

A Duna-konferencia

Irta: dr. Bernát Ottó

Hétõn kezdõdik Budapesten a Duna-konferencia, mely Regensburg város polgármesterének javaslatára ül össze, aki felszólította Budapest székesfõváros tanácsát, hívja össze internacionális tanácskozássra a Duna mellett fekvõ nagyobb városokat s azon vitassák meg, minõ garanciákat kellene teremteni arra, hogy a háboru után a dunai hajózás szabadsága minden körülmények közt biztosítottak. Mint sok mindenre, úgy erre a kérdésre is a háboru irányította a figyelmet, hisz emlékezhetünk arra, hogy csak Szerbia letiprása után kezdõdhetett meg ismét a dunai hajózás, dacára annak, hogy azt háboru esetére is biztosították nemzetközi szerzõdések. Most, hogy Romániával harcban állunk, a dunai út ismét el van zárva, noha a Dunára vonatkozó szerzõdések még mindig érvényben vannak, mert azok papíron, függetlenek attól, hogy a dunamenti államok békében, vagy harcban élnek-e egymással. Miután a háboru mutatta meg valójában a dunai szabad viziút fontosságát, semmi csodálatos sincs abban, hogy a háboru kellõ közepén merült fel ennek a konferenciának eszméje. És azokkal szemben, akik érthetetlennek, vagy legalább is feleslegesnek tartják, hogy a konferenciát megtartjuk, mikor Romániával háboruban állunk, hangoztatni kell, hogy ez a háboru még inkább aktuálissá tette a konferencia megtartását, mert hisz arról van szó, hogy meg kell állapítani, minõ garanciákkal lehetne a háboru után biztosítani, hogy a dunai út szabadsága még háboru esetén is megmaradjon. Hogy tehát a konferencia megtartása jogosult a háborus állapot dacára is, sõt hogy erre éppen a háboru volt az indító ok, az kétségtelen. Más kérdés, hogy akárminõ eszméket vet is fel a kongresszus, s akárminõ megállapodások és tervek létesülnek is, ezeket a háboru után meg lehet-e valósítani. Mert a nemzetközi szerzõdésekbe vetett hitünket ennek a háborunak gyalázatos szerzõdésszegései alaposan szétrombolták s ma már igazán ott tartunk, hogy minden nemzetközi szerzõdést értéktelen papírrongynak tekintünk. Nem tudjuk elképzelni, hogy a Duna-kérdést is más garanciák-

kal lehetne biztosítani, vagy körülbástyázní, mint ismét csak szerzõdésekkel, s így ismét csak ki leszünk téve annak, hogy azt addig tartják meg az egyes államok, amíg nekik elõnyös s megszegik, mihelyt az érdekeik úgy kívánják.

Mert nem szabad elfeledni, hogy a dunai hajózás kérdésében létrejött ugynevezett Duna-akta, azaz az 1856. évi párisi szerzõdésen alapuló 1857. évi nemzetközi megállapodás, Franciaországnak és Angliának is hatalmat és befolyást biztosít a Dunán való hajózásra, dacára annak, hogy ezek az országok egyáltalán nem fekszenek a Duna mellett. Ebbõl aztán a dunamenti államokra már béke idején is gyakran súlyos zavarok álltak be s most, a háboru alatt is, az entente a Dunát a szó teljes értelmében magának foglalta le. Mert Szerbia leveretéséig nem tudtunk Bulgáriával a Dunán közlekedni, s azután is, a Duna-torkolatok felett, Oroszország gyakorolt ellenõrzést, dacára annak, hogy az európai Duna-bizottság Galaczbán a háboru dacára is tovább együtt maradt és mûködött; s dacára, hogy ennek az internacionális Duna-bizottságnak kimondottan az a rendeltetése, hogy a Duna-torkolatban való szabad hajózást biztosítja.

Nem kell tehát nagyon pesszimistának lenni, hogy a mostani Duna-konferencia tanácskozásaitól ne reméljünk valami különlegesen nagy eredményt. Mert azt az igazi célját, hogy megtalálja azokat a rendszabályokat, melyek a háboru esetére is, s minden nemzetközi bonyodalom idejére is biztosítani fogják a Dunán való szabad hajózást, az eddigi tapasztalatok szerint kieszelni nem fogja tudni, hisz azok a biztosítékok, melyeket eddig a legerõsebbeknek s leghatásosabbaknak tartottunk, t. i. a nemzetközi szerzõdések, a háboru óta, fájdalom, minden nemzetközi kérdésben értékteleneknek kellett felismernünk, kezdve a genfi konvención, folytatva a Duna-aktákon, egész a hágai egyezményekig és az évtizedek óta fennálló szövetségi szerzõdésekig.

De nagyon természetesen, ha elõre látjuk

is, hogy bárminõ nemzetközi megállapodás, akárminõ erõs kötéssel jött is létre, s ezt akárminõ nagy fogadalmakkal erősítették is meg, egy újabb háboru esetén éppen olyan sorsra jutna, mint jutott a mostani háboru alatt, ez nem teszi céltalanná a mostani konferencia összehívását. Mert ha nem tudunk egyebet elérni, mint azt, hogy olyan rendszabályokat hozunk, melyek béke idején fognak csak beválni, s amelyek, ha mindjárt csak béke idejére is, erősítik és fejlesztik a dunai hajózást, ez már nagy eredmény. Hisz elõre látható, hogy évtizedekig nem lesz ismét háboru, tehát a mostani megállapodások alapján életbe léptetendõ rendszabályoknak áldásait gazdasági életünkben évtizedekig fogjuk élvezni. Hisz ha nem veszünk egyebet számításba, mint azt, hogy a hajózható Duna egyike a világ leghatalmasabb s legkönnyebben járható kereskedelmi utainak, s hogy hét országon folyik keresztül, egy ez már eléggé bizonyítja a Dunának nemcsak gazdasági, hanem internacionális gazdasági jelentőségét is. Hogy Magyarországnak a Duna-kérdésben vezetõ szerepet kell játszania, az önként következik abból, hogy míg Oroszországnak dunai partja 53, Szerbiának 327, Bulgáriának 470, Ausztriának 682, Németországnak 724 s Romániának 1243 kilométer hosszú, addig Magyarország dunai partjának hossza 1639 kilométer.

De azért néhány megjegyzést kell tenni. Nyilvánvaló és elõrelátható, hogy akik nálunk már amúgy is régóta agitálnak annak érdekében, hogy mi is, éppen úgy kiépítjük a vizi utakat, mint ahogy például Ausztria, Németország, vagy Franciaország az õvéit kiépítette, azok a Duna-konferencia ülési alatt még inkább azt fogják hangoztatni, hogy egész közlekedésünk alapjává a Dunát és hajózható mellékfolyóit kell tennünk, mert a vizen való szállítás összehasonlíthatatlanul olcsóbb, mint a vasuton való szállítás s mert nagyobb tömegeket lehet hajón, mint vasuton szállítani. Nem volna ugyan semmi értelme annak, hogy a belvizi hajózásunkat tovább is olyan parlagon hagyjuk, mint ahogy eddig hagytuk, de azért a tulsásoktól és a vérmes reményésektõl óvakodnunk kell, mert könnyen megismélelõdhetik velünk, ami a Vaskapu-szabályozáskor történt, hogy a költségek a mi nyakunkba szakadnak, de úgy mint 1899-ben, mikor a Vaskapu-szabályozá-

a magyar hajózásnak kedvezményes tarifákat akartunk megállapítani, Oroszország, Románia, Bulgária s a nem is érdekelt Franciaország, tiltakozást fognak ez ellen bejelenteni.

A hajózás fontosságát a vasutak mellett senki sem vonhatja kétségbe s én sem akarom, de utalok dr. Cohnnak, a göttingai egyetem híres közgazdasági tanárának a vasutakról írt szép tanulmányára, melyben azt írja, hogy ha akár technikai, akár gazdasági, akár pénzügyi szempontokat veszünk is tekintetbe, jogosulatlan minden egyoldalú felfogás, mely a víziutakat a vasutak rovására is fejleszthetőknek tartja. Mert ami a kérdésnek technikai részét illeti, a vasutak bebizonyították, hogy a legnagyobb áruforgalmat is le tudják bonyolítani s hivatkozik Lancashire és Yorkshire példájára, szíval Anglia legnagyobb ipari és szénbányakerületeire, ahol elképzelhetetlenül nagy a forgalom s ahol a vasutak mégis a legpontosabban tudják teljesíteni feladatukat, ha akár a gyárak, akár a szénbányák még oly nagy igényekkel lépnek is fel velük szemben. De az Angliában szerzett tapasztalatok azt is bizonyítják, hogy a vasutak teljesen legyűrték a parti hajózást, dacára annak, hogy a vasutak létesítése rengeteg költségbe került, tehát ennek amortizációja is igen nagy összeget vesz igénybe, amiért feltétlenül drágább tarifákat kénytelenek megállapítani, mint a parti hajózás, ahol a pályaépítési és pályafenntartási költségek ugyyszólván teljesen el-esnek. Nagyon érdekes statisztikai adatokat közöl Cohn annak bizonyítására, hogy a parti hajózási vonalakkal párhuzamos angol vasutak áruforgalma évről-évre rohamosan emelkedik, míg maga a parti hajózás évről-évre visszafejlődik. A Manchestert Liverpoolnal összekötő s nagy reményességekkel és még nagyobb költségekkel megteremtett csatorna teljesen csődöt mondott a vasutakkal szemben s Angliának egész belvizi hajózása teljesen jelentéktelenné süllyedt le. Németországban és Ausztriában más a helyzet, mert ott igen nagy áldozatokat hozott az állam a víziutakért s ezt nálunk is példának szeretik felhozni, hogy mi az államkincstár kötelessége a forgalmi utak fejlesztése körül. De a német csatorna-viták s a víziutakért folytatott cseh és galíciai agitációk legjobban bizonyítják, hogy ugy Németországban, mint Ausztriában nem annyira a gazdasági, mint inkább a nem-

víziutak fejlesztéséért folytatott agitációkban.

Ezzel nem azt akarom mondani, hogy akár a dunai, akár egyéb belvizi hajózásunk fejlesztését hanyagoljuk el, hanem csak azt, hogy ne higyjük, mintha a dunai hajózás kérdése egyszerre megoldaná közlekedési mizériánkat. Nálunk, fájdalom, igen nagy a hajlandóság arra, hogy mindenért gyorsan lelkesedünk s megelégszünk a külszinnel, anélkül, hogy a dolog lényege érdekelne. A dunai konferencia alkalmából külön fel akarom hívni a figyelmet arra, hogy nem a vasúti sín és nem a hajózható folyam dönti el a vasut, vagy a hajózás igazi gazdasági hatását, hanem a tarifapolitika. Nemrég egy nagyszerű könyv jelent meg a magyar könyvpiacra, melyet Havas Mór írt a Magyar Vámpolitikai Központ megbízásából „Vámközösség és Vasúti Tarifapolitika“ címen. Ebben a könyvben néhány nagyon fontos felvilágosítást találhat mindenki arról, hogy minő fontossága van a tarifapolitikának s a könyvet mindazoknak figyelmébe ajánlom, akik a most kezdődő Duna-konferencián hálás szívvel fogják ünnepelni Regensburg város polgármesterét. Mikor Havas Mór a könyvét megírta, még nem merült fel a Duna-konferencia terve, tehát szó sem lehet arról, mintha az, amit mond, nem a legteljesebb objektivitással volna megírva. Azt írja könyvének 47-ik oldalán: „Rá kell mutatni arra, hogy a német vasutak az idegen hajózással szemben más álláspontot foglalnak el, mint a hazai hajózással szemben. Így például a Duna-akta világos intézkedései dacára nem bontják le a regensburgi tizenöt íves hajóhidat, mely lehetetlenné teszi, hogy a Duna Ulmig hajózható legyen. Nyíltan ki-mondják, hogy a hajózásnak Ulmig való kiterjesztése károsítaná egyrészt a bajor vasutakat, másrészt az olesó szállítási lehetőség a bajor mezőgazdaság érdekeit veszélyeztetné. A bajor, illetve német vasutak évek hosszú során át éles harcot folytattak a magyar és osztrák behajózás ellen. Így például a passau-i, illetve regensburgi hajóátrakási forgalomban lényegesen olcsóbb tarifákat bocsátanak a balkáni eredetű gabonaneműek rendelkezésére, mint a magyar eredetűnek. Tetézték ezt azzal is, hogy e kedvezményes tarifákat csak a Délnémet Gőzhajózási Társaság hajóival szállított és átrakásra kerülő áru igényelhetette.“

De osztrák testvéreink sem bánnak ve-

mondja — 3500 kilométer hosszú belvizeken folytathatja Magyarországon szabadon a hajózást, ellenben Magyarországnak Ausztriában csak a 345 kilométer hosszú Dunaág áll rendelkezésére. De még ezen a víziuton is megnehezítik a magyar hajózást. A Wien—Donauquaibahnhof átrakó-állomás, amely egyesegyedül áll rendelkezésre a magyar hajózásnak, nem vétetett fel azon bécsi átrakó-állomások közé, melyeknek díjtételeit az osztrák államvasutak helyi díjszabása Wien—Nordbahnhofal, Wien—Nordwestbahnhofal és Wien—Franz Josefs Bahnhofal egyenlősítette. Az osztrák államvasutak által rendelkezésre bocsátott mérsékelt átrakási tarifákat nem engedélyezik a magyar behajózási vállalatoknak. Ehhez járul, hogy az osztrák állam megvette a Délnémet gőzhajózási társaság részvényeinek legnagyobb részét és a Dunagőzhajózási társaság, a fennálló szerződés folytán, osztrák fennhatóság alá jutott.

Szóval, dacára annak, hogy a Duna-ut Magyarországon majdnem kétszer olyan hosszú, mint Németországban és Ausztriában együtt véve, mégis nálunk a német és osztrák hajók egyenlő elbánásban részesülnek magyar hajókkal, de a magyar hajózás Ausztriában is, Németországban is olyan nehézségekkel kénytelen megküzdeni, melyet tovább el-tűnni nem lehet és nem szabad. Semmi értelme sincs annak, hogy mi ennek a konferenciának határozatai alapján, a német és osztrák hajózás érdekében, esetleg újabb milliókat fordítsunk dunai kikötőkre és rakodóhelyekre, mielőtt nem biztosítottuk magunknak az egyenlő elbánást a bajor és osztrák kormányok részéről az osztrák és német Duna-szakaszokon.

Nem attól tartok, hogy nálunk a közvélemény nem méltányolja eléggé a dunai hajózás nagy fontosságát s hogy nem fog mindent elkövetni arra, ha még akkora áldozatba kerül is, hogy a dunai forgalom a magyarországi Duna-szakaszon minél inkább megkönnyíttessék, hanem attól, hogy mi a nagy lelkesedésünkben majd csak az áldozatokat vállaljuk s nem lesz sem elég érzékünk, sem elég erőnk, hogy az érdekeinket is biztosítsuk. Nem elég, ha német, vagy osztrák részről szép nyilatkozatok fognak elhangzani arról, hogy Budapestet kell megtenni a dunai hajózás centrumává, hanem az osztrák és a bajor kormányoktól garanciákat kell követelnünk

arra, hogy a magyar hajózás elé sem az osztrák, sem a bajor Dunán nem fognak olyan akadályokat gördíteni, mint aminők most fennállanak. Az egyenlő elbánást követeljük, s erre intézményes biztosítékokat kell kapnunk. Ellenkező esetben a magyar Duna-szakasz csak egyszerű átjáró lenne a német és osztrák balkán-forgalom számára s ennek fenntartási költségeit viselnünk kellene, anélkül, hogy annak a forgalomnak bárminemű előnyét is élvezhetnők.