

## TENGERI KERESKEDELMŰNK ÉRDEKEI.

A tengeri összeköttetés egy tekintélyes világkereskedelmi állásnak elfoglalására époly szükséges előzmény, mint az elfoglalt positionak megtartására szükséges biztosíték. Ez mai nap annyira elismert axioma, hogy további bizonyítása nem csak felesleges, hanem egyszerűen nevetséges. A tengeri összeköttetés előnyeinek eszélyes felhasználása a tengerhajózási érdekek gondos szemmeltartását teszi szükségessé. A tengerhajózási érdekek folytonos ápolása és fejlesztése valóságos létkérdés mindazon országokra nézve, melyek tengerifekvésük nélkül fogva hivatva vannak a világforgalomban activ részt venni. A természeti adományok közönyös elhanyagolása époly kérlelhetlen szigorral boszulja meg magát, mint a természeti erők könnyelmű elpazarlása.

A tengerhajózási érdekek nem csak a világ piacain való szerepelés, hanem az állam belső oeconomicai életének szerves kifejtése szempontjából is mérv- és irányadók arra, hogy valamely ország a világforgalom terén határozott állást foglaljon, hogy a verseny tusájában az egyszer elfoglalt positiont magának tartósan biztosítsa, minden figyelmét első sorban azon termelési ágakra kell fordítani, melyek képesek igazolt fölényt nyújtani neki vetélytársai felett; az egyik és másik teendőben siker nélkül fáradozik az ország, mely nem törődve a tengerforgalmi követelményekkel vagy nem ismeri fel helyesen tengerhajózási érdekeit, vagy nem fejt ki a kívánt erélyt, hogy azokat minden irányban érvényre juttassa.

Ez egyaránt, sőt még fokozottabb mérvben áll agricol, mint iparüző államról; mert a nyers termények inkább még mint az iparárúk a legolcsóbb közlekedési közegek, tehát tengerek s oceánokra utalvák; nagyobb mérvben áll tökeszegény, mint tökegazdag országra nézve; a tengereken folyó kereskedés legbiztosabb mód és eszköz levén tökegyűjtésre, tökeszaporításra.

Alig van Európában tengerparti állam, mely oly keveset gondoskodott volna maritim érdekeinek eszélyes ápolásáról, mint az osztrák-magyar monarchia; évtizedeken át megelégedett azon kétes értékű öntudattal, hogy büszkén ráutalhatott a Lloyd hatalmas vállalatra, mely tekintve járműveinek létszámát és a vállalatba fektetett tőkének nagyságát, csakugyan az első efféle európai vállalatok közt sorakozik. Vajjon azonban sikerült-e ezen társulatnak a monarchia tengerkereskedelmi igényeit vagy csak megközelítőleg is kielégíteni, vajjon volt-e, vajjon van-e összes törekvése irányozva a monarchia mindkét partvidéki területén feuforgó hajózási érdekeknek egyforma és összhangzatos kifejlesztésére, sőt vajjon sikerült-e neki még csak az általa annyira patrocínált, a többi kikötők rovására kedvezményezettett Triestet is a tengerforgalmi jelentőség azon polczára emelnie, melyre ezen fontos kikötőnek minden körülmények közt el kellett volna jutnia, el kellett volna jutnia még akkor is, ha minden favorizálás nélkül természeti kifejlésére utalva marad, ezt bővebben megvizsgálni szükségtelennek látszott; szükségtelennek látszott még akkoron is, midőn a közjogi dualismus megállapításával, a közgazdasági dualismusnak jogosultsága iránti öntudat, jelesen az osztrák maritim érdekeknel még nagyobb mérvben elhanyagolt magyar tengerhajózási érdekek figyelenbevételének szükségérzete méltán támadhatott volna úgy Lajtán innen mint túl.

Innen van, hogy a jelentékeny évi államsegélyben részvélő részvénytársulat nem találta szükségesnek az egymástól eltérő osztrák és magyar maritim érdekek természetét tüzetesen tanulmányozni, nem találta szükségesnek az egyszer megállapított hajózásüzleti főiránynak előnyei és hátrányai iránt kellő tájékozást, annak a monarchia összes belgazdasági életre való üdvös vagy káros hatása iránt biztos meggyőződést magának szerezni; még kevésbé vélte szükségesnek, hogy kedvelt szülő-

földjének és ápoltjának Finméban hivatlan vetélytárust neveljen, hogy a többi osztrák és magyar területi kikötőket pangó, tespedő helyzetükből kiemelje, szóval, hogy mint hivatása lett volna, az osztrák-magyar partvidéknek anyagi, szellemi megerősülését eszközölje, attól tartván, hogy különben oly versenyző erő bontakozhatott volna ki, mely kellemetlenül megzavarhatná subventionált nyugalmában. Világos, hogy a természeti erőfejtés ily öntudatos alakítása mellett nem keletkezhetett az ily egyenlőtlen versenyre kész és képes hajó- és tőkehatalom, és épen ezen hiánynál fogva a dualistikus irány valamint a közgazdaság terén egyáltalán nem, ugy különösen e téren soha eddig nem jutott vagy csak némi kifejezésre.

Mennyire bénítólag hatott ezen hatalmas társulatnak tengerhajózási egyedárúsága nem csak a magyar korona területén, hanem még Austriában is ugy a kereskedelmi tengerészet és hajóépítésnek, mint a hajózási mozgalomnak kifejtésére: nem nehéz adatilag kideríteni. Valamint az orvostudomány terén egyrészt a kórjelek a kórállapot felismerésére vezetnek, másrészt a gyógykezelés folytán mutatkozó fokozatos javulás vagy hanyatlás a használt szerek gyógyhatályára mutat: ugy a társadalmi intézmények terén is vannak egyrészt symptomák a társadalmi bajok felismerésére, vannak másrészt criteriumok a gyógyulás mérve szerint megítélhetni gyógyhatályát az alkalmazott társadalmi óv- és gyógyszereknek. Megbírálására tehát annak, hogy mennyiben lettek megóva, mennyiben fejlesztve a Lloyd tengerhajózási vállalatnak évtizedekre terjedő működése által a magyar államterületnek sőt az egész osztrák-magyar monarchiának tengerkereskedelmi érdekei, meg kell vizsgálnunk, hogy mily javulás állott be a kereskedelmi flottának fokozatos gyarapodásában, hogy miféle haladás mutatkozik a tengeri hajók belföldi gyártása körül, végre mily fejlődést vett a partvidéki hajózási a évenként mutatkozó mozgalom ugy a magyar mint az osztrák államterület részéről.

Határozottan állithatni, hogy alig van Európában tengeri hatalom, melynek kereskedelmi hajórajja az utolsó évtizedben oly csekély gyarapodást vett volna, mint az osztrák-magyar monarchiáé, melynek kereskedelmi flottája nem csak hogy

növekvést nem mutat, hanem positiv hanyatlást, akár tekintjük a tengeri hajózásra szolgáló járművek létszámát, akár azoknak tonna tértartalmát; pedig ez utóbbi legbiztosabb mérve a forgalmi képességnek. Korunk műtani haladásánál fogva valamint a hadi, ugy a kereskedelmi tengerészetenél nem többé a hajók száma, hanem azoknak szerkezete, jelesen hadászati tekintetben ellentállási és rombolási képességük, kereskedelmi tekintetben teherviselési képességük a döntő momentum, miért a hajószám gyarapodása vagy fogyatkozása magában véve nem elég biztos mérv a tengerforgalmi képesség megítélésére, de igen is elég megbízható criterium a tonnatérfogatban mutatkozó emelkedés vagy hanyatlás. A hosszú tengeri hajózásra, valamint a nagy és kis parti hajózásra minősített járműveket egybevéve azt találjuk, hogy ha a hajók számában igen, de a tonnatérfogatban, egy-két államot kivéve, nincs sehol hanyatlás, nincs legalább oly markirozott, a hajószámra és tonnatartalomra egyaránt mutatkozó hanyatlás, mint Ausztria-Magyarországban; így volt:

	1861.		1876.		többlet — keveslet	
	hajó	tonnával	hajó	tonnával	hajók számában	tonnatartalomra
Osztr.-magyar monarch.	3,286	341,724	2,531	316,609	—23 %	— 7.3%
N. Britanniában . . .	28,637	5,412,000	25,497	5,978,000	—10.9 „	+ 10.4 „
Norvegiában . . . . .	5,541	575,700	7,814	1,394,000	+41.6 „	+142.4 „
Olaszországban . . . .	16,552	682,900	32,019	1,076,000	+93.6 „	+ 57.6 „
Franciaországban . . .	23,097	1,040,000	15,524	1,037,000	—32.7 „	— 0.3 „
Spanyolországban . . .	9,707	355,100	2,886	665,000	—70.3 „	+ 87.2 „
Orosz birodalomban . .	3,486	409,900	3,535	530,000	+ 1.3 „	+ 30.0 „
Németalföldön . . . . .	2,231	539,800	1,827	541,000	— 1.8 „	+ 0.3 „
Svédországban . . . . .	3,108	302,400	4,357	526,000	+40.1 „	+ 74.1 „
Görögországban . . . .	4,153	383,900	5,000	297,000	+20.3 „	— 22.4 „

Ezen csaknem minden államban nagyobb-kisebb arányban mutatkozó gyarapodás szemben az osztrák-magyar fogyatkozással annál nagyobb jelentőséggel bír, minthogy tengerészetük már egy évtized előtt oly hatalmas volt, az osztrák-magyart annyira túlszárnyalja, hogy a további szaporodás nem ölthetett többé oly aránymérveket, mint a milyenre egy elmaradott országnak okvetlenül kell törekednie, ha lépést akar tartani a társországekkel. Ha még a Német birodalom tengerészetét számba vesszük, mely 1877 elején 4745 tengeri hajóval bírt, összesen 1,084,000 tonnával, akkor az osztrák-magyar monarchia mai

nap is csak 10-ik helyen sorakozik az európai államok közt, sőt külön tekintve a két államterületet még a kis Görögország is megelőzi Ausztriát, a Magyar birodalom pedig Belgiummal együtt utolsó helyen áll az európai államok sorában.

Hogy pedig a hanyatlás egyformán mutatkozik a monarchia mindkét államterületén: az legjobban tűnik szembe, ha az 1876-iki állomány párhuzamba tételük az 1871-ik évvel, mely időtől fogva, különösen pedig az 1873-iki válság után, legszembe-tűnőbb a hanyatlás. Így volt:

## Ausztriában:

	1871.	tonnával	1876.	tonnával
hoszújratú.	488 hajó	248,737	427 hajó	218,295
nagy és kisparti hajózásra	2,195 „	46,376	1,732 „	30,563
együtt	2,683 hajó	295,113	2,159 hajó	248,858

a csökkenés tehát, tekintve a tonnatérfogatot = 19%.

## Magyarországban:

	1871.	tonnával	1876.	tonnával
hoszújratú	165 hajó	78,838	146 hajó	63,801
nagy és kisparti hajózásra	222 „	4,720	226 „	3,950
együtt	387 hajó	83,558	372 hajó	67,751

a csökkenés tehát a tonnatérfogatra nézve szintén = 19%.

Még kirivóbb az osztrák-magyar keresk. tengerészetnek szegénysége, ha tekintetve vesszük, hogy a fenebbi hájószámból mennyi esik a tengeri gőzösökre, miután csakis azok hivatvák nagyobb mérvű szereplésre az oczeánokon folyó üzletküzdelemben; már pedig a hosszú, vagyis a világ oczeánjaira terjedhető hajózásra minősített járművek közt egy-két év előtt még 77 osztrák és 1 magyar gőzös szerepelt, ellenben 1876-ban már csak 70 osztrák tengeri gőzös jelentkezik a hivatalos hajólajstromokban, az egy magyar onnan eltűnt; a parthajózásra szánt járművek közt 1876-ban összesen 23 osztrák és 5 magyar gőzös fordul elő, úgy hogy az osztrák-magyar tengeri gőzösök összlétszáma nem rúg többre, mint 98-ra; holott Nagy-Britannia 4335, Északamerikai szövetség 4320, Svéd-norvégia 905, Franciaország 537, Német birodalom 319, Orosz birodalom 285, Spanyolország 230, Olaszország 142, sőt még

a kis Dánia is 169 tengeri gőzös felett rendelkezett 1876-ban; mindezekkel tehát távolról sem mérkőzhetik az osztrák-magyar monarchia, és nem szomorú tünemény-e, hogy az annyi millió nép anyagi-szellemi ereje, a természet annyi adománya, a szorgalom annyi terményei felett rendelkező osztrák-magyar monarchiának tengeri gőzflottája nem nagyobb, mint az egy Hamburg városáé? Mennyivel gazdagabbak lehetnénk e tekintetben is, ha a Lloydnak a helyzetet teljesen uraló kizárólagossága le nem kötné minden versenyzésnek kibontakozását!

Hogy pedig a Lloyd túlhatalmaskodása leginkább a magyar littoralénak önálló hajózási tevékenységére hatott ki elfojtólag a nélkül, hogy a világforgalmi főpiacokkal reánk nézve előnyös maritim összeköttetést sikerült volna előteremtenie, legjobban tünik ki, ha visszatérünk azon időre, midőn a Lloyd-társulat csak keletkezőben volt, vagy legfeljebb első zsenge korát élte és nem részesült még hatályos államsbventióban; akkoron a magyar-horvát tengerpartnak hajóállománya, kivált tekintve a nagy parti hajózásra minősített járműveket, jóval nagyobb volt mint ma; haladásdús 40 év múlva tehát szegényebbek vagyunk, mint voltunk 1836-ban; ez következő párhuzamból világlik ki; volt:

		1836.		1876.		többlet — kevesblet	
	hajónk	tonnával	tonnával	tonnával	tonnával	hajók	tonnatart.
hosszú járatu tengeri	49	12,410	146	63,801	+200%	+414%	
nagy parti hajózásra való	117	4,460	7	927	— 94	— 80	
kis	127	450	219	3,023	+ 72	+572	
	összesen	293	17,320	372	67,751;		

a nagy parti hajózásra, vagy az Adria összes kikötőivel való forgalom eszközlésére szolgáló hajókban tehát ma szegényebbek vagyunk, mint voltunk 40 év előtt, midőn még nem volt kezünkbe adva kereskedelmi és tengerészeti politikánk autonom kezelése, midőn még nem éltük át a földtehermentesítés, a munka, ipar és tőke felszabadítását, és annyi egyéb reformmozgalom folytán bekövetkezett nagymérvű közgazdasági átalakulásnak műfolyamát. Látni ebből, mely irányban hatott ki leginkább elnyomólag a Lloydnak minden versenyt lehetlenítő tengeri uralma; gőzösei által tengerpartunk hajói leszorítottak azon térről, melyen előbb biztos keresetet találhattak a nélkül,

hogy ezen positiv veszteségünkért legkisebb kárpótlást nyertünk volna a távolabb fogyasztási piacok megszerzésében, mint azt alantabb tüzetesen fogjuk kimutatni. A Lloyd vállalat a helyett, hogy a távol vidékek meghódításában kereste volna feladatának helyes megoldását, a közel levő és hajóinktól megjárt hajózási tért foglalta le, onnan szorította ki a magyar tengerészetet, hol egyedül jelentkezhetett és pedig méltó vetélytársaként, míg ha a tért szabadon hagyja hajózási tevékenységünknek, annál sikeresebben fejthette volna ki összes erélyét oly forgalmi helyeken való uraló állásnak kivivására, melyek még ma is üzletkörének főirányát képezik, a nélkül, hogy 40 évi fáradozásai után mai napig sikerült volna ez irányban célzt érnie. Osztrák-Magyarország a keleti tengerkereskedésben koránsem játszván azon praeponderans szerepet, melyet ily hatalmas és gazdagon javadalmazott tengerhajózási vállalat segélyével lehetne és tekintve geographiai fekvését, tekintve a kelethez való közelségét, tekintve végre osztrák iparosságának kivált a kelet szükségleteire számító iparának fölényét, okvetlenül kellene is vinnie; az Adria hullámain megsemmisített magyar forgalom kiszorításáért nem adatott kárpótlás sem Ausztriának a kelet felé való exportjának valami különös fejlesztésében, se nem az osztrák-magyar monarchiának a keleti tengerkereskedés terén szerzett valami különös súly és nyomatékban, mint ez szintén alantabb tüzetesen meg lesz mutatva. Egészséges verseny helyett kényelmes egyeduradalom, a forgalmi eszközök szaporodása helyett azoknak folytonos kevesbedése, a parti hajózás élénkülése helyett a hajómozgalom folytonos laukadása, sajnos egyik szüleménye az ép oly helytelen, mint semmiféle eszélyes indok által nem igazolt szerepváltásnak.

Ugyanazon zsibbasztó kihatás érezhető a hajóépítés terén. A hajógyártás, mely ezelőtt ugy Lajtán innen mint túl a kifejlettebb iparágak közt sorakozott, évről évre sajnos mérvben süllyed alá, <sup>1)</sup> ugy, hogy míg 1869—71-ig csak a fumei, buccarii és portoréi hajógyárainkból még 62 hajó került ki

---

\*) V. ö. Annuario maritimo Triest 1875—76; Navigazione e commercio in porti antriaci Triest, 1871—75. Statist. Monatschrift 3-ik évf. XII. füz. 1877.; magyar stat. évkönyv ötödik évfoly. 1877 stb.

28,500 tonna térfogattal, és négy nagyobb gyártelepen kívül még 12 mütelep tengeri hajók hol új gyártásával, hol kitatarozásával foglalkozott, 1876-ban már csak 7 telep volt ez úgban tevékeny, ez évben összesen csak 11 hajó állítottatott elő 3642 tonnával, mi mintegy 581,825 frtnyi értéket képviselt; Ausztriában 1872-ben 39 telepen még 479 hajó gyártatott 12,138 tonna térfogattal és 2.180,00 frtnyi értékben, ellenben 1876-ban csak 9294 tonna tartalmu 217 hajó 1.634,000 frt értékkel volt az évi termelés.

Az egész öt évi időközben, t. i. 1872—76-ig, az osztrák és dalmát tengerparton 1367 tengeri hajó újból építettett 58,613 tonnával és 11.2 millió frt értékben, míg a magyar-horvát tengerparton ugyanazon quinquenniumban csak 70 hajó 24,688 tonnával és 3.5 millió forint értékben lett kiállítva; de még szembetűnőbb a különbség a két államterületnek ebbeli iparosága közt, tekintve a hajók átépítését és kitatarozását; ugyanis míg az osztrák gyárakban 3.838,000 frtnyi költségen 2790 hajó lett átépítve, illetőleg kitatarozva, nálunk ezen egész idő alatt csak 35 hajó lett reconstruálva vagy kijavítva 12,266 frtnyi költséggel; mennyivel nagyobb volt tehát az ottani gyártelepek munkakeresete a miénkhez képest! Pedig az 1872. 25. t. ez. megegedi, hogy azon vállalkozók, kik a tengeri hajók átépítését iparszerűleg üzik és e célra hajógyárral vagy hajóépítkezési térrel bírnak, a hajók építéséhez vagy felszereléséhez szükséges tárgyakat vámmentesen behozhassák. Igaz, hogy az utóbbi éveknek általános hitel- és üzletpangása, valamint minden egyéb iparágra, ugy a hajóépítési üzletre is lankasztólag hatott ki, és ezen általános válság teljesen paralyzálta az idézett törvény üdvös célzatát, de válságmentes időszakban sem lehetne a nyújtott vámkedvezmény oly varázshatással, mint ha nemzeti irányu tengerkereskedelmi politika mellett tengerhajózási szempontból nagyobb önállósággal bírnánk.

Nem vigasztalóbb azon kép sem, melyet az osztrák-magyar kikötőkben évenként megforduló hajók mozgalma tüntet clénk, ebben is mindinkább a Lloyd-társulatnak előző kihatása félreismerhetlenül tükröződik vissza. A közlekedésnek át van adva az osztrák-dalmát partvidéken 101, a magyar-horvát parton 12 kikötő; ezeknek összes hajóforgalma egy-egy évben első



pillanatra elég jelentékenynek látszik, jöllehet a többi tengerhatalmakéhoz mérve az is elég mérsékelt; de közelebb tekintve nagyon összetörpül, mert nagy része a járó-keelő hajóknak nem is kereskedelmi célból fordul meg kikötőinkben, sőt még nagy része azon hajóknak is, melyek kereskedelmi művelet végett érkeznek ide, vagy innen távoznak, szállitmány nélkül jönnek, vagy üresen hagyják el kikötőinket; ez utóbbi körülmény pedig biztos jelzője pangó, tespedő keresk. forgalmunknak.

Tekintet nélkül a művelet végett vagy a nélkül, meg-  
rakodva vagy szállitmány nélkül jött ment-hajókra, az 1871—75-ig terjedő öt évi időszakban átlag egy-egy évben

			érkezett	
			hajó	tonnával
osztrák-dalmát kikötőkbe	.	.	45,592	4.201,866
magyar-horvát	"	.	5,415	278,131
együtt:	.	.	51,007	4.479,997;
			elindult	
			hajó	tonnával
osztrák-dalmát kikötőkből	.	.	45,600	4.219,719
magyar-horvát	"	.	5,389	283,574
együtt:	.	.	50,989	4.503,293;

az összes forgalom tehát mindkét államterületi kikötőkben nem egészen 9 millió tonnát tesz, míg a nagy-britanniai kikötők hajómozgalma 1876-ban 50·8 millió tonnára rugott, az olasz kikötőké 16·6 millió, a francziáké 13·4 millió, a német birodalmiaké 12·9 millió tonnát tesz stb.

De vizsgáljuk meg, hogy az érkező és induló hajók közt hány érkezik vagy indul, mely nem kereskedelmi célból keresi fel kikötőinket, hanem vagy elemi csapások folytán, vagy viz, kőszén, élelmiczikkeek beszerzése miatt, vagy egyéb nem műveleti okból ide vetődött; efféle „di rilascio“ név alatti hajózásban a fentemlitett öt évi átlag szerint:

	érkezett		elindult	
	hajó	tonnával	hajó	tonnával
az osztrák-dalmát kikötőkbe	8,260	637,822	8,284	641,051
a magyar-horvát	263	5,624	279	6,342
együtt:	8,523	643,446	8,563	647,393

A kereskedelmi műveletben tevékeny hajók közt ugyanazon öt évi átlag szerint:

	érkezett		elindult	
	megrakodva		üresen	
	hajó	tonnával	hajó	tonnával
az osztrák-dalmát kikötőkbe	24,419	2.787,574	12,913	776,470
magyar-horvát	3,593	194,207	1,358	78,239
együtt:	28,012	2.981,781	14,271	854,709

	érkezett		elindult	
	megrakodva		üresen	
	hajó	tonnával	hajó	tonnával
az osztrák-dalmát kikötőkbe	23,839	2.557,898	13,476	1.020,770
magyar-horvát	3,417	215,033	1,692	62,199
együtt:	27,256	2.772,931	15,168	1.028,969

Ennélfogva a tonnatérfogat szerint, mely, mint már másutt is említettük, leghelyesebb mérve a hajózási mozgalomnak, a kereskedelmi célból az osztrák-dalmát kikötőkbe érkező hajóknak egy ötöde, a magyar-horvát kikötőkbe érkezőknek több mint egy negyede szállitmány nélkül jön, ellenben az elinduló hajóknak nálunk egy ötöd, Ausztriában több mint egy negyedrész üresen, vagy is visszateher nélkül hagyja el a kikötőt, mi eléggé tiszta megczáfolása azon igen terjedt feltételezésnek, mintha nálunk nagyobb mérvben hiányzanék a visszszállitmány mint Ausztriában; mi pedig rendesen érvül szokott használtatni önálló tengerhajózá-  
sunk lehetősége ellen. Kétségkívül mind a két államterületnek tengerhajózási üzlete elég szomorú képet tüntet fel, mert tekintve a tétlen vagyis merőben átmenő, valamint a rakomány nélkül járó-kező hajóktól, a valóságos hajómozgalom az összes magyarterületi kikötőkben, ha a jövet-menetet egybefoglaljuk, nem mutat fel többet, mint 7,010 hajót 409,240 tonnával, és az osztrákterületi kikötőkben 48,258 hajót 5.345,470 tonnával, mi körülbelül annyi, mint magában véve az egy hamburgi kikötőnek egy évi hajómozgalma.

De lássuk magát Fiumét. Már 1836-ban, mely évben a Lloyd-társulat legelőször alakult gőzhajózási vállalattá, a kikötött hajók száma 2,379-re ment, és köztök 2,005 hajó 42,254 tonnatérfogattal szállitmánynyal érkezett 1.355,105 frt behozatali értékkel; elindult ugyanazon évben 3,143 hajó, köz-

tők 1,425 megrakodva és pedig 54,012 tonnatértartalommal és 1.962,000 frt értékű kivitellel; az összes fiumei hajómozgalom tehát 5,522 hajót tüntet fel, melyek közül 3,430 rakmánynyal járt, tehát activ kereskedést üzött, holott 40 év mulva, t. i. 1875-ben:

	hajó	tonnával	köztök di rilascio v. szállitm. nélk.					hajó	tonnával
érkezett	2.596	167.355					739	37.108	
elindult	2.571	169.798	"	"	"	"	359	7.486	
együtt:	5.167	337.153	"	"	"	"	1.098	44.594	

a hajómozgalom ennél fogva csak a tonnatérfogat szerint annyi-val kedvezőbb most, mint 40 év előtt; de legkevésbé sem tekintve a hajók számát, mely 1836-ban nagyobb volt mint mai nap; és mennyire élénkebb volt Fiumének hajóforgalma még a hatvanas években, a midőn Magyarországnak a Lloyd államsegélyezéséhez való aránylagos hozzájárulása még nem lett törvényképen megállapítva, onnan tetszik ki, hogy például 1863-ban 6,615 hajó 139,941 tonnával érkezett Fiuméba és 6,688 hajó indult el onnan 148,893 tonnával, úgy hogy főkikötőnk összes hajózási mozgalmá 13,303 hajót tüntet fel 288,734 tonnával; tehát 12 évvel ezelőtt 8,136 hajóval több fordult meg Fiumében, mint az utóbbi időben, és a tonnatérfogat szerinti különbség csak 48,419-et tesz az 1875-ki forgalom javára.

De hogy az 1875-ik évi árumozgalomból mily csekély rész jut a Lloyd gőzöseinek osztalékul, onnan tetszik ki, hogy ez évben a Lloyd járművein nem több mint 2.9 mill. frt érték szállított Fiuméba, és 3.6 mill. frtára szállított el onnan, tehát az összes tenger felől Fiuméba jutott, valamint onnan tengeren át kifelé szállított árértéknek alig több mint egy harmadrésze a Lloyd gőzösei által lön eszközölve.

Még praegnansabb mérvben mutatkozik csekélyisége azon szolgálatnak, melyet a Lloyd főkikötőnknek még a legutóbbi időben tett, következő összeállításból. A fiumei ipar- és keresk. kamarának utolsó tudósítása szerint az árumennyiség, mely Fiuméba via mare érkezik, az 1872—74-ik évi átlag szerint 1.084,281 métermázsát tesz egy-egy évben, a tenger felé való export pedig átlagban 640,437 métermázsá; már pedig 1876-ban a Lloyd-társulatsaját kimutatás szerint az általa eszközölt import nem többre ment, mint

151,261 métermázsa rá, vagyis az egész tengerimportnak csak 11%-a (nem egészen egy hetedrésze) a Lloydnak köszönhető; még leverőbb ezen csekély import, ha azt részletezzük, mert abból a külföldről 116,621 métermázsa jött, jelesen 1,323 métermázsa Velenczéből, többnyire bőrök, halak és szappan; 109 m. Anconából, jobbara nyers bőrök; továbbá 1,224 métermázsa dohány Cavallából és Sarasnából, még 114,863 métermázsa Odessa és Nicolajefből, és pedig gabna, jelesen rozs; ez volt tehát Fiuménak 1876-ban külföldről való tengerimportja a Lloyd járművein, mihez még 35,000 métermázsa árú sorakoztak Triesztből meg Dalmáthomból; az előbbi úton került oda jobbara cukor, kávé, rizs, halak, sajt, sör stb., az utóbbi úton olaj, füstölt hús, bőrök stb.

Nem kecségtetőbb a Lloyd által 1876-ban eszközölt fiumei kivitel sem, sőt tekintve az irányt, melyet az áruforgalom vett, még megszegyentőbb mint az import; ugyanis szállított Fiuméből a Lloyd vállalat által a mondott évben összesen 109,627 métermázsa kifelé, tehát az évi átlagos maritim kivitelnek csak egy hatodrésze, t. i. 17% általa lett eszközve, és pedig abból csak 3,942 métermázsa direct úton ment külállamok felé, nevezetesen 1,795 métermázsa a Levantéba, a többi Görögországba, Egyiptomba, Velence és Anconába és pedig jobbara csak papir, úgy hogy a fiumei papirgyárnak készítményein kívül a Lloyd gőzösein alig szállított több mint néhány mázsa egyéb árú közvetlenül a külföld felé, ezek közt leginkább nyers bőrök, halak, gépek és füstölt hús. Triesztbe ugyanez évben a Lloyd által lett szállítva Fiuméből 82,589 métermázsa (63,080 mázsa liszt, 10,996 mázsa papir, 4,069 mázsa gabna, 809 mázsa méz, azonfelül még bőrök, fagygyü, besózott és füstölt hús, olaj stb.), végre 23,096 métermázsa a Lloyd járművein Dalmátia felé vette útját, névszerint 8,258 mázsa gabona és 7,857 mázsa liszt, a többi papir, dongafa, vas és egyéb gyártmányok, kincstári ingóságok, butor és egyebekre oszlik.

De mennyire elhanyagolva van Fiumének maritim érdeke, azon körülményből is tűnik ki világosan, hogy Fiumének continentalis forgalma összehasonlíthatlanul nagyobb arányban fejlő-

dött ki az utóbbi 6 éven át, mint tengeri forgalma; így a fumei ipar- és keresk. kamarának tudósításai szerint volt az összes import és export

	via terra	via mare
1869-ben . . . . .	3.262,897 frt	11.955,528 frt
1870-ben . . . . .	4.422,112 „	13.381,074 „
1871-ben . . . . .	4.708,892 „	14.693,574 „
1872-ben . . . . .	7.091,354 „	18.770,392 „
1873-ban . . . . .	8.187,619 „	20.093,694 „
1874-ben . . . . .	19.098,663 „	18.887,111 „

Mig tehát a szárazföldön át a forgalom 1869-től 1874-ig 454<sup>o</sup>/o-al növekedett, a tengeri forgalom ugyanazon időközben csak 58<sup>o</sup>/o-nyi növekvést mutat, és mig ezelőtt a tengeren át folyó behozatal és kivitel több mint háromszor akkora volt, mint a continentalis forgalom, 1874-ben az utóbbi már túlhaladta a maritim forgalmat, szemben 188 mill. frt import és exporttal, mely a tengeren át folyt 1874-ben, 19 mill. frtra ment az import és export, mely continentalis úton nyert helyet; világos tehát, hogy a maritim forgalom korántsem képes lépést tartani a continentalis forgalommal, az utóbbinak expansiója nem szülvén hasonmévű fejlődést a maritim forgalomban: tenyeren fekszik, hogy ha Fiumének tengerkereskedelmi érdekei nagyobb méltatásban, eszélyes gondozásban és tervszerű kifejtésben részesítették, a continentalis forgalom, mely a jelen viszonyok közt a tenger felé inkább gátot lel mint istápolást, még jóval fokozottabb arány-mévben emelkednék; hiszen még a jelen zsibbasztó körülmények közt is 1874-ben a continentalis forgalom a megelőző évéhez képest 133<sup>o</sup>/o-nyi emelkedést tüntet fel.

Ha azon forgalmi üzletet, mely a Lloyd által 1876-ban Triest felől és felé lett eszközölve, a fumeival párhuzamba tesszük, nagyon is szembeszökik a különbség; így a vállalat saját kimutatásai szerint volt a triesti kikötőben az 1876-ik évi

	import métermázs	export métermázs
Görögország, Levante és Oriens vonalain . . . . .	1.121,286	754,522
a keletázsiai vonalokon . . . . .	119,304	30,657
Velence felé és Velenczéből . . . . .	173,995	99,453
dalmát-albániai kikötők felől és felé. . . . .	33,073	190,032
összesen . . . . .	1.447,658	1.074,674

ehhez képest a fumei kikötőből a Lloyd segélyével való forgalom alig 10-ed részét teszi a Lloyd gőzösein Triestből induló forgalomnak, és miután a többi magyar-horvát kikötők nem is részesülnek a társulat irányában csakis Fiuméra nézve kikötött direct gőzhajózás kedvezményében, az összes magyar korona területe nem egészen 10<sup>o</sup>/o-al vesz részt az osztrák-magyar Lloyd által eszközöltetni szokott árúszállítás jótéteményében.

Ha már Fiume maga oly zsenge tengeri forgalommal bír, könnyen elképzelhető, hogy mily szegényes a többi kikötőink hajózási mozgalma, és csakugyan, ha az egyedül kereskedelmi műveletben activ és megrakodtan érkezett és elindult hajókat, valamint az általuk előidézett szállitmányüzletet vesszük számba, akkor 1875-ben:

	érkezett			elindult		
	hajó	tonnával	értékkel	hajó	tonnával	értékkel
Zengbe . . .	664	57.241	1.9 millió frt	732	63.970	2.1 millió frt
Buccariba . .	364	7.732	0.3 „ „	107	3.923	0.1 „ „
Carlopagoba.	127	3.021	0.4 „ „	143	5.642	0.2 „ „
többi 8 kikötőbe	500	5.097	0.4 „ „	466	20.832	0.4 „ „

és a fennebbi 8 kikötőnk közül még csak Novi, Portoré, Czirquenizza, meg San-Giorgio bír némi jelentőséggel, míg Szelcze, Jablonác, Szinizza és Portoteploban oly zsenge a hajómozgalom, hogy az egyik-másikba az egész 1875-ik éven át egyedül egy rakott hajó sem kötött ki, vagy azokból egy hajó sem indult el szállitmánnyal; ez annyival szomorúbb képe maritim életünknek, minthogy még a múlt században is ennél nagyobb üzleti forgalom élénkíté kikötőink hajózását, Buccariból akkoron 300—500.000 frtára való árúszállítatván kifelé. A múlt század utolsó két évtizedében Fiume, Buccari, Portoré, Czirquenizza és Novi kikötőink be- és kivitele tett, és pedig 1784-ben 2.3 mill. frtot, 1788-ban 3.5 mill. frtot, 1790-ben 4.7 mill. frtot, úgy hogy ezen folytonos emelkedés akkori tengerkereskedelmi fejlődésünkről kétségtelenül tanuskodik. Korunkban távolról sem mutatkozik hasonmervű fejlődés, ugyanis az összes 12 magyar-horvát kikötőnek behozatala 1865—75-ig 7.3 mill. frtról 11.8 mill. frtra emelkedvén 61<sup>o</sup>/o-nyi gyarapodást mutat, a kivitel ugyanazon időben 7.7 mill. frtról 11.4 mill. frtra felszaporodván, csak 46<sup>o</sup>/o-nyi növekvést

ültet fel; szomorú tengerforgalmi viszonyaink további illusztrációjául azon sajnos észlelet szolgál, hogy idegen lobogó alatt egy-egy évben alig vetődik hozzánk egyik vagy másik gőzös, így péld. 1875-ben csak egy angol és egy orosz gőzös érkezett ide, sőt az összes 5265 hajó közt, mely partvidékünkön ez évben kikötött, csak 1218 hajó jelent meg idegen, jobbra olasz és görög lobogó alatt, összesen nem több mint 20 vitorlás hajón más lobogó volt látható, hol török, hol angol, hol amerikai vagy norvégiai; megjegyzendő még, hogy az idegen lobogó alatti hajókból 486 jött üresen és 291 távozott minden szállitmány nélkül.

Fő oka ezen szomorú állapotoknak, hogy összes tengeri kereskedésünk a Lloyd vállalatnak minden versenyt lehetlenítő uralma alatt oly irányba tereltetett, mely nem felel meg belső oeconomicai viszonyainknak, nem felel meg termelési igényeinknek. Azon ép oly sokszor hangoztatott, hitágazatképen elfogadott elv, hogy az osztrák-magyar monarchiának világtörténelmi missiója: a culturéletet átültetni keletre, reánk nézve azon téren is kizárólagos alkalmazást nyert, melyen kereskedelmi érdekeink épen ellenkező irányban várják és követelik erőteljes kifejtésüket.

Nincs tagadás benne, hogy Magyarországnak is egyik culturmissiója: a nyugot és kelet közti culturáramlatot közvetíteni; a polgárosodást, a szellemi haladás és humanitás elemeit nyugatról keletre átvezetni, kétségkívül egyik specifeus feladánya hazánknak, de mi ezen magasztos missiót teljesíthetjük a nélkül, hogy tengeri kereskedésünk ellentétes követelményeit kellene feláldoznunk. Több mint 227 geogr. mértföldre terjedő continentalis határunk, meg a Duna tekintélyes folyamvidéke azon terrenum, melyen e feladatot bőségesen valósíthatjuk.

Szárazföldi kereskedésünknel kell, hogy a kelet legyen vezéresillagunk. Ezen igazságot részletesen fejtette ki György Endre „Keletre Magyar” czimű koszorúzott pályaművében; felsorolva mindazon teendőinket, melyek e tekintetben ugy az ipar és kereskedelmi, mint a közlekedési politika terén reánk várnak. Tüzetesen jelöli ki a szerző a teendők körét, mely ez irányban valamint

a kormány, testületek és egyletek, úgy minden egyes állampolgár előtt nyílik, javaslatba hozza az eszközöket, melyek segítségével egy általános mozgalom ez irányban megindítható és egységes szervezés mellett a kitűzött cél felé sikerbiztosan vezethető.

Szemközt a kettős vasuti csatlakozással, mely Románia felé a legközelebb jövőben befejezett tény lesz, szemközt a vaspályai összeköttetésekkel, melyek Szerbország és a Bosnyák tartomány felé hibetöleg nem távol időben a valóság stádiumába lépendnek, szemközt a Duna szabad forgalmát gátló akadályoknak közel kilátásba helyezett international úton leendő eltávolításával, nem szabad késnünk azon természeti fölényünk teljes érvényesítésére mindent előkészíteni, melyet fejlettebb iparunknál fogva a bennünket környező kelet felett, szomszédságunknál és a kelet szükségleteinek, szokásai, kereskedelmi és egyéb életviszonyainak könnyebb felismerésénél fogva a távolabb levő versenytársak felett birunk; helyesen mondja György: nálunk a házi ipar szétrombolása, a gőzerő megjelenése által létesített krízis dühöngése már megszűnt az ipar terén, iparunk már az új formában, a világforgalom modern behatása alatt fejledezik, míg keleti szomszédaink nagy részénél ez új fejledezés nem mutatkozik, túlnyomó nagy részénél pedig még a krízis meg sem jelent, mely pedig ellenállhatlan erővel és kikerülhetlenül el fogja söpörni a jelen iparállapotokat ott is.

Igenis, szárazföldi kereskedünk súlyontját a keletre kell fektetnünk, mindent el kell követnünk, hogy azon pangó, tepsődő helyzetből, melyben az mai nap fetreng, mielőbb kiemelkedjék, azon szomszéd kelet tartományokat mielőbb kell kereskedelmileg meghódítanunk, melyek a tengertől való távolságuknál fogva még nem estek zsákmányul a tengereken hatalmas nyugoteurópai államok mindig tovább és tovább terjedő hódító kereskedelmi hadjáratának. Igen, e téren mindent el kell követnünk, hogy a forgalom ne csak rajtunk át vonuljon kelet felé és az activ kereskedésben nekünk oly alárendelt szerep jusson, minő fájdalom, eddigelé jutott, hogy az átvitel leszámításával a magyar keleti forgalom a behozatalnál 3, a kivitelnél  $3\frac{3}{4}$  millió forintnál alig becsülhető többre. Itt nyílik kereskedelmi politikánknak ép oly tág mezeje, mint háladatos és aránylag könnyen megoldható feladat.



A tengeri kereskedésnél ellenben a kelet nem lehet iránypontunk. A keletnek távoli vidékei azon nemzetközi nagy küzdter, melyen a legeléaladottabb iparüző országok, kifejlett kereskedelmi üzlet, tőkchatalom, ügyesség és századok során át szerzett tapasztalatok felett rendelkező nemzetek versenytfutva megmérkőznek egymással; a mi nekünk kelet felé kivinni valónk van, vagy a közel jövőben kivinni valónk lesz, az vagy épenséggel nem kerestetik az Oriens viláfgorgalmi piacain, vagy azokon nem képes megállani a versenyt olcsóbban és jobban termelő országok árúczikkeivel. Ha tehát tengeri forgalmunk súlypontját is kelet felé fektetjük, oly irányt követünk, mely nem csak meddővé teszi kivitellünket, és ezzel a bevitelt is, tehát összes tengeri forgalmunkat békóba veri, hanem kiviteli czikkeinket azon természeti útról elvonja, melyen bizton piacra találtak volna. Keletnek hozzánk közel fekvő, de még a viláfgorgalmi hálózatba belc nem vont tartományait pedig nem szükséges nekünk tenger útján felkeresnünk, hozzájuk biztosabban és gyorsabban férhetünk vasutaink, meg a Duna, Száva és egyéb folyóvizeink segélyével.

Ausztriának ellentétes érdeke van. Ausztria fejlettebb iparával, jelesen az Oriens szükségletei szemmeltartásával, nagyra nőtt iparosságával, és az e téren még a nyugotcurópai államok felett is kivivott fölényével, határozottan keletre van utalva, utalva van jelesen az Oriens azon nagy forgalmi piacaira, melyeken mi mostani termelési viszonyaink közt mint kereskedők teljességgel nem jelentkezhethetünk, mert nincs mit ott keresnünk akár eladó-, akár vevőképen. Ausztria ellenben, melynek már is sikerült egyik-másik gyártmányával az ott befészkelődött forgalmi viszonyokat annyira kiforgatni s javára fordítani, hogy a századokon át biztos kelettel birt országok a küzdterről leszorittattak, melynek továbbá már eddig is sikerült legtöbb a levantei forgalomban keresett iparárúinak diadalmas versenyt szerezni, méltán életfeladatnak tekinti, ezen nagy áldozatok és fáradoalmak árán meghódított ösvényen feltartóztatlanul tovább és tovább haladni. Számos akadály, mely az osztrák termelési viszonyoknál kedvezőbb helyzetben levő vetélytársaktól keleti üzlethódításának útjába gördítettik, túlfeszített erővel leküzdendő; az előnyösb positió-

ban levők a nyeregből kiemelendők, az általok kivivott előnyök túlszárnyalandók, szóval ezen nehéz küzdőterén gyakran egyenlőtlen fegyverrel kell Ausztriának megbirkózni a csataedzett nemzetekkel, hogy magának azon emporiumokon fedett állomást biztosítson, melyek gyűpontjai a kelet forgalmi életének.

Helyesen jár el a Lloyd vállalat az osztrák forgalmi igények érdekében, midőn kiválólag, sőt kizárólag ez irányban fejti ki összes cselekvőségét, de ezzel ellentétes érdekünket akaratlanul is háttérbe szorítja, összes öconomiai létünk kifejlését elbénítja, végképen elfojtja, mert elzárja előttünk azon tengeri utat, melyen egyedül jelenhetünk meg biztosan mint eladók ép úgy mint vevők. Magyarország nyers terményeivel úgy mint sajátlagos iparával Nyugot-Európára és a transatlanti vidékre van utalva. Nekünk tengerúton közvetlenül azokkal kell érintkezésbe jönnünk, kik annál olcsóbban szolgáltatják a nekünk hiányzó gyarmati ipar- és egyéb árúkat, minél biztosabban számíthatnak a nekik szükséges gabonánkban, lisztünk, boraink, mufánk és annyi egyéb terményünkben kínálkozó vissz szállitmányra. Felismerte az efféle összeköttetésünk szükségét országunk legislatívája, midőn azon nem csekély pénzösszeg mellett, melylyel a Lloyd segélyezéséhez évenként járulunk, sarkba szorult finánczállapotaink daczára is jónak találta az 1877-ki budgetben a Glynn-féle hajózási vállalat javára Liverpool-Fiume közt eszközendő járatokért rendkívülileg 25,000 frtot megszavazni.

De nem csak specificus magyar, hanem osztrák-magyar érdek a mellett szól, hogy a monarchia tengeri kereskedésének ne legyen csak egy kizárólag keletnek tartó iránya, hanem hogy a mellett hason, vagy csak megközelítő aránymérvben fejlődjék ki Nyugot-Európa és Amerika felé is önálló tengerforgalmi irány. Ez utóbbinak teljes elhanyagolása azon visszasságot szülte, hogy Osztrák-Magyarország azon árucikkeket, melyek a nyugot-európai forgalom útján, vagy az atlanti Oczeánon át kerülnek ide: legnagyobb-részt nem a legtermészetesebb úton, t. i. saját kikötőin át, hanem Hamburg és Bréma közvetítésével, a németbirodalmi vaspályákon át nyeri; így 1875-ben hivatalos kimutatások szerint

az import kávé, fűszerek és déli gyümölcsből, továbbá dohány, pamut, köolaj, rizs, gyapju és selyemből, valamint vegyészeti és erjedési anyagokból, indigo és egyéb festékszerekből, végre pamutfonatokból, pamutárúk és selyemszövetekből, e czikkek forgalmi ára szerint, összesen 240 millió forintot képviselt, és ebből csak 50.7 millió forint ára Triest kikötön át, 1,379.874 frt ára Fiume és a többi osztrák-magyar kikötőkön, a többi pedig jobbra a német birodalmon át került a közös vámterületre.

Még világosabban tűnik ki azon aránytalanság, ha ugyanazon árumozgalom merő súly szerint és csupán Németország irányában vétetik tekintetbe, ugyanis a mondott 1875-ki évben a fennemlített árúcikkekben 3.485,654 vám-mázsa a német birodalmon át, és csak 2.121.434 vám-mázsa került az osztrák-magyar kikötőkön át a közös vámterületre, holott ezen arányviszony 1870 óta már némileg javult; ez évben t. i. a porosz-francia háború, jelesen az észak-német kikötők ostromzár alá vétele folytán az oda irányuló kereskedésnek nagy része Triest felé lön terelve, mi nem vezett el nyom nélkül az utóbbi időkben sem, jóllehet legujabban megint Triest mindinkább feláldozni látszik az e constellatio nyomán nyert korábbi felülkerekedését, mi következő összeállításból kivehető; a „Movimento commerciale di Trieste nel 1876“-féle hivatalos összeállítás szerint volt Triestnek importja a külföldi kikötőkből és pedig az 1861—70. évig terjedő tizévi időszak-átlag szerint egy-egy évben 77.746,925 frt, ellenben:

1871-ben	145.247,345 frt	1874-ben	118.107,589 frt
1872-ben	145.461,114 „	1875-ben	123.919,690 „
1873-ban	130.388,979 „	1876-ban	126.992,618 „

Hogy az egyoldalú, merőben a levantei kereskedés felé hajló irányhoz való makacs ragaszkodás még az osztrák kikötőknek, jelesen magának Triestnek sem szolgál javára, egyrészt azon lassú fejlődésből, mondhatni inkább tespedő állapotból, mely Triestnek hajózási mozgalmát a legutóbbi időben is jelzi, másrészt azon körülményből tűnik ki, hogy valamint Fiumének, úgy Triestnek tengerforgalmi üzlete sem tudott lépést tartani continentalis forgalmának fejlődésével. Az előbbi tünetnek constataálására legyen itt párhuzamba téve azon mozgalom, melyet a Triest kikötőbe érkezett bajók előidéztek akkoron, mikor a

Lloyd vállalat vagy még nem is létezett, vagy csak megalakult, a legutóbbi évekével; a triesti kikötőbe érkezett hajók száma volt, és pedig:

	1834.	1835.	1836.	1872.	1873.	1874.
osztrák hajó	7,680	7,471	7,339	5,909	5,581	5,564
idegen „	1,063	988	1,146	2,887	2,465	2,718
összesen	8,743	8,459	8,585	8,796	8,046	8,282

és az 1875-ben kikötött 8152 hajó közül 1154 szállitmány nélkül érkezett. Az utóbbi állitmány igazolására szolgáljon következő, a fentérintett „Movimento“-féle hivatalos kimutatáson sarkalló számmivelet; volt Triestnek:

#### I m p o r t j a

	via mare	via terra
1857—66-ki átlag szerint évenként	98.8 mill. frt.	59.2 mill. frt.
1867—76-ki „ „ „	129.2 „ „	87.3 „ „

#### E x p o r t j a

	via mare	via terra
1857—66-ki átlag szerint évenként	89.6 mill. frt.	36.2 mill. frt.
1867—76-ki „ „ „	102.5 „ „	82.7 „ „

ennélfogva a tengerfelőli import a legutolsó évtizedben, t. i. 1867—76-ig, a megelőző évtizedhez mérve 42.2<sup>o</sup>/<sub>o</sub>-al, ellenben a continentalis import ugyanazon időszakban 47.5<sup>o</sup>/<sub>o</sub>-al emelkedett, az export pedig — és ez különösen döntő — tenger felé az utolsó évtizedben a megelőzőhöz képest csak 14.3<sup>o</sup>/<sub>o</sub>-nyi növekedést mutat, míg a szárazföldön való exportja 128<sup>o</sup>/<sub>o</sub>-al növekedett, tehát Triestnek forgalmi élete ép úgy, mint a fumei, összehasonlíthatlanul nagyobb fejlődést nyer continentalis, mint tengeri kereskedése fonalán.

Azon körülménynél fogva, hogy az osztrák-magyar Lloyd nem csak ritka szívóssággal ragaszkodik a keleti kereskedelem irányához, hanem azt kizárólag és minden egyéb iránynak csaknem teljes elhanyagolásával cultiválja, azt kellene következtetnünk, hogy a keletnek fő importumaiban az osztrák-magyar forgalom dominans állást foglal el minden más kereskedő nemzet háttérbe szorításával. Ez azonban korántsem áll, legalább a konstantinápolyi, a smirnai és egyéb keleti kikötők forgalmi kimutatásai, valamint consulaik tudósításai szerint legkevésbé sem sikerült ily uraló szerepet kivívnia, és az arányviszony, mely a keleti kereskedésben való részcsülésből az osztrák-magyar

forgalomra esik, szemben jelesen az angol és némileg még a francia osztalékkal is nagyon is szerénynek mondható, mert a valót megközelítő és azt inkább meghaladó, mint a mögött maradó azon arányviszonylat, melyet György említett pályaművében felvesz, és mely szerint az összes tengeri keleti forgalomból Britanniára 42 %, Franciaországra, jelesen Marseillera 22 %, az osztrák-magyar forgalomra 16 %, Oroszországra 9 %, Olaszországra 6 %, Németalföldre 3 %, Görögországra és Észak-Amerikára egy-egy % esik. Ezen arányszám, ha kedvezőtlen önmagában is, mint helyesen jegyzi meg idézett szerzőnk, még kedvezőtlenebb háttére miatt. Ugyanis ezen forgalom magában véve sem tisztán az osztrák-magyar monarchiáé, hanem tetemes mértékben idegen áru, és a mi még szomorúbb, de kétségtelen tény rcánk nézve, az az, hogy a csekély 16 %-nyi arányrészből is elenyészőleg parányi a magyar forgalom.

Az osztrák-magyar consulok sorban veszik azon mulasztásokat, melyek a Lloyd vállalat részéről a legfontosabb kikötők irányában mutatkoznak, és az angol vállalatok felülkerekedését okozzák, így péld. Patras kikötőt illetőleg, mely a nyugati Görögországra nézve főfontosságú és évről évre fokozódó jelentőséget nyer, az 1872-ik évi consuli tudósításban körülményesen kiemeltetnek azon visszasságok, melyek az ottani kikötő és az osztrák-magyar kikötő helyek közti hiányos közlekedésből származnak és már 1871-ben feltűnőnek találtatik, hogy az utóbbi években történt jelentékeny gabnakivitelnél Görögországba az osztrák-magyar monarchia aránylag oly csekély mértékben vett részt, pedig mily nagy előnyére szolgálhatna az hazánk gabna-exportjának! Ha Maltával közvetlen tengeri összeköttetésünk lenne, akkor az illető consuli tudósítás szerint az osztrák-magyar monarchia lenne az, mely az egész baromkivitelt oda egymaga is kizárólag eszközölhetné, pedig ebből is mennyi haszon hárnlna marhatenyésztésünkre! Prevesa, ezen nem csak Janina tartományi fővárossal, hanem Epirus, Thessalia, Görögországgal közvetítő kikötőhelyre nézve is számos szemrehányások foglaltatnak conslnaink tudósításaiban, melyek a Lloydnak különben itt csaknem versenynélküli kereskedelmi üzlete irányában emel-  
tetnek; a bevétel, mely a Lloyd gőzösci által eszközöltetik, legnagyobbrészt idegen árúkkal történik, a hajózás maga pedig

nem olyformán tartatik fenn, mely akár az ottani, akár a monarchiai érdekeknek megfelelne, és az utolsó 1875-ik évre vonatkozó consuli jelentésben panasz emeltetik az iránt, hogy míg az osztrák-magyar gőzhajózás a prevesai kikötőben csaknem korlátlanul uralkodik, addig vitorlahajózásunk a török és görög vitorlás hajókkal nem állhatja ki a versenyt, sőt egészen le van szorítva, pedig az artai tengeröböl már közelségénél fogva is a magyar tengerparti hajózásra igen jövedelmező üzlet tereül ajánlkozik. Még nyomósabbak azon vádak, melyek Rodosto mellőzésével és Gallipoli kikötő állomásul lett kijelölésével a drinápolyi és egész ruméliai kereskedést illetőleg a Lloyd ellen szóratnak, és melyekre elég itt csak általán utalni, nem lévén feladatunk bünlajstromával tüzetesen foglalkozni. Consulaink tudósításai elég támpontokat nyújtanak arra, hogy bizvást állithatjuk, miszerint az osztrák-magyar Lloyd még az általa kizárólag fentartott hajózási irányban sem teljesíti kereskedelmi missióját azon mérvben, mint az hatalmas eszközei, kiváltságos helyzete és tekintélyes subventiója fonalán tőle méltán elvárható lenne.

Mennyi része legyen Finménak és a többi magyar-horvát kikötőknek a kelettel tényleg folyó osztrák-magyar tengeri forgalomban, tüzetesen alig mutatható ki, miután a behozatal- és kivitelnek egy tetemes része az osztrák, jelesen a triesti kikötő által közvetítettik a nélkül, hogy meghatározható volna, mennyi megy ki abból keletre, vagy mennyi jön be keletről, mennyi pedig marad az osztrák-magyar monarchiában; de hogy a közvetlenül kifelé menő, és közvetlenül onnan érkező áru mennyiség egyáltalán felette csekély, már fenebb megmutattuk, midőn a Lloyd vállalatnak az 1876-ik évre vonatkozó fumei forgalmát közöltük; igaz, hogy ez csak egy kisebb részét képviseli főkikötőnk áru mozgalmának, de hogy Finménak összes tengeri behozatalánál és kivitelénél a kelet alárendeltebb szerepet visz, az ottani ipar- és keresk. kamara kimutatásai fonalán számadatilag kideríthető. Így ha az, mi Törökországból, a dunai fejedelemségekből, Görögországból és Orosz birodalomból tenger felől behozatik mint keleti irányból érkező, a mi pedig Török- és Görögország felé kiszállittatik, — mert zárjel közt legyen megemlítve, hogy a dunai fejedelemségek és Oroszország felé a

három évben 1872—74-ig semmiféle exportunk nem jelenkezik — a keleti irány neve alá foglaltatik, akkor Fiuménak tengeri kereskedéséről a nevezett három évben következő képet nyertünk :

## Behozatott Fiuméba tenger felől

	1872.		1873.		1874.	
	mét. mázsa	érték frt.	mét. mázsa	érték frt.	mét. mázsa	érték frt.
Osztr.-Magy.-ból	616,191	7.700,299	565,082	8.042,053	375,667	5.947,172
Olaszországból	325,994	1.284,205	213,706	1.041,704	196,814	643,710
Keletről	206,191	2.632,895	230,839	2.995,935	337,025	3.246,311
Nyugatról	32,887	177,849	100,540	1.559,346	51,006	661,504
összesen	1.181,263	11.795,246	1.111,067	13.639,038	960,512	10.498,697

## Kivitetett tenger felé

	1872.		1873.		1874.	
	mét. mázsa	érték frt.	mét. mázsa	érték frt.	mét. mázsa	érték frt.
Osztr.-Magyar.-ba	296,904	5.928,926	238,640	5.433,529	273,183	6.355,925
Olaszországba	138,568	877,928	196,100	698,767	353,703	810,781
Keletre	9,691	56,663	5 834	55,420	24,952	204,556
Nyugatra	43,706	111,629	80,294	266,940	257,736	1.017,122
összesen	488,869	6.975,146	522,868	6.454,656	909,574	8.388,414

A behozatalnál a kelet csak annyiban látszik nagyobb szerepet játszani, a mennyiben legnagyobb részt Oroszország nagyobb mérvű gabnabevitele jelenkezik, a háromévi keletről bejött értéknek több mint felerésze az Orosz birodalomra esvén ; a nyugati bevétel N.-Britannia, Francia-, Spanyolország, Belgium meg Észak-Amerika közt oszlik meg ; de még szomorúbb a kivitel, főleg Nyugatra, mely egyedül Franciaország és Algir felé megy, csak egy évben Egyiptom és egy évben Belgaország jelenkezővén mint a fumei exportnak közvetlen rendeltetési helye.

A kivitel birván nagyobb jelentőséggel, lássuk annak főcikkeit: legjelentékenyebb exportcikkekként fordul elő liszt, donga- és müfa, papir, gabna és bor, jöllehet mindkettőből összehasonlíthatlanul nagyobb a behozatal, mint a kivitel ; jelesen volt a három évben, melyre az iparkamara utolsó tudósítása vonatkozik, és pedig :

	a liszt-kivitel	szemben a lisztimporttal	gabna-kivitel	gabnabevitel
1872.	93,084 mét.	mázsa 27,349	mét. mázsa 107,980	hekt. 401,508
1873.	107,364 " "	28,241 " "	86,881 " "	428,519 " "
1874.	105,169 " "	26,385 " "	105,276 " "	390,796 " "

	donga- és iparfa-export	faszén-export	papir-export	bor-export	bor-import
1872.	3.322,900 db	7,896 m. m.	14,390 m. m.	3,170 m. m.	39,454 m. m.
1873.	4.182,800 „	8,851 „ „	13,931 „ „	3,753 „ „	31,897 „ „
1874.	11.417,200 „	15,937 „ „	17,039 „ „	3,972 „ „	17,315 „ „

tehát borból évenként 8—10-szer több kerül be tengeren át, mint azon kifelé megy, úgy van az a dohánynyal is; így volt

	dohány-behozatal	21,330 mét. mázsa	kivitel	10,377 mét. mázsa
1872.				
1873.	„ „	13,977 „ „	„ „	1,261 „ „
1874.	„ „	19,442 „ „	„ „	3,119 „ „

Még szomorúbb a hajdan virágzó rongykivitel, melyből a három évben átlag csak 304 mét. mázsa került kifelé, sőt a gyapjuból 1874-ben 34 mét. mázsa ment ki tengerforgalmi úton. Ném keserű satyrája ez országunk agricol létének?

Ha ellenben Nyugateurópával és ez úton az atlanti Oczeánon túl levő fogyasztási piacokkal közvetlen tengeri összeköttetés létesítésével sikerülne azon áruforgalmat, mely most a német birodalmi kikötőkön át veszi útját a monarchiába, az osztrák-magyar kikötők felé terelni, már csak azon néhány, ez irányban a közös vámterületre jutó föczikkek után, melyeket másutt elősoroltunk, 3.485,000 vámmázsa, vagyis 174,000 tonna szállitmány lenne biztosítva az arra vállalkozó hajózási műveltetnek, számba sem véve a bizton várható fejlődést, melyet a multnak tanusága szerint a fő importczikkek okvetlenül veendnének; hiszen hivatalos kimutatás szerint a két utolsó évtizedben, t. i. 1854 óta egész 1875-ig a pamutnak importja, tekintve annak hivatalosan kipuhatolt értékét, 114<sup>o</sup>/o-al, a kávénak behozatala 244<sup>o</sup>/o-al, a déli gyümölcsé 136<sup>o</sup>/o-al, a fűszereké 180<sup>o</sup>/o-al, sőt a petroleumé csak 1866 óta, tehát egy évtizeden át 1587<sup>o</sup>/o-al emelkedett, és csak ezen öt áruczikknek súlymennyisége az importnál 1854 óta 1875-ig 974,414 vámmázsaról felemelkedett 4.006,000 vámmázsára, mi = 311<sup>o</sup>/o-nyi növekvés. Mily előnyére szolgálna pedig e szállitmánylehetőség sinylő vaspályáinknak! az áruk onnan a tengertől kezdve egész a monarchia legvégsőbb határaig mindig csak osztrák-magyar sineken járván be az utat, mely jelenben a németországi pályákkal megosztandó.

A mint Fiuméből indulna ki, nyugat felé közvetlen tengerhajózási összeköttetés és az osztrák-magyar importnak nagy része Fiume felől eszközöltetnék, azonnal fő kikötőnk és vele szabad



versenyben a többi magyar-horvát kikötők exportképcsekké válnának, mert a visszaszállításnak összehasonlíthatlanul olcsóbb volta, és így a jutányosabb elárúsíthatás lehetősége nyers terményünket legnagyobb részben tengerpartunk felé szivároztatná; hiszen számba sem véve a visszaszállítmánynak annyival mérsékeltébb viteldiját, constatálva van, hogy a jelen körülmények közt is gabonánk és lisztünk a fővárosból saját littoralénkon át Londonba vagy Liverpoolba szállítva 36, illetőleg 43 % -al kevesebb költségbe kerül, mint Hamburgon át, legalább azon emlékiratban, mely „Denkschrift über den answärtigen Handel der ung. Monarchie“ czíme alatt névtelenül Bécsben megjelent és e tárgygyal ép oly komolyan mint higgadtan foglalkozik, és melyből a fenebbiekben is némely adatot átvettem, felemlítettik, hogy a legutóbbi hónapokban Budapestről direct tengeri úton szállított gabona és lisztnek egy-egy mázsája után Londonig 1 frt 80 kr., Liverpoolig 1 frt 70 kr. volt a szállítási költség, míg Hamburgon át Londonig 2 frt 83 kr., Liverpoolig épen 3 frt 2 krba kerül, mely költség-különbség még egészen más aránymérveket öltene, ha gabonánk, lisztünk és annyi egyéb kiviteli cikkünk visszaszállításképen kerülhetne Fiuméba.

A mint az import ez útirányra terelve lenne, Magyarország egészen más állást foglalna el Brittországnak és a többi gabnaimportra szoruló országoknak élelmezésében. Valóságos gúnyolás, ha hazánk Európa élelemkamarájának hirlesztetik, — lucus a non lucendo. — Hogy Britaunia, ezen legjobb gabnavevő, vajmi keveset vásárol a magyar gabonából, onnan következtethető, hogy az 1873—75-ki években 90—102 millió angol mázsát tevő évi gabna- és lisztimportjából az Északamerikai szövetség, Orosz-német birodalmon, Egyiptom, Britt-India, Délamerika és Ausztrálián, meg Francia-, Törökország és Dánhonon kívül, csak 8.5 millió mázsa jutott egyéb tartományoknak, és ezen csekély hányadnak egy nagyon is csekély részét az osztrák-magyar direct import képezi. Triestből 1876-ban nem több mint 24,692 m. mázsa gabona ment N.-Britanniába.

Igaz, hogy a magyar gabonának egy része azon importban foglaltatik, mely mint németbirodalmi szerepel Brittország beviteli lajstromaiban is. Dr. Neumann Spallart, ki sokat foglalkozott e

tárggyal és e téren elismert tekintélynek mondható, az osztrák-magyar monarchiának a kenyérterményekkel való világforgalomban a 6-ik helyet juttatja, de direct tengeri összeköttetés hiányában teljességgel nem vagyunk képesek számadatilag kideríteni, mennyivel járul Ausztria, mennyivel Magyarország akár Brittországnak, akár egyéb a tenger felől magukat ellátó országok gabonabeviteléhez.

Jóval biztosabban határozhatjuk meg lisztünk kivitelét a britt kikötőkbe, ez inkább mint a gabona Triest és csekély részben Fiume kikötőben pontosulván össze; jelesen ment Liverpool, London, Hull és Glasgow felé 280 angol fontot tartalmazó kötegekben :

1870-ben	155,627 köteg	1874-ben	91,242 köteg
1871-ben	216,267 „	1875-ben	123.756 „
1872-ben	141,452 „	1876-ban	211,455 „

magyar liszt, és a trieszti kikötőből 1876-ban kifelé szállított 636,101 millió mázsa lisztből és 46,899 m. m. korpából Nagy-Britanniába 292,439 m. mázsa liszt meg 13,259 m. m. korpa került. — Ha gabonaforgalmunk is direct tengeri szállítás fonálán ily szabályos menetet venne, mily üdvösen hatna ez ki jelen ingatag, inkább sorsszerű termelési viszonyaink megállandósítására! Biztos piac első kelléke a termelő erők helyes szabályozására, valamint viszont szabályos termés és biztos készlet első feltétel valamely vásárhely tartós megszerzésére.

Fiumének a nyugoti tengerkereskedelmi iránynak ápolására való kiszemelése legkevésbé sem ütköznék a monarchia specificus osztrák érdekébe, sőt ellenkezőleg Ausztriának maritim érdekei hatályos támogatást lenének az ott hagyományosan meggyökerezett keleti irány mellett keletkező nyugotirányú forgalomban. A munkafelosztás és a szabad verseny nagy elvének alkalmazása e téren is, mint az összes közgazdaságban, kétségkívül meg fogná teremni a bizton várható üdvös gyümölcsöket. Hogy a monarchia két államterülete közt nem kaphat lábra a különben annyira indicált gazdasági dualismus, nagyrészt onnan van, mivel Lajtán innen és túl is azon sajnos balvélemény általánosan el van terjedve, sőt az utóbbi időkben még a közhangulatban is mind erősebben nyilvánul, mintha az

egyik államfél gazdasági előnyének okvetlenül a másik félnek hátrányára kellene szolgálnia. Hogy pedig efféle, az ellentétes érdekek hibás felfogásán sarkalló balitélet még azon körökben is tudja magát fentartani, melyek hivatva lennének kiemelkedve a particularismus szűkhatárú látköréből, a közérzület és a világnézletű kereskedelmi politika magaslatáról megítélni a monarchia dualistikus alakulásának concret igényeit, egyedül onnan magyarázható meg, hogy itt is, ott is hiányzik a komoly igyekezet a felforgó gazdasági ellentéteknek eszélyes összehangoztatására. Egy kis jóakarat, egy kevés méltányosság, a *damus petimusque vicissim*-féle helyes életbölcse ség kivezethetne a hinárból.

A tapasztalások azonban, melyek az osztrák-magyar tengerkereskedelmi politika terén tétettek, különösen azon tapasztalás, hogy a Lloyd vállalatnak minden kedvező situációjára daczára a Trieszten kívüli osztrák-magyar kikötők rovására gyakorolt monopolizáló uralmának, nem sikerült még Triesztből sem oly emporiumot alakítani, mely Európa fő kikötőhelyeivel vagy csak távolról is kiállhatná a párhuzamot, képes lehetne megingatni az idáig követett tengerkereskedelmi politikát és azon meggyőződést kelteni, hogy az egyoldalú irány nem csak a magyar sz. korona területének, hanem az osztrák államterületnek anyagi és gazdasági erőit sem képes úgy kifejteni, mint ez a kínálkozó kedvező előzmények szerint lehetséges, s tekintve a monarchiának összes oeconomiciai sorsát, szükséges is lenne.

Igaz, hogy egyeseknek, jelesen egyes vasuti vállalatoknak külön érdeke Fiume önálló és öntudatos tengerkereskedelmi cselckvőségének keletkezését nem találná kívánatosnak, jöllehet ez is inkább csak a látszólagos hátránytól való félelmen, a felforgó viszonyoknak szűk körből való felfogásán, mint saját érdekük helyes megítélésén sarkal. Tekintve névszerint a déli vasuttársulatot, melynek érdeke leginkább a nyugati iránynak Fiume általi önálló felkarolásával látszhatnék némi csorbát szenvedni, minthogy jelenleg Triesztből egész a fővárosig maga szintjein futtatja be a Magyarország felé tartó áru mozgalmat, holott a Fiuméből Budapest felé tartó áruforgalomnak csak egy részét

közvetíthetné maga pályáin, — ezen érdekcsorbulás nem birhat nyomatékkal ott, a hol országos, a két testvérállam közös érdeke forog kérdésben. Különben nem is áll, hogy a mondott társulatnak érdeke ez által legkisebb mérvben is veszélyeztetve lenne. Eltekintve attól, hogy a társulat a fiume-sz.-péteri szárnyvonal által azon helyzetben van, hogy a Fiuméből származó szállitmánynál is összes pályahosszát használhatja ki és pedig még kevesebb vesződéssel, rövidebb idő és kisebb költség mellett, mint a Triesztből jövő árúkkal: nem téveszthető szem elől, hogy a szállitmánytöbblet, mely a nyugati tengerkereskedelmi iránynak meghonosulásából okvetlenül fogna folyományozni, a társulat károlyváros-zágrábi és kottori-budapesti pályaszakaszán bőségesen pótolná ki az eleső triest-kottori szakasz utáni hiánylatot; meg sem említve, hogy az amugy is csak időkérdésnek tekinthető megszerzése a társulati vonaloknak a magyar állam részéről az esetben égető kérdéssé válnék, melynek megoldására előbb-utóbb kell hogy az ország magát elhatározza, ha nem akarja az államvasutak déli hálózatát tovább is azon sinlő állapotban hagyni, melyben államháztartásunk nem csekély hátrányára jelenben fetreng, ha nem akarja, hogy a fiumei kikötőnek átépítésére fordított milliók kamatozása még ezentul is kockázattalva maradjon.

Azon körülmény, hogy a déli vasuttársulat azonfelül zágráb-sziszeki és mura-keresztur-barcsi vonalai által képes az államvasutak összes forgalmát paralyzálni, hogy ezen fontos szárnyvonalok segélyével képes a Száva és Dráva folyón menő gabona-, fa- és egyéb áruforgalmat egészen saját pályahálózatára terelni, közel fekteti szükségét annak, hogy a társulat és az állam vonalai közt fenforgó viszony törvény útján szabályoztassék, addig pedig, míg ez iránt megállapodás történnék, a társulatnak érdeke a Fiuméből Nyugat-Európa és a transatlanti vidékek felé indítandó közvetlen tengeri összeköttetés által nemcsak hogy veszélyeztetve nem, hanem inkább hatályosan támogatva lenne, minthogy az árumozgalomnak bárhonnán kikerülő gyarapodása csak növelné fölényét a déli államvasutak felett, még kiváltságosabbá tenné helyzetét szemben a vele most sem versenyezhető szakadozott állami vasutakkal.

Ily forgalmi előnyökre pedig a déli vaspályatársulat saját maga érdekében az 1877. 26. t. cikk keletkezése óta inkább szorul, mint ezelőtt; a határörvidék területén építendő vasutak egyik szárnya Sziszecktől a károlyváros-fiumei vasut valamelyik állomásáig fog vezetetni, tehát az alföld-fiumei vasut a dálya-vinkovezei kapcsolat útján az állami vasutakkal közvetlen érintkezésbe fog tétetni, az képes lenni a déli vasuttársulatot egészen kiforgatni azon domináló helyzetből, melyet jelenleg elfoglal; saját érdekében lesz tehát, ha új tengeri utak megnyitásából eredő szállitmány-gyarapodás folytán egyrészt megingatott situációját akkép fogja megerősíthetni, hogy az állammal kötendő egyezménynél legalább annyi előnyt biztosítson magának, mennyit neki mostani kedvezőbb pozíciója nyújt; másrészt ha nem sikerülne az egyezkedés, a szállitási-bővebb alkalomban könnyen kárpótlást lelne az államvaspályák által elvonandó szállitmányért, mert erős meggyőződés, hogy a mint létrejönne Fiume és a Nyugat-Európa közti közvetlen tengeri összeköttetés, úgy felhalmozódnék a Fiume felé vagy Fiume felől tovaszállítandó árucikkeknek mennyisége, hogy concurrens pályák is tisztességesen fognak egymás mellett existálhatni.

Az osztrák örökös tartományok közt végre, kivéve talán Cseh-, Morvaországot és Szileziát, egy sincs, mely a keleti iránynak a Lloyd-társulat által ezentuli fentartása mellett a magyar partvidékről megindítandó önálló tengerhajózási üzletnek nyngati irányából nagyobb-kisebb hasznot nem huzna, sőt még Cseh-Morvaországra sem háromolnék positiv veszteség, mert a mi a németbirodalmi vassineken jelenleg beérkező árucikkek elmaradásából veszteségképen beállana a cseh-morvai vasutak szállitásánál, az hamar pótolva lenne azon szállitmánytöbblet által, mely részint transito kereskedésképen, részint kivitelképen a cseh-morva-sziléziai vassineken át venné útját a német birodalom, Belgium és Dánország felé. Tapasztalásból meritett észlelet, hogy a mint valamely ország kereskedelmi üzlete vagy a különböző irányok szétválása, vagy a kínálkozó közlekedési eszközök sokszorosodása miatt többfelé szétoszlik, a verseny folytán gyarapodni szokott forgalom a munkamegosztás elve szerint a többes irányt és a többszörösödött közlekedési alkalmat oly

mérvben veszi igénybe, hogy rendszeren a többféle irányok és a többes alkalmak mindegyike nem kisebb forgalmi tevékenységet tüntet fel, mint az előbbi egyes irány és egyféle közlekedési alkalom.

Hogy Fiume mind geográfiai fekvése, mind kikötőjének technikai szerkezete szerint, jelesen a már nagyrészt befejezett építkezések után, nagymérvű tengeri hajózásra teljesen alkalmas, azt bővebben fejtegetni annál feleslegesebbnek tartottam, minthogy azt számos műszaki tekintélyek egyhangú és illetékes véleménye által minden kétségen kívül helyezettnek tartom, és azért befejezésül csak azon passusát idézem a másutt megemlített emlékiratnak, mely erre vonatkozólag époly empbasissal mint hazafias lelkesedéssel következőleg hangzik: Dem ungarischen Patrioten, der, erfüllt von der wirthschaftlichen Bedeutung seines Vaterlandes, dessen Wohlfahrt in der unverwandten Verfolgung der handelspolitischen Ziele sucht, drängt sich bei Betrachtung der so überaus günstigen Lage Fiume's an den Gestaden des Quarnero unwillkürlich das Bild dessen vor das geistige Auge, was die ungarische Seestadt zu bieten bestimmt ist. Hier die wogende Verkehrsstrasse, die aus sicherem Hafen, aus geräumiger Rhede in den weiten Ocean führt, in die uermessliche salzige Fluth, welche die Continente nicht trennt, sondern verbindet, und Millionen Menschen Segen spendet; dort, hart am Ufer, so dass brandende Wogen ihren schäumenden Gischt auf die eisernen Geleise zu entsenden vermögen, der Schienenweg, den das feurig schnaubende Dampfross mit Sturmeseile durchmisst, bereit, die aus allen Himmelsstrichen über das Meer herbeiströmenden Güter aufzunehmen, auf dass sie, gleich dem Lebenssaft, der aus der Hauptader quillend, sich in immer kleinere Canäle ergiesst und dem Organismus Nahrung zuführt, ihrer Bestimmung entgegenueilen, zum Erblühen und Gedeihen des Vaterlandes.

Wie beschämend dagegen die Wirklichkeit! Der grosse Hafen ohne Schiffe, die kostspielige Eisenbahn ohne Waarenverkehr! Welcher Gegensatz zwischen dem was ist, und dem, was sein könnte! Helyes és pedig önálló tengerkereskedelmi politika, jelesen tengerforgalmunk összes beloeconomiai életünk által hangosan követelt nyugati irányának szerencsés inaugurálása

a szomorú realitás bús képét ködfátyolkép gyanánt egyszerre változtathatná át azzá, a mit a névtelen szerző oly élénk színekkel fest szellemi szemünk elé; nem csak akarni, hanem tenni kell, mert nemzetek és országokra nézve nem áll, a mi egyeseknél szerénység fényében ragyog, in magnis et voluisse sat est; — a nemzetnek ha élni akar, nem elég az akarat, szükséges a tett is. Minél magasztosabb a cél, annál nagyobb legyen a tetterő, mert a mely nemzetben az hiányszik, a felett a világtörténelem napirendre megy át kérlelhetlenül.

DR. KONEK SÁNDOR.