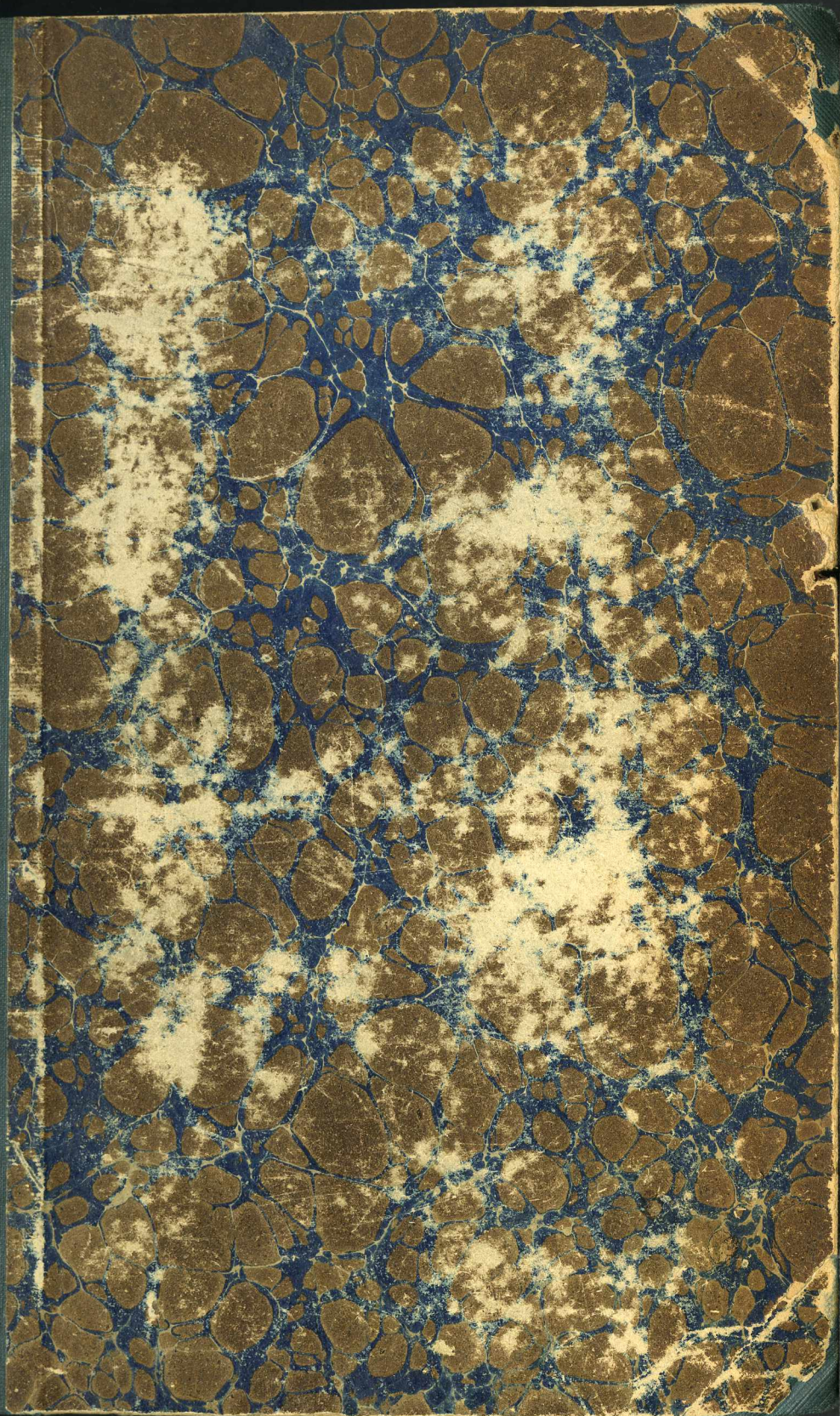


Politikai
röpiratok.

125.



125
1092

001 0005 176 082

Magyar kikötő, magyar hajózás.

(Megjelent az „Ellenőr“ 1878. é. 261. számában.)

IRTA:

HAVASS REZSŐ.

12.

BUDAPEST,
Birkholz, Vayda és Preszburg nyomdájából
1878.

Fiztetelvény.

DE BALLAGI GÉZA.

Magyar kikötő, magyar hajózás.

(Megjelent az „Ellenőr” 1878. é. 261. számában.)

A fumei kikötő legnagyobb része elkészült. Sőt némi ideje van már, hogy képessé lőn téve ugy nagyszámu, valamint a legmélyebb járatu hajók befogadására. Milliókat áldozott az ország e czél elérése végett. — Elértük azt. Fájdalommal tapasztaljuk azonban, hogy eredményt, melyet hazánk kereskedelmére és iparára nézve e kikötő-építésnek szülnie kellett volna — nem látunk.

A magyar törvényhozó testület nagylelkűen s valódi pazar-sággal szavazta meg a fumei kikötő kiépítéséhez szükségelt óriási összegeket, azon hiszemenben lévén, hogy mindjárt az építés bevégezte után, tengeri kereskedelmünk és hajózásunk jelentékenyen fellendül. Hazánk közönségének szemei előtt pedig már, a világ minden tájaiból érkezett hajók himbálództak a magyar tenger tük-rén, s a föld összes hajózó nemzeteinek lobogóit lengedeztette a magyar tenger partokról jövő szellő; míg a partokat sürgölődő hajós és kereskedő néppel s árukkal telve képzeltük már magunknak.

Innen is van, hogy országgyűlésünk, a fumei kikötő kiépítéséhez szükségelt összegek megadásánál az egész nemzet osztatlan beleegyezésével találkozott. Bizton remélte mindenki, hogy a kiadott összegek csakhamar meghozzák a kamatokat. Hittük, hogy mag termékeny földbe van vetve!

Álomkép volt! Kikötőnk, csaknem mondhatni üresesen áll. A pompás molok és partok az áruhalmazok s a várt sürgés-forgás nyomait is alig mutatják. — Reményünk hiábavaló volt! — Ily panaszokat hallani most országszerte minálunk, ha t. i. „Fiume” van a társalgás szőnyegén. Sőt sokan, az „Osztrák-Magyar Lloyd”-dal való szerződés megújítása következtében hibásan azt vélik, hogy a fumei kikötő még évek mulva sem fog hazánk kereskedelmére s iparára üdvös befolyást gyakorolni, s bánják a kikötő kiépítésére fordított összegeket.

Csak jogosnak mondhatni tehát, ha mindezek után, e kérdés állittatik fel: helyes-e, okadatolt-e, említettekben vázolt panaszunk? Komolyabb megfontolás után azt kell mondanunk, hogy nagy részben — **nem.**

A fumei kikötő nem mutat oly nagyon szomorú képet a szemlélőnek! A baj, mely oly rendkívüli nagynak látszik, talán könnyebben orvosolható — ha nem is egészen és egyszerre — mint gondolnók! — Kikötőnk üres — az áll. Sokan pompásan épített istállóhoz szeretik hasonlítani, melyből a lovak hiányoznak. A hasonlat találó. — De azért még mindig nincs okunk kétségbe esni.

Kikötőnk, mint azt már a legkitünőbb külföldi tengerészek is igazolták, ritkítja páráját az egész földközi tenger mentén. Ez egy elvitázhatatlan tény, s már ennek tudata meglegedésére szolgálhat minden magyarnak.

Más országok óriási összegeket költenek, hogy sikerüljön nekik oly kikötők birtokába jutni, melyek — habár csak részben is — oly előnyökkel birjanak, milyenekkel Fiume már a természetől van megáldva. Elzátonyosodás, dagályvárakozás és sok

egyéb, mi kisebbíti a kikötők jelentőségét, ösmeretlen dolgok Fiumében. A legnagyobb hadihajók oda állhatnak, bármely időben, közvetlen a rakparthoz. A nagyobb hajók szállítmányainak dereglyékre való átszállítása pedig, ezen költséges és fáradságos idővesztés, melyvel például a triesti kikötőben találkozunk, Fiumében fölsőlegessé válik.

Csak egy kifogást tettek és tehettek Fiume ellen eddigelé a hajósok, s ez az volt, hogy a quarneroi s még inkább a farasinai csatornán át, az éj sötétjében veszélyeztetve volt az adriai tenger s a fiumei tengeröböl közötti közlekedés. Világosságra volt szükség.

Ezen egyetlen bajon ma már segítve van. A quarneroi csatornának 4, a farasinai csatornának 2, s végre a fiumei tengeröbölnek szintén két világító tornya van, s ezen összesen 8 világító torony bőségesen ellátja világossággal az adriai tengerből Fiuméba vezető utvonalat. — Bátran bevezethet ez utóbbinak kikötőjébe az adriai tengerből jövő hajós s nyugodtan szállhat partra, hajóját horgonyára bízva, — megpihenni. Fiume megóvott kikötőjében nem fogja azt a Bora, miként Triestben — a hajókat egymáshoz csapkodván, — összerombolni, vagy épen horgonyáról elszakítani.

Biztos és jó kikötő a fiumei, ez előnyét elvitatni nem lehet. S ezzel már sokat, igen sokat birunk. Mindenesetre, ha magyar tengeri kereskedés és magyar tengeri hajózás létesítéséről egyáltalán szó lehet, az az első kérdés: van-e jó kikötőnk? Ha nincs, ugy már levele ki van zárva minden további arra vonatkozó tervezetés. De ha van, — ugy a cél eléréséhez, a magyar tengeri kereskedés és hajózás eszméjének megvalósításához szükséges és nélkülözhetlen egyik főtenyezőt már birjuk.

Rajtunk fekszik hogy e tényezőt kellőleg felhasználjuk. Mutassuk meg azoknak, kik fényes, de üres istállóknak nevezik kikötőnket, hogy lovakat is tudunk ez istállóba szerezni, — értsünk bár tengeri hajókat a lovak alatt.

Kikötőnk tehát volna. Az most már a kérdés: felhasználjuk-e és érvényesíthetjük-e annak előnyeit ma, midőn a triesti „Lloyd“ újból megnyeré az állami gyámolítást? Vagy más szavakkal: az „Osztrák-Magyar Lloyd“ mellett remélheti-e egy más hazai vállalat is felvirágozását?

A felelet csakis **igenlő** lehet. Hogy miért, a következőkben megkísérlendem kifejtetni, s egyuttal bátor leszek arra nézve is, miként volna lehetséges mos egy magyar tengeri hajózási társaság létesíthető, szerény nézetemet előadni. Az „Osztrák-Magyar Lloyd“ nem zárhatja ki más hasonvállalatok létezését. Ez állításnak legjobb bizonyosságául szolgál azon körülmény, hogy Triestben, tényleg a „Lloyd“-on kívül más, — külföldiek által alapított — mondhatni igen szép virágzásnak örvendő hajózási társaságok is vannak. Ez már magában elég arra, hogy a nagy kiváltságokkal felruházott „Lloyd“-dal való versenyzést ne féljük.

Sokkal fontosabb azonban azon körülmény, hogy a triesti kivitel egyik főtárgyát — miként azt az illető kimutatások legjobban igazolják — magyar termelvény — a **liszt** képezi.

Óriási mennyiségben szállítatik a magyar liszt Triesten át a nyugoti vidékekre, főleg Angliába s Braziliába. Az ezen cikkben való kivitel folyton nagyobb lendületet vesz. Sajnos dolog azonban, hogy a triesti hajózási viszonyok hátrólólag hatnak ezen kiviteli kereskedés még nagyobb mérvbeni kifejlődésére. Legjobb bizonyosságot tehetnek erről budapesti malmaink,

melyek a triesti hajózási társaságok egyedáruskodása ellen panaszkodnak. Sőt mi több, malmaink a kormánytól illetőleg a törvényhozó testülettől a fiumei hajózás támogatását kérelmezzük, hogy így Fiume útján is eszközölthetvén a szóban forgó cikk kivitele, a triesttől függés alól felszabaduljanak.

A liszteni kívül különben más cikk is van, melyet a magyar korona területéről, nagy mennyiségben, Fiumén át, ugyancsak a nyugoti országokba kivihetni. E cikk a **fa**, mely még akkor is fényesen fentartja magát mint kiviteli cikk a fiumei piacon, midőn minden elkövetett a fiumei kereskedelem bénítására.

Már csak az említett két cikk is képes a „Lloyd“-on kívül még egy tengeri hajózási társaságnak a megélhetést Fiumében biztosítani.

Nemcsak kikötőnk, hanem kivitelre való áruink is volnának tehát már, s azon kérdés, hogy fennállhat-e az „Osztrák-Magyar Lloyd“ mellett még egy — magyar — tengeri hajózási társaság? már azon egyetlen körülmény folytán is, hogy a budapesti malmok, gyártmányuk könnyebb kivitelének létesíthetése céljából, a magyar tengeri hajózás pártfogását s kedvezményezését kéri az országtól — elesik, s egy magyar tengeri hajózási társaság alapítása ellen érvül fel nem hozható.

Csak azon kérdés volna tehát még hátra: **miként létesíttessék egy magyar tengeri hajózási társaság?**

E kérdésre feleletünk: okvetetlen csak **szerény kezdeményezéssel**. Csak annyi hajót szabad a társaságnak bírnia, mennyi — hiteles és megbízható adatokat vévén alapul — mindig képes lesz árukkal megtelve jöhetni, mehetni. Csak oly vonalakat szabad a társaságnak életbe léptetni, melyeken biztos piacokat találnak az illető hajózási társaságok.

A társaság tehát legfőlebb **4 hajóval** kezdené meg működését. Ennyit magok a budapesti malmok s a fiumei fapiacz mindég ellátnak szállítvánnyal. A vonalak pedig azok lennének, melyek már kipróbálvák (a triesti hajótársaságok által), s melyekre nézve épen szükségelik, úgy a budapesti malmok, valamint a fiumei kereskedők, az új társaságot. Ily vonalak: **Fiume-Franciaország-Anglia, (Marseille, Bordeaux, London, Liverpool, Glasgow) továbbá Fiume-Brazília.**

Egy ily szerény kezdeményezésű társaság, természetesen aránylag csekély részvénytőkét is venne igénybe, s így nagyon hihető és remélhető, hogy a részvények hazafias érzelmű közönségünknel, még a mai zilált anyagi viszonyok között is, könnyen ellesznek helyezhetők, annál inkább, mert több mint valószínű, hogy az alapítandó társaság állami segélyben is részesülne.

Tudjuk, épen a legutóbbi napoknak Fiumét érintő eseményeiből, miszerint a kormány s az országgyűlés nem vonakodnának egy működését erélylyel megkezdett, hazai kiviteli kereskedelmünk fejlesztését célzó magyar tengeri hajózási vállalatot mintegy 30,000 forintnyi évi segélyben részesíteni. Már ezen segély mellett is, az említett szerény kezdeményezéssel, bátran meglehet alapítani a társaságot.

Nagyon remélhető, hogy a budapesti malmok — hisz azoknak fekszik leginkább érdekükben — egy magyar tengeri hajózási társaság alapításában jelentékenyen közreműködendnek, s hogy egyéb hazai vállalataink s tőkepénzeseink szintén nem vonakodandnak egy biztos alapra fektetett, minden szédelgési vágytól

ment társaság papírjaiba fektetni pénzeiket. De meg hazafiui kötelessége is minden magyarnak, hatályosan közreműködni egy oly eszme-megvalósításában, mely rendkívüli eredményeket szülhet hazai kereskedelmünk s iparunkra nézve.

Tíz év mulva talán már nem leszünk kénytelenek a „Lloyd“-dal ismét megújítani a szerződést.

Mily jó lesz, ha majd akkor — midőn hazánk jelentékeny támogatásban részesítheti a magyar tengeri kereskedést és hajózást — már egy kipróbált s életrevalóságáról bizonyosságot tett vállalattal birunk, mely megérdemlendi, hogy további nagyobb mérvbeni kifejlődése az ország támogatásával történjék. Szerényen kezdve meg a vállalatot s szakértelemmel vezetve azt, a siker el nem maradhat, s bizonyára már csak néhány év alatt is visszahatással lesz annak működése hazai pénzviszonyainkra.

Fiumének pedig különösen előnyére válnék egy ily tengeri hajózási társaság. Ritka város, mely főleg ipari vállalatokra nézve oly kedvezőleg volna megáldva a természettől mint Fiume. Ezt eléggé bizonyítják a már eddigelé is ott működő gyárak s különféle ipari vállalatok, milyenekkel például Triestben nem találkozunk. A fiumei papírgyár, a gépgyár s a hajógyárak, világhírű névnek örvendenek.

Ha már most egy rendszeres tengeri közlekedés is járuland az előbb említett kedvező természeti tényezőkhöz, ugy tagadhatatlan, hogy az (a tengeri közlekedés) Fiume ipari életére is jelentékenyen ki fog hatni.

Ne mulasszunk tehát időt! Kedvezőbb kilátások között talán egy magyar vállalat sem kezdette meg működését, mint milyenekkel egy alapítandó magyar tengeri hajózási társaság jogosan birhat. Lehet, hogy törvényhozó testületünk is, ha erélyes kezdeményezést tapasztal az eszme megvalósítása körül, az említett 30,000 forintnál nagyobb összeggel leend a megalapítandó társaság támogatására.

Csak a hosszas tétovázástól és habozástól ovakodjunk. Triestben is — a „Lloyd“-tól eltekintve — külföldiek ragadták magukhoz a tengereni közvetítésnek háládatos üzletét. Fiumében eddig szintén a nagyobb ipari vállalatok külföldiek — francziák, angolok — kezeiben vannak. Ép ugy mint mi, a külföldi vállalkozók is beláthatják egy Fiumében alapítandó tengeri hajózási társaság eszméjének életrevalóságát, s míg mi talán hosszas tanakodások által az eszme megvalósítását elodázzuk, azok magukévá teszik az ügyet, s azon vesszük észre magunkat, hogy kikötőnkben valamely francia vagy angol társaság hajói fognak horgonyozni, s mi, a későnjövők, sopánkodhatunk, hogy ismét idegenek élvezik azon előnyöket, melyek tulajdonképen minket illetnének meg, hogy ismét a külföldre vándorol oly pénz, mely hazánkban maradhatott volna.

A fiumei kikötőre kiadott tetemes összegeknek kamatozniok kell. Kísértsük meg, talán sikerül, csekély állami segélylyel is — és így főleg **önerőnk**ből — a magyar tengeri hajózás és kereskedelem eszméjét megvalósítanunk, Fiume előnyeit már ma értékesítenünk, s ezek által ép ugy hazánk, mint kitünő hazafias érzelmű tengeri városunk, Fiume részére, egy uj anyagi tényezőt szereznünk.

