS AZ OSZTRÁK-MAGYAR LLOYD.

Végül pedig, nem fogva fel egy örökös házal tegezőségi
gülföldi turisták fontosságát, a magyar nemzet még azon felel-
nek, hogy egy harmadik rész 600 000 ft erejű egy új
születet (a közhöz) megkövetel, melyet idegennek s az ország
örökös iránt ellenszolgálat mondhatni; a magyar nemzet fejében
nem tűz elgátlott, hogy az illető térség az osztrák államhoz
széles

Ezen, szabadalommal életbe lépetts Metternich atyai kegye-
sége folytán megszilárdult intézet, létét és felvirágzását főleg Triest
tevékeny kezdeményezésének köszönheti; mely várost Austria
fontos kedvezményekkel halmozott el. — Magyarország akkoriban
önmagára lévén szorítva, szemét nem igen járathatta az ország
határain túl, míg végre a negyvenes években három hatalmas lán-
gész: Széchenyi, Deák és Kossuth fel nem rázta az elalélt honfiai
érzelmeket, minek következtében az ország teljes erővel igyekezett
visszaszerelni mindazt, mitahaza érdeke megkívánt. Az ország te-
kintete ekkor fordult először a tenger felé, felismervén ennek fon-
tosságát, valamint Fiumera s úgyannak Budapesttel s Vukovárnál a
Dunával vasutal leendő összekötésére is. Kossuth ez időben, a
közelgő viszályok előérzetében, e szavakra fakadt: „A steinbrücki
vasút súlyoscsapás lesz hazánkra!” Ez mindamellert kiépült. Hogy
azonban a hazai ipar és terménykereskedés felbátoritassék, s együt-
tal a külföldnek lerovandó adók is kevesbitessenek, rögtön s ál-
talánosan el lett fogadva a „honi ipar védegylet“ eszméje, mely
aztán a magyar családoknak büszkesége és zsimormértéke lett. —
A honi iparczikkek s a honi mezei termények ekkor egyszerre
nagyobb lendületnek kezdettek örvideni. A magyar dohánynyal
ekkor, — hogy csak egy példát említsünk fel — több ország s
majdnem egész Olaszország lett ellátva, míg a külföldi szövetekkel
pompázó magyar úri termék, mai napság, amerikai nikotin plánták
füstjétől áradnak; mi rendesen csak akkor szokott bekövetkezni,
ha valamely ország a miatt szegényedik el, hogy más országokat
gazdagítson.

Az új életre ébredés hajnalának említett szép napjait csak-
hamar az 1848-ki zavarok válták fel, melyeket hosszú ködfátyol
követett, melynek homályában Magyarország majd egészen elme-
rülni látszott. — 1867-ben végre az újabb események ismét visz-
szahelyezék sz. István koronáját régi fényébe; csakhogy fájdalom,
hogy az elragadtatás eme lelkes pillanatával nem tartott kellő lé-
pést a számítási tudomány.

Magyarország, visszanyervén ugyanis állami létét, oly egyezményeket és szerződéseket kötött a monarchia másik felével, (ugyanazonosítván azzal saját fő életérdekeit), melyeknek következtében az államadósságok tetemes részét vállalta magára; nem állított fel vámsorompokat; a minthogy elmulasztotta terményeire nézve a legszükségesebb óvintézkedéseket megtenni. Az osztrák iparcikkeit szabadon engedte berontani az országba, melyek aztán súlyos adókként neheztedek a nemzetre és pedig főleg a csehek és morvák nagy előnyére, a kik viszonzásul mi előnyt sem voltak képesek nyújtani Magyarországnak.

Végül pedig, nem fogván fel egy önálló hazai tengerészeti gőzhajózási társulat fontosságát, alávetette magát még azon tehernek is, hogy egy harmadrész vagyis 600,000 frt erejéig egy oly társulatot (a Lloydot) segítse, melyet idegennek s az ország érdekei iránt ellenségesnek mondhatni; nyervén ennek fejében azon üres elégtételt, hogy az illető társaság az „osztrák“ elnevezés mellé a „magyar“ elnevezést is oda illeszté. Hogy ez nem tréfabeszéd, eléggé mutatja a fiúmai kereskedelmi és ipar kamaráinak az 1872-74-ki évi működéséről szóló jelentésében foglalt, és a kereskedelmi ministeriumhoz intézett és e tárgyra vonatkozó nyilatkozata.

Az 1871 november 18-án kötött szerződés szerint Austria 1.100,000 frttal, Magyarország pedig 600,000 frttal vagy is 33%-nál többel járul a trieszti osztrák Lloyd segítkezéséhez; miből észszerűleg azon következtetést kellene vonni, hogy a Magyarország vagyis tengerpartjának javára teendő hajózási szolgálat az összszolgálat egyharmadrészét teszi. Ez azonban, fájdalom, nem áll.

Az osztrák termények s a trieszti kereskedelem szolgálatára áll ugyanis majdnem kizárólag a nevezett társulatnak minden külföldi s majdnem minden belföldi vonala; miglen a magyar-horvát kikötőknek meg kell elégedniök a társulat legrosszabb hajóival s egy pár igen problematikus vonallal.

Triest például a következő vonalakkal rendelkezik: Alexandria, Konstanczinápoly, Konstanczinápoly-Várna, Triest-Smyrna, Sira-Pireus, Konstanczinápoly-Burgas-Galatz, Konstanczinápoly-Trapezunt, Konstanczinápoly-Szalonik-Volo, Konstanczinápoly-Smyrna-Alexandria, Triest-Dalmácia-Prevesa, Triest-Dalmácia-Durazzo, Triest-Cattaro, és Triest-Istria, melyek egybefoglalva évenként 782,846 teng. mérföldet tesznek ki, s melyekről tiszta lelkesemérettel mondhatni, hogy azok az osztrák szolgálatra állanak.

Fiuméra nézve a következő vonalak lettek szerződésileg megállapítva: Fiume-Lussinpiccolo, Fiume-Zengg, Fiume-Zengg-Zára, Fiume-Lussinpiccolo-Zára, Fiume-Veglia-Zára, és Fiume-Lussinpiccolo melyek évenként 41,392 t. mérföldet tesznek ki.

Később a magyar országgyűlés határozata folytán a Lloyd társulattal való szerződés akként módosítván, hogy a társulat egy fiume-cattaroi vonalat köteleztetett megnyitni, évenkénti 36192 t. mérfölddel, ennek fejében a következő vonalak beszüntetése engedtetett meg:

	évenkénti
A fiume-lussinpiccoloi	6448
„ „ zenggi	2912
„ lussinpiccolo-zárai	12896
„ veglia-zárai	5148
„ lussingrandei	3068
	összesen 30472

t. mértfölddel.

Áll tehát a mértföldek száma a két államfélre nézve a következő arányban: Austriára esik 782,846 vagyis 94,32 % t. m., Magyarországra pedig csak 47,112 t. m. vagyis 5,68 t. m.; míg utobbi, mint már említve lett, több mint 33 %-kal járul a társulat segélyezéséhez.

Magyarországnak a Lloyd társulattal fenálló viszonya, mindjárt kezdetben kelté fel azon meggyőződést, hogy a szerződést át kell vizsgálni és már az első határidő lejártával találkoztak körültekintő hazafiak, kik előkészültek volt az ügynek az országgyűlésen való megvitatására. Azonban több képviselőnek magatartása oda vitte a dolgot, hogy az országgyűlés bezárásának napja előbb érkezett meg, mintsem hogy ezen és több más fontos ügy tárgyalás alá vétethetett volna; miértis a kormány újból megerősíté a szerződést.

Tekintetbe véve már most ezen előzményeket, valamint az ügy fontosságát, azon kötelesség áll elénk, hogy lelkes felszólalást intézzünk az országhoz a végből, hogy az 1877-ki év ne lepje meg az országgyűlést, mielőtt ez az illető törvényeket meg nem érlelte, és a halasztás újra káros és orvoshatatlan következményeket ne hagyjon maga után. Absolute szükséges tehát, hogy ezen életkérdés a kellő világításba helyeztessék, és megvitatassék, valamint hogy eleje vétessek minden igaztalan eljárásnak, titkos protectionak, hallgatag szerződésnek, melyek eshetőleg ügyünknek prejudikálhatnának.

Szolgáljon erre nézve útmutatónkul a történelem s a tapasztalat! Austria 1848 előtt, habár tetemes adókat szedett fel, mégis annyira eladósodott, hogy az embert önkénytelenül az 1811-ki évre emlékeztette; míg Magyarország minden kötelezettség és minden nagyobb pénzbeli megterheltetés nélkül irigylésre méltó anyagi jólétnek örvendett, s e mellett értelmi fejlődése is szép haladásnak indult. — Jelenleg azonban Magyarország is szomorú pénzügyi helyzetben sinylődik; és a helyett, hogy saját bevételi forrásait szaporítaná, ezeket mindinkább apasztja. És ha igaz is, hogy az elmúlt viszonyok nem alkalmazhatók többé a jelen helyzetre, — és ezek visszatérte nem is volna óhajtandó, — mégis óvakodni és éberséggel kell eljárni, hogy parlagon heverő fényes intézményeket ne alkossunk; és hogy egyik véglétből a másikba ne sodortassunk, melyek tisztán láthatólag fenyegetnek, és melyekből nehéz volna kibontakozni. — Ha Magyarország helyesen használja fel jövedelmi forrásait, könnyen feltámadhat, s legyőzheti elleneit, kik

mohón lesik, hogy konczul essék nekik; valamint hogy könnyen meghazudtolhatja Helfert osztrák al-államtitkár lealázó jövendöléseit; ki a helyett, hogy mint Austria polgára azon működne közre, hogy a két egyesült állam mindegyikének saját léte biztositassék, a két állam elszakadását ajánlja. Ha Helfert ur, mint sok más, szívből tartja magát osztráknak, fel kellene ismernie, hogy az államok, melyek különben könnyen türik el a reformokat, ily eljárás által alapjukban csak megrendülnek, erejük ellankad s a politikai hitel soliditásának nagyban praejudikáltatik.

Magyarország, alap elveihez hiven, s megemlékezve múltjáról, melyben egy szebb jövőért munkálkodott, alighogy visszanyerte önállóságát, rögtön hozzá fogott régi terveinek, valósításához. A jelszó: „Tengerre magyar“ újra felhangzott s az ország sietett a Fiuméba vezető két vasutat kiépíteni, s egyúttal csodálatra méltó erélyvel fogott Fiume nagyszerű kikötőjének kiépítéséhez is. Mindezek daczára fájdalmasan érzi az ország a befektetett tőkéknek nehezedő súlyát, melyek mindeddig gyümölcstelenül hevernek; s melyeknek daczára Fiume városa, melynek egy nagy emporiumot kelle vala képezni, mindeddig lankadó aléltóságban szenved. Ezen aléltásznak fő okául azt kell tekinteni, hogy az ország nem rendelkezik egy önnálló segélyezett kereskedelmi tengerészettel, melyhez járul még az, hogy a belfölddel való közlekedési ágak nincsenek kiépítve, és hogy a honi ipar s földművelés még nem tudott eléggé életre vergődni. A Recina patak Fiume mellett, mely eséseivel hivatva volna a helyi és általános ipar érdekeknek előmozdítására, mindekkoráig várja a szabályozást; a *déli vasút*, ezen számításaiban messzelátó káros hatalom, egész kényelemben élvezi a versenyt szemben azon vonalokkal, melyek a magyar tengerparthoz vezetnek; és végül a Lloyd társulat abszolút fensőbbiséggel igyekszik a külföldről jövő árukat azon központok felé terelni, melyektől életét nyeri t. i. Triest és Bécs felé.

Ezen rövid vázlat eléggé mutatja, mily helyzetben van Magyarország, és melyek volnának azon eszközök, melyekkel gyorsan megnyithatók lennének a nemzeti jólét forrásai. Elengedhetlen szükség ugyanis, alapos számítást tenni arra nézve, vajjon továbbra is és milyen feltételek alatt maradjunk ugyanezen Lloyd teherhordói, a nélkül, hogy a postai szolgálat miatt aggodnunk kellene, mely ugyan akkor sem szenvedne csorbulást, ha bizonyos privilegiumok megszüntetnének is.

Nem kell szem előtt tévesztenünk, hogy a Lloyd társulat, megfelelővén postaszolgálati kötelezettségének, egyúttal a kereskedelemnek s az utasoknak is kedvez; és hogy a két utobbinak nagyobb része a birodalom osztrák és nem magyar részére esik.

Tekintetbe kell továbbá vennünk, hogy ha Austriát érdekei csupán kelet és a suezí csatorna felé vonzzák is, — Magyarországnak, melynek érdekei, földrajzi fekvésénél fogva részben szintén kelet felé irányozvák, más irányban az oceánon túl is kell utat keresnie.

Ez okból Magyarországnak végre is azon meggyőződésre kell jutnia, hogy mindenekelőtt saját tengerészetét kell fejlesztenie és ennek központjául saját kikötőjét, Fiumét választania, mely a hajó építézet terén mindig jó hírnévben állott. Ennek folytán azután az ország többi kikötője is csakhamar virágzásnak indulna.

Igaz ugyan, hogy ha elméletileg nézzük a dolgot, nem lehet tagadnunk, hogy a Lloyd társulatnak is megvannak a maga jeles tulajdonai; így, csakis jót lehet mondanunk annak szervezeteről, hajóinak minőségéről, ügynökségeinek pontosságáról, a felügyelők éberségéről, a kapitányok és egyéb tisztek tapasztalással párosult ügyességéről, valamint a legénység bátorságáról.

Másrészről azonban azt is fel kell említenünk, a mi bennünket közelebbről érint, és ez a fume-triesti és fume-zárai vonalon alkalmazott gőzösök minősége, melyek a szerződésileg megállapítottnál sokkal kevesebb mértföldeket képesek óránként tenni.

De bármiként álljon is a dolog; és elismervé is a Lloyd társulatnak fennebb elősorolt jeles tulajdonait, annyit mégsem lehet tagadnunk, hogy Magyarország és annak tengerpartja legkevésbé sem érzik a várt előnyöket; s hogy végre is azon meggyőződésnek kell helyt engednünk, hogy Magyarországnak okvetlenül szükséges miszerint önállólag szervezkedjék a tengeri közlekedés terén is, — saját munka erejét használván fel.

Legyen bár a kezdet nehéz és kis mérvű, mégis nagygyá nöheti ki az magát ha az a nemzeti érdek által tápláltatik; míg saját sorsunkat továbbra is mások kezeire bizza, az eredmény mindig olyan marad, mit e helyütt felemlíteni fölöslegesnek találunk; s mi egészben véve csak a magyar hajózatnak károsodása idegenek javára.

Az érvek, melyek önálló működésre ösztönöznek, a számadatokon kívül, főleg a történelem által is támogattatnak. Első Napoleon, egy Illyr királyságot állítván fel, Fiumet egy nagy kereskedelmi tengerészet központjává szemelte ki. Hatodik Károly és Mária Terezia tanácsosai szintén felismervén Fiume és Triest kedvező földrajzi fekvését, mindkét város piacát nagy kereskedelmi emporiumokká jelölték ki. Igaz, hogy Triest Austria támogatása mellett gyors felvirágzásnak is indult; — ellenben Fiume, nem nyervén elegendő táplálékot az anyaország részéről, meddön maradt; úgy hogy a magyar korona eme gyöngye, melynek oly fényes jövő ígérkezett, — hogy egyebet ne mondjunk — mai napság nem egyéb, mint a Lloyd társulat egyszerű állomási helye. Ezen lealázó helyzetnek korántsem a helyi viszonyok az okai, mivel a hajózás itt nagy könnyűséggel jár; mit Littrow „*Fiume tengerészeti szempontból*“ czimű jeles röpirata, valamint Fiume géphajtó vizei és gyúrai is eléggé bizonyítanak. Vegyük csak szemügyre Fiume földrajzi fekvését, melytől a tengerparti városok fontossága főleg feltételezve van; és azt fogjuk találni, hogy Fiume a szárazföld részéről sokkal közelebb fekszik Bécs és Budapesthez, mint Triest. Hajózási szempontból pedig, Sansegot érintve, az út Fiumeig 40 t. mértfölddel mutatkozik rövidebbnek mint Triestig.

Számba véve pedig a parthajózást, Zárának kell összekötő pontul szolgálnia a Quarnero és Ancona között. Ha már most ama Zárában fogamzott csekély terv is, mely Velencez, Fiume, Zára és Ancona között rendes közlekedést kívánt létrehozni, a Lloyd társulat igazgatóitól figyelemre sem méltatott, ez csak azt mutatja, hogy két erő között a végeredmény mindig a nagyobb erő felé hajlik. Világos volt továbbá, hogy a Lloyd egy és ugyanazon időben nem kívánja szolgálni Triestet és Fiumét, és hogy ama kereskedelmi mozgalmak irányzói, maguktól nem fognak olyat tenni, mely a kereskedelmet másfelé terelje. — Ezért kell kereskedelmi jólétünk gyúpontjait önmagunknak megválasztanunk.

Ha igaz, hogy valamely állam jólétét tengerparti városainak és tengerészetének virágzó állapota után lehet megítélni, — úgy egy futó pillantás a magyar tengerpartra igen szomorú képet tüntet fel Magyarországot illetőleg. Ha ezt a mérvadó körök Pesten belátják, s ha Magyarország, mint kijelenté, azért ohajtja birni Fiumét, nehogy az mind nyomorultabb helylyé sülyedjen, akkor a tengerpartnak erősen kell visszhangoztatnia, hogy gyorsan és erélylyel törekedjünk a kitűzött czél felé, nehogy két vasutonc és Fiume szép kikötője, a befektetett milliókkal, oly kincsnyelő szörnyeknek látszassanak, melyek csak a nemzeti hanyatlás jelképeiül tekinthetők.

A Lloyd társulat kérdése világos példa arra, hogy a mely nemzet nem bir független intézkedő erővel, arra csak szégyen és kár háromlik. Szóljanak magok a tények: Zárától Fiumeig 84 t. mértföldet, Triestig pedig 145 t. mértföldet számitanak. Zárától Fiumeig tehát, ha ezzel a direkt összeköttetés létrehozatnék, 7 rövid óra alatt lehetne két vasuti összeköttetést elérni, persze a jelenlegieknél gyorsabb hajókkal, melyek 17 orai időt igényelnek; míg az indirekt összeköttetés nyáron 15, télen 32 órát vesz igénybe, mert sok jelentéktelen kikötő érintetik. Az ily intézkedésnek majdnem az látszik czélja lenni, hogy a jogos követelmények helyett a társulat csak nagyobb kiadásokat kíván feltüntetni, mintha bizony nem volnánk azon helyzetben, hogy belátni tudjuk, miszerint mindez csak arra czéloz, hogy Fiume, Magyarország kikötője, továbbra is kizárva maradjon a direkt és gyors összeköttetési vonaloktól; mit végül azon eredmény is mutat, melyet a Pestre hívott fiumei megbizottak jogos felszólalásai elérni tudtak. — Bár-mily csekélyek és redukáltak voltak is akkor Ciotta lovag, conte De Domini és Verzenassi József propositiói, azok annyi év után is csak pium desiderium maradtak. Ennél fogva helyesebben nevezhetnők a szóban forgó társulatot „osztrák-triesti“ mintsem „osztrák-magyar Lloydnak“.

Kezdjünk tehát a munkához azon csekély erővel, mely rendelkezésünkre áll; de kezdjük meg haladéktalanul, mitután oly téren, hol sem veszély sem kár nem fenyeget, a próba erkölcsi kötelességként tűnik fel. Ha az ország bizonyos időre kész volna biztosítani a subventiot, csakhamar megéreznők egy „magyar gőzhajózási társulat“ jótéteményeit, s mily büszkeséggel telnek el ennek láttára minden honfui kebel.

Ezen ohajunk valósitására nem csekély reményt nyujt b. Simonyi Lajos kereskedelmi minister úrnak azon hazafias biztositása, melyet m. évi december hóban adott volt egy nála járó küldöttségnek, — igérvén, hogy mintán a Lloyd társulattal való szerződés felmondatot, mielőtt az újra megkötetnék, nem fogja elmulasztani a m. kir. tengerészeti hatóságot ebbeli nézetnyilvánításra felszólítani.

A versenyt, mely ily modon keletkezék, csak nagyobb lendületet nyerne azon közelebb Olaszországban fogamzott terv létesítése által, melylyel a nevezett ország tengerpartunkkal rendes összeköttetésbe kíván lépni.

Hasonló jó hirt veszünk Zarából, melynek kereskedelmi kamarája az ádriai vonalok szaporítását és Fiuméval mint végponttal való összeköttetését ajánlá közelebb a bécsi kereskedelmi ministerium figyelmébe.

Liverpoolból szintén ajánlkozik egy angol gőzhajózási társulat Fiumét havi vonalaiba felvenni.

Mindez eléggé mutatja, hogy csak kevés jó akarat mellett is Fiume virágozni fog; s nem lesz utalva egy az ország és Fiume város érdekeivel ellentétes társulat egyedárusága alá továbbra is meghajtani fejét. Peretti, Fiumeváros képviselője a magyar országgyűlésen, újlag felemelé szavát a delegatióban, a Lloyd társulati szerződés, káros voltát kiemelendő, fentartván magának, hogy részletesebb adatait az országgyűlés elé fogja terjeszteni.

A közóhajnak adunk tehát csak kifejezést, midőn az ébredő vállalkozási szellem támogatását mint elődázhatlan szükségét kérjük s midőn az ország összes érdekelt feleihez intézzük mi is ama régi s e részben egyedül üdvös jelszót: Tengerre magyar! Tengerre magyar!

Fiume 1876 junius-havában.

Ezen okirattal választásra nem...
Hasonlóképpen választásra nem...
Hasonlóképpen választásra nem...

A választás...
Hasonlóképpen választásra nem...
Hasonlóképpen választásra nem...

Hasonlóképpen választásra nem...
Hasonlóképpen választásra nem...
Hasonlóképpen választásra nem...

Hasonlóképpen választásra nem...
Hasonlóképpen választásra nem...
Hasonlóképpen választásra nem...

