Magyar kikötő, magyar hajózás

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

ÍRTA:

HAVAS SREZSŐ

BUDAPEST,
Birkholz, Vayda és Preszburg nyomdájából
1878

Magyar kikötő, magyar hajózás.

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

A fiumei kikötő legnagyobb része elkészült. Sőt némi ideje van már, hogy képessé lőn téve úgy nagyszámú, valamint a legmélyebb járatú 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 pazarsággal szavazta meg a fiumei kikötő kiépítéséhez szükségelt óriási összegeket, azon hiszemben 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 tükrén, s a föld összes hajózó nemzeteinek lobogóit lengedeztette a magyar tenger partokról jövő szellő; mig a partokat sürgölődő hajós és kereskedő néppel s árukkal telve képzeltük már magunknak.

Innen is van, hogy országgyűlésünk, a fiumei 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 mólók és partok az áruhalmazok s a vart 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 fiumei kikötő még évek múlva 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 fiumei 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 gondolnék! — 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 legkitűnőbb külföldi tengerészek is igazolták, ritkítja párját az egész földközi tenger mentén. Ez , egy elvitázhatatlan tény, s már ennek tudata megelégedésére szolgálhat minden magyarnak.

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

egyéb, mi kisebbíti a kikötők jelentőségét, ösmeretlen dolgok Fiúmében. A legnagyobb hadihajók oda állhatnak, bármely időben, közvetlen a rakparthoz. A nagyobb hajók szállítmányainak dereglyékre való átszállítása pedig, ezen költséges és fáradtságos idővesztés, melylyel például a triesti kikötőben találkozunk, Fiúmében fölöslegessé 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 egyetlenegy 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 Fiúmába vezető útvonalat. — Bátran beevezhet 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 bírunk. Mindenesetre, ha magyar tengeri kereskedés és magyar tengeri hajózás létesítéséről egyáltalán szó lehet, az az első kérdés: van-e jó kikötőnk? Ha nincs, úgy már eleve ki van zárva minden további arra vonatkozó tervezgetés. De ha van, — úgy a czél eléréséhez, a magyar tengeri kereskedés és hajózás eszméjének megvalósításához szükséges és nélkülözhetlen egyik főtényezőt már bírjuk.

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

Kikötőnk tehát volna. Az most már a kérdés: felhasználhatjuk-e és érvényesithetjük-e annak előnyeit ma, midőn a triesti „Lloyd“ újból megnyerő az állami gyámolitást ? Vagy más szavakkal : az „Osztrák-Magyar Lloyd“ mellett remélheti-e égj' más hazai vállalat is felvirágozását ?

A felelet csakis, igenlő lehet. Hogy miért, a következőkben megkisérlendem kifejteni, s egyúttal 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 bizonyságául 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 szállíttatik a magyar liszt Triesten át · a nyugoti vidékekre, főleg Angliába s Brazíliába. Az ezen czikkben való kivitel folyton nagyobb lendületet vesz. Sajnos dolog azonban, hogy a triesti hajózási viszonyok hátrálólag hatnak ezen kiviteli kereskedés még nagyobb mérvbeni kifejlődésére. Legjobb bizonyságot 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 kérelmezik, hogy igy Fiume utján is eszközöltethetvén a szóban forgó czikk kivitele, a triesttőli függés alól felszabaduljanak.

A liszten kívül különben más czikk is van, melyet a magyar korona területéről, nagy mennyiségben, Fiúmén át, ugyancsak a nyiigoti országokba kivihetni. E czik a fa, mely még akkor is fényesen fentartá magát mint kiviteli czikk a fiumei piaczon, midőn minden elkövettetett a fiumei kereskedelem bénitására.

Már csak az említett két czikk is képes a „Lloyd"-on kívül még egy tengeri hajózási társaságnak a megélhetést Fiúméban 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 létesithetése czéljából, a magyar tengeri hajózás pártfogását s kedvezményezését kérik az országtól —· elesik, s egy magyar tengeri hajózási társaság alapítása ellen érvül fel nem hozható.

Csak azon kérdés volna tehát még hátra : miként létesittessék 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 piaczokat találnak az illető hajószállitmányok.

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

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

Tudjuk, épen a legutóbbi napoknak Fiúmét érintő eseményeiből, miszerint a kormány s az országgyűlés nem vonakodnának egy működését erélylyel megkezdett, hazai kiviteli kereskedelmünk fejlesztését czélzó magyar tengeri hajózási vállalatot mintegy 30,000 forintnyi évi segélyben részesiteni. 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 közremüködendnek, s hogy egyéb hazai vállalataink s tőkepénzeseink szintén nem vonakoclandnak *egy* biztos alapra fektetett, minden szédelgés! vágytól

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

Tíz év múlva 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 bizonyságot tett vállalattal bírunk, 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.

Fiúménak pedig különösen előnyére válnék egy ily tengeri hajózási társaság. Ritka város, mely főleg ipari vállalatokra nézve oly kedvezöleg 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, úgy 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 bírhat. 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 óvakodjunk. Triesetben is — a „LIoyd“-tól eltekintve — külföldiek ragadták magukhoz a tengereni közvetítésnek háládatos üzletét. Fiúméban eddig szintén a nagyobb ipari vállalatok küföldiek—francziák, angolok — kezeiben vannak. Ép úgy mint mi, a külföldi vállalkozók is beláthatják egy Fiúméban 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 franczia 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 ünerőnkből — a magyar tengeri hajózás és kereskedelem eszméjét megvalósítanunk, Fiume előnyeit már ma értékesítenünk, s ezek által ép úgy hazánk, mint kitűnő hazafias érzelmű tengeri városunk, Fiume részére, egy új anyagi tényezőt szereznünk. ----------

Havass Rezső.