



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Hertésé József*
 Cím: *Budapest Magyarország tengeri kikötője.*
 Forrás: *Magyarország*
Bp. 1929. IV. 30.
 (Hely) (Idő) (Köt. v. füz.) (Oldal)

385.83(049.3)
 Hely: _____
 Idő: "1929"
 Személy: _____
 Helység: _____
 385.83

Budapest Magyarország tengeri kikötője

A napokban olvastam, hogy Sir Hubert Wilkins tengeralattjáró-hajón akar eljutni az északi sarkra. Merész gondolat! A tenger alatt, a rettenetes jégpáncél alatt! És mégis olyan természetes, olyan egyszerű, ha az ember gondolkozik rajta és az ölik az eszébe, hogy hogyan lehetséges, hogy eddig senkinek sem jutott eszébe ez a megoldás. A vizen haladó hajónak utját állja a jég, leküzdhetetlen akadályok merednek elé, áttörhetetlen jéghegyek zártnak reá s a rettenetes, csontfagyasztó sarki hideg, míg a jégpáncél alatt síma víz terül el, melyen ninesenek viharok, nem tornyosulnak akadályok, ninesen fagyasztó hideg, esendes, nyugodt, járható ut vezet a jég alatt a rettegett és óhajtott sark felé.

Mikor ezeken a dolgokon gondolkoztam, eszembe jutott, hogy nekünk, magyaroknak, is van egy külön magyar északi sarkunk, a mi nemzeti vágyainknak is van egy ezer akadálytól körülvevő pólusa, ahová szeretnénk eljutni, de nem bírunk, mert nem tudjuk leküzdni az akadályokat, melyek élénk merednek. Pedig erre a mi külön sarkunkra nem a tudomány szomj, a diésőségvágy hajt bennünket, hanem az életösztön. A trianoni határok közé zárt ország testében lassacskán megáll a vérkeringés. Olyanok vagyunk, mint egy elkötött ütőerű ökl a világ testén. A kiduzzadt erek nem bírnak belefolyani a világ vérkeringésébe s a lohadt vénákba nem kapunk új vért. El vagyunk zárva a tengeről, melyen a világ vérkeringése árad. Jéghegyeknél ridegebb és áthatolhatatlanabb akadályok merednek közlünk, a sarki hidegnél fagyasztóbb ellenséges érzelmű idegen erdek állják utunkat, idegen országok, idegenné vált, áttörhetetlen sziklák. Fojtogatnak a nem

nekünk való határok, a nekünk szegezett vármok, szorit a trianoni kötél

És most akadt végre egy magyar Sir Hubert Wilkins, aki a rettenetes, áhágghatatlan akadályok között, melyek az óhajtott sarktól elválasztottak, megtalálta az egyszerű, síma, veszélytelen, biztos utat: az évezredek óta folyó Dunát.

Az egyik buvárhajóval indul és a tenger alatt kerül meg a legyőzhetetlen akadályokat, melyek célja elé tornyosulnak, a másik egy újfajta hajóval, a komphajóval akar eljutni a célhoz.

Merész gondolat és mégis milyen egyszerű, milyen természetes! Arra gondol az ember, hogy hogyan lehetséges, hogy eddig senkinek sem jutott eszébe.

Elvettük a tengert tőlünk. Idegen országokat ékeltek közénk és a tenger közé. Nem maradt egyebünk, csak a Duna, mely mint egy óriási ezüstujj, mutat a tenger felé és rajta Budapest, az ország fővárosa, mint egy reá húzott drágaköves gyűrű. Önként adódott a gondolat, hogy a tenger felé mutató Duna legyen a mi víziutunk, mely összeköt bennünket a tengerrel és Budapest pedig a tengeri kikötőnk. Igen, de a Duna nem járható a mélymerülésű tengeri hajókkal, a tenger pedig nem járható a gyenge kis dunai hajókkal. Mi tehát a megoldás? A kis dunai uszályok, mielőtt a tengerre jutnának, belefutnak egy nagy tengeri gőzösbe, amely aztán tovább viszi őket a tengeren, a rendeltetési kikötőjükig. Ez a nagy tengeri gőzös, mely magába fogadja és tovább szállítja a Dunáról bejövő hajókat, a komphajó, vagy dokkhajó. A gondolat olyan egyszerű, szinte gyermeketeg, mint minden megoldott nagy probléma. Valóságos Kolumbusz-tojás!

Erről a komphajóról valahogyan az anyabálna jut eszembe, mely a viharos tengeren, a hosszu utak alatt a szájában hordozza a kicsi fiát, aztán mikor nincs már veszély, csendes a víz, kitér a száját s a kis bálnafióka kisurran a szabadba és vigan lubickol a nekivaló vízben. A komphajó is a szájában viszi a gyenge kis dunai uszályhajókat a tenger viharos, veszélyes vizein, de mikor elérkezik vele a folyó torkolatához, ahol már csendes a víz, nincs többé veszedelem, kinyitja a száját s a kicsi uszályok kisurranak és a már nekik való vízben haladnak fel a folyamon Budapestre, Bajára, Mohácsra, vagy a Niluson Alexandriába, Kairóba, El Hamrába, vagy Bosrába, vagy egyéb folyamok egyéb városaiba.

Micsoda óriási, szinte elképzelhetetlen perspektíva! A kis magyar uszály, melyet Budapesten raktak meg magyar áruval, uszik a Nilus kék vizein, alligátorok ütök fel mellette a fejükét s kimeredt szemekkel bámulnak reá s a parton napszinü narancsok, piros datolyák bólogatnak a kis hajóra, mely a magyar Dunáról indult utnak. És visszafelé ugyanaz az uszály, melyet a Niluson raktak meg az egyiptomi föld kincseivel, uszik esendes felfelé a kéklő Dunán, az ives, acélhidak alatt és hozza az árut, melyet Afrika küldött egyenesen az ország szívébe, a mi tengeri kikötőnkbe, Budapestre. Gyönyörű, valóságos váló mese! A trianoni kötél szétpattan lekötött erü öklünkről s a Duna hatalmas artériáján keresztül belénk ömlik a világ vérkeringése. Budapest a tengertől elzárt város, egyenes összeköttetésbe kerül a tengerrel s tengeri kikötőnké válik, az elvesztett tengeri kikötőnk helyett.

Egy magyar mérnök gondolata volt a komphajó. Olyan egyszerű, szinte naivnak látszó gondolat, amelyben csak nagy ember

látta meg a nagyot, csak a nagykonceptióju, széles perspektivákat átfogni tudó elme érezhette ki ebből a gondolatból a roppant jelentőségű lehetőségeket s a magyar jövőt átalakító bizonyosságot, míg a sékélves elme elcsuszott mellette, vagy nevetett rajta, vagy tudálékosan ceruzát nyálazott s aggodalmasan számítgatta a költségeket és nem a jövőt számított ki, mert oda nem láthatott, hanem a jelent és megijedt a számoktól.

Magyarország mindig érezte a világkereskedelemben való bekapcsolódás szükségességét s ennek elérése végett olyan áldozatokat hozott a multban, melynek gyermekes naivitását csakis a szent cél menti meg a neveltségétől. A multban a világkereskedelemben való bekapcsolódásunk csakis Fiumén, egyetlen kikötőnkön keresztül történhetett. Mit tett az ország, hogy összekapcsolja magát ezzel az eldugott, kis halászfaluval? Nekiesett a Karsztnak. Sziklahegyeket tört át arannyal, alagutakat furt arannyal, töltéseket emelt a szédítő hasadékok, katlanok fölé aranyból és már 1874-ben kész volt a vasutvonal, mely a távoli kis kikötőt összekötötte az országgal.

Tíz évvel később államosították a zákánybátaszéki és az alföld-fiumei vasutakat s ezzel a tengerhez vezető ut teljesen a magyar állam kezébe került. Az állam aztán, hogy az ország kereskedelmét a kikötő felé terelje, olyan kedvezményes vasuti díjszabásokat létesített a fiumei vonalon, mely egy mesterséges közlekedési zóna központjává léptette elő ezt a jelentéktelen kicsi kikötőt. Csaknem burleszkszerűen hat most, az idő távlatából nézve, az a semmi áldozattól vissza nem riadó bőkezűség, mellyel az állam igyekezett betelerelni a kereskedelmet ebbe az arannyal megépített utba, melyről azt gondolta, hogy a világkereskedelem felé ve-

zet. Igen jellemző példája ennek, hogy a legtöbb áruszállítása az ország valamely közelebb eső állomására sokkal drágább volt, mint a távoli Fiuméba való szállítás. A hajlított butor például Turócszentmártonból Károlyvárosig 633 korona szállítási díjat fizetett, de ha Fiuméba szállították, mely 171 kilométerrel fekszik távolabb Turócszentmártontól, mint Károlyváros, a kedvezményes díjszabás alapján csak 213 koronába került a vasuti szállítás. Természetes tehát, hogy a károlyvárosi kereskedő, ha butort rendelt, azt először Fiuméba szállította és csak onnan vissza Károlyvárosba, mert dacára, hogy így 352 kilométeres kerülőutat tett meg az áruja, mégis 365 koronával került kevesebbe a fuvar, mintha direkt Károlyvárosba küldette volna.

Egy másik jellegzetes példája ennek a forgalmi nonszensznek, melyet Fiume és a tenger felé irányuló kereskedelem érdekében tett a kormány, hogy az exportálandó horvát fát előbb Budapestre küldte a kereskedő és csak onnan szállította le Fiuméba, mert az így megháromszorosodott ut jóval olcsóbb volt, mint a direkt szállítás.

Nem akarom neveltségessé tenni a közelmult idők meghatóan naiv erőfeszítését. Nem az a célom, csak rá akarok mutatni, hogy nem riadtunk vissza semmi áldozattól, nem riadtunk vissza még attól sem, hogy neveltségessé váljunk azért a szent célért, hogy hazánk kereskedelmét összekapcsolni tudjuk a világkereskedelem vérkeringésével, mely a tengeren lökődik. A cukor kiviteli kedvezménye 1913-ban 8 millió aranykorona volt. Nyolcmilliót vesztettünk egy évben azért, hogy a magyarországi cukor Fiumén keresztül hagyja el az országot. Az exportált faért fizetett prémium vagononként 150 korona volt, amihez hozzászámítva a vasuti kedvezményt, érthetővé válik, hogy még az 1300 kilométeres távolságra fekvő Erdély fa-exportja is Fiume felé irányult. A fiumei állomás deficitje 1913-ban 30 millió aranykoronára rugott. A magyar kormány, a tengerhajózási vállalatok szubvencionálására, a hajók tonnamennyiségéhez arányítva, többet áldozott, mint a világ bármelyik nagy tengerészállama. 1913-ban évi szubvencióképpen minden egyes magyar tonna után 45 aranykoronát fizetett ki különböző szerencsés hajózási vállalatoknak, akkora összeget, melynek háromszorosáért az egész magyar hajóparkot meg lehetett volna venni. Az áldozatok nagyságát semmi sem jellemzi jobban, mint az a tény, hogy az ausztráliai járatokban a Levante hajózási vállalatnak fizetett összeg nagyobb volt, mint az egész tényleges áruforgalom a nevezett kontinens-

sel. Az Adriának és az Ungaro-Croata hajózási vállalatoknak nyújtott államsegély pedig e vállalatok részvénytőkéje 50%-ának felelt meg.

Ez a túlzásba hajtott áldozatkészség aztán olyan természetellenesen fejlődött közlekedési hálózat központjává tette Fiumét, melynek egyetlen szála sem volt valódi s melyet csak a botorul szórt aranymilliók mágneses ereje tudott szerves egészként összetartani, de amely abban a pillanatban természet-szerűen összeomlott, amelyben az aranymilliók hullása megszűnt. Az arannyal kiasótt fiumei kereskedelmi utat betemette a háborút követő béke a mi számunkra. A vasut idegen ország kezeibe került. A város, melyet a mi milliiónk építették, a semmiből, másé

lett. A hajózási vállalatok, melyeket a magyar arany tett nagygyá, idegenek lettek számunkra. Minden áldozat, minden arany, minden verejték hiábavaló volt. A másé lett minden, ami a miénk volt s nekünk nem maradt meg más belőle, mint a hősi erőfeszítés krónikája. Minden a másé lett, amire milliőkat áldoztunk s itt maradtunk bezárt, kicsi megnyomorított országunkkal, tenger és kikötő nélkül és nincs más egyebünk, csak a Duna és Budapest... és még valami: a multak tanulsága.

A legutóbbi időben ismételtelen történtek kísérletek egyes hajózási vállalatok részéről újabb állami szubvenciók elnyerésére, melyek Fiuméből induló bizonyos kikötők közötti vonaljakatok segélyezésére fordíthatnának. Már-már úgy volt, hogy a kompetens tényezők hajlandók lesznek visszaesni atavisztikus bőkezűségükbe a hajózási vállalatokkal szemben és szubvencionálják ezeket a tervbe vett vonaljakatokat olyan kikötők között, melyekhez sem a kereskedelemnek, sem a nemzeti érdeknek semmi köze nincsen.

Merem állítani, hogy bármilyen vonaljakat segélyezése, mely a Dunával közvetlen kapcsolatban nincsen s mely nem a mi Budapestiünk, hanem távoli, tőlünk idegen kikötők forgalmát célozza emelni, nemcsak a multak tanulságai alapján, de különösen a jelen körülmények tekintetbevételével, egyenesen közgazdasági bűn, mert az ilyen vonaljakatokból nincs több haszna a hazai kereskedelemnek, mint abból, hogyha a Hold valamelyik tengerén tartanánk fent vonaljakatokat, két kihűlt kráter között. A magyar árunak, ha éppen Fiume felé veszi az útját, teljesen közömbös, hogy angol, japán, kínai, olasz hajó szállítja tovább, vagy esetleg magyar. Magyar hajóra, a tőlünk elszakított tengeren, vonalszolgálat szempontjából, szükség nincsen.

De szükségünk van magyar komphajókra, melyek tengerre teszik a magyar Dunát és tengeri kikötővé Budapestet. És amennyire tudtuk akarni a multban, hogy minden árunk Fiumén keresztül vegye az útját a tenger felé, a világpiacok felé, éppen olyan, vagy megkétszereződött erővel kell akarnunk tudni most, hogy minden árunk, minden terményünk Budapesten keresztül, a Duna felé irányuljon, mert Budapest lesz most a mi tengeri kikötőnk és a karszti vonal helyett a miénk maradt a Duna, mely a tengerhez vezet. Itt nem érhetnek bennünket meglepetések. Ha áldozatokat hozunk, ha ismét az aranymilliók tömegével hajtjuk a kereskedelmet az új irányba, ha építünk munkával, verejtékkel, vagyonnal kikötőt, elevátorokat, villanydarukat, tárházakat, azok a miénk maradnak, azokat senki el nem veheti tőlünk, mert Budapest és a Duna örökre, elválaszthatatlanul a miénk, mert ha azokat valaha elveszítjük, elvesztiünk magunk is.

Csak annak a tengerészeti törekvésnek van létjogosultsága a mi tengernélküli hazánkban, mely a Dunán akar kijutni a tengerre s amelynek kiindulási és érkezési kikötője Budapest. Ez a tengerészeti törekvés pedig benne van a komphajózás gondolatában. A komphajózás tökéletesen megoldja a mi tengerikikötő problémánkat és megnyitja a magyar kereskedelem előtt a világkereskedelemből való bekapcsolódás legszélesebb lehetőségét.

Nem mint tengerész üdvözlöm a komphajózás tervét, hanem mint magyar ember, nem mint tengeri járműt fogadom ujjongva, hanem mint szintiszta magyar járműt. A tengerrel még harcai lesznek a komphajónak. A tenger viharainak a próbáját még nem állta ki, még lehet, hogy a tenger technikai változtatásokat parancsol reája, de nemzeti szempontból kiállotta a próbát, nemzeti szempontból nem lehet változtatni rajta, mert igaz magyar érdekeket szolgál, mert kizárólag hazánk kereskedelmét mozditja elő, mert felénk irányítja a világ szemét, mert koldusországunk távoli gazdagságának, ipara, kereskedelmének fejlődésének az egyedül lehetséges előmozdítója.

Micsoda perspektívák! Milyen határok nélküli lehetőségek!

Budapest nem fürdőváros. Budapest nem kertváros. Budapest nem a külföldi pénzbecsületárak kiszemelt játékbankvárosa. Budapest nem örömváros. Budapest nem nyomorváros. Budapest a munka gazdaságának a városa. Keleteurópa gazdasági központja. Természetes kereskedelmi gócpont. Levante kincseinek lerakódóhelye. Budapest az egyiptomi gyapot világpiaca, úgy mint Galveston az amerikaié. A halott Dunán megindul az

élet s a felénk áramló gazdaságból kiárad a jólét az ország lakosaira. A világ termékeit hordják össze apró, tengerentulról jött szürke uszályok, mint szorgalmas vizihangyák, az emeletes, óriási raktárakba, melyek a Dunaparton állnak, hogy onnét kerüljenek aztán Európa minden részébe. És Budapestről indulnának ismét utra a kicsi, szürke uszályok, hogy szélvigyék Keleteurópa nálunk felraktározott kincseit, ipari, mezőgazdasági termékeit a tengerentulra. És ez nem álom, nem ábránd, nem hiu vágyakozás. Az eszköz megvan hozzá; a komphajó, ez az asztalhoz vágott Kolumbusztojás.

Kertész József
tengerészkapitány