

A
SZUESZI CSATORNA

TEKINTETTEL KÜLÖNÖSEN

A MAI GYARMATI POLITIKÁRA ÉS FIUMÉRE.

IRTA

Dr. HAVASS REZSŐ.

Felolvastatott a „Pesti Lloyd-társaság“-ban 1887. évi április hó 23-án.



BUDAPEST,

A PESTI LLOYD-TÁRSULAT KÖNYVNYOMDÁJA.

1887.

Nagyon alapos a vád, hogy hazánkban a tengeri kereskedelem és hajózás nyújtotta előnyöket az illető körök nem méltatják a kellő figyelemre, s így csak elismerést érdemel a „Pesti Lloyd-társaság“ azon törekvése, hogy ez irányban ébresztőleg és serkentőleg hasson.

Felette megtisztelő reám nézve, hogy a „Pesti Lloyd-társaság“ eme hasznos és hazafias törekvésében, folyó évi április hó 23-án, a „Szueszi csatorna tekintettel különösen a mai gyarmati politikára és Fiumére“ czim alatt tartott felolvasásom rendezése s értekezésem kiadása által szerény szolgálatomat is igénybe vette: miért is köszönetemmel párosult nagyra-becsülésemnek kifejezést adni kedves kötelességemnek ismerem.

Budapesten, 1887. május havában.

Dr. Havass Rezső.

Források:

RITTER KÁROLY: Die Erdkunde im Verhältniss zur Natur und zur Geschichte des Menschen etc. Berlin, 1818. Második rész.

DR. ZENKER VILMOS: Der Suez-Canal und seine commerciale Bedeutung, besonders für Deutschland. Bremen, 1870.

SUESS tanár értekezése a Szucszi csatornáról. Bécs, 1884.

Földrajzi közlemények (DR. VÁMBÉRY ÁRMIN közgyűlési megnyitó beszéde). Budapest 1886.

Földrajzi közlemények (DR. HUNFALVY JÁNOS jelentése a földrajz körében 1886-ban tett munkálatokról). Budapest, 1887.

WEISS BERTHOLD: Kereskedelmi hódítások. Budapest, 1886.

PESCHEK vízépítészeti felügyelőnek, a párisi német követség technikai attachéjának adatai.

Gothaischer Hofkalender nebst diplomatisch-statistischem Jahrbuch.

A »Füme« magyar tengerészeti lap számos közleménye.

A hazai s a külföldi napi sajtónak s a szakközlönyöknek a tárgyra vonatkozó adatai.

A szerzőnek több értekezése.

1869. november 17-én adták át a forgalomnak a Szueszi csatornát, mely a Földközi tengert a Vörös tengerrel összeköti, s megnyitották ez által a legrövidebb vizutat, mely Európából Indiába, Sinába, Ausztráliába, szóval a távolabbi keletre és délre vezet.

A Szueszi csatornának e szerint felette fontos szerep jut a világforgalomban s különösen fontos tényező a Földközi tengert övező országok, s ezek között az osztrák-magyar monarchia kereskedelmének fejlődésére nézve. Mindazáltal sajnosan tapasztaljuk, hogy monarchiánkban eme fontos tényező becsét kellőleg nem méltányolják s az általa nyújtott előnyöket fel nem használják.

Már 1869-ben káros hatású körülmény volt, hogy a Szueszi csatorna korszakalkotó megnyitása készületlenül találta monarchiánk kereskedelmi világát. Azóta meg összetett kezekkel nézzük, miként használják fel más nemzetek e csatornát javukra, s mily lendületnek indult mások tevékenysége által annak forgalma. S ez állításunk főleg Magyarországra vonatkozik, mert Ausztriában — legalább néhány év óta — mind jobban figyelemre méltatják a Szueszi csatornát s forgalmának emelkedését.

Nagyon is eljött tehát az ideje, hogy mi is behatóan foglalkozzunk a Szueszi csatornával, s aléltságunkból végre felocsudva, mi is törekedjünk a rajta átvezető útvonalat kereskedelmünk és iparunk fejlesztésére felhasználni.

A következőkben igyekszünk e fontos kérdést megvilágítani s arra nézve — hosszas tanulmány és tapasztalaton nyugvó — szerény nézeteinket előadni.

Tesszük pedig ezt olyformán, hogy először magát a Szueszi csatornát ismertetjük, annak eredetéről, fekvéséről, földrajzi viszonyairól, történetéről, természeti és kereskedelmi jelentőségéről szólván; azután áttérünk azon nézeteink előadására, melyeket a Szueszi csatorna kapcsán a mai gyarmati politikáról, valamint tengeri hajózásunk és kereskedelmünk felvirágoztatása érdekében kifejezni kívánunk: végre ráutalunk Fiumére, a magyar tengeri kikötő városra, mint a melyen át tengeri forgalmunk történik, s mely hely azonnal tényező gyanánt szerepel, a mint a tengeren túl bizonyos czélok elérésére törekszünk.

* * *

Általánosan ismeretes, hogy a földségeknél a tagozottság, a beltengerek s tengeröblökben való gazdagság: egyik főfeltétele a művelődés keletkezésének s továbbfejlődésének. E tagozottságot legjobban feltaláljuk Európánál: ugyanott, hol a művelődés is a legjobban van kifejlődve.

Kelet-Ázsiánál s Afrikánál — az ó-világ ezen két nevezetes részénél — nem látunk ily tagozottságot. Egyik sem bir oly mélyre benyuló zárt tengerágakkal, hanem csak egyhangúbb parti tengerekkel; bárha ezek is mutatnak némi ellentéteket.

Ha azonban Elő-Ázsiát csak futólag is megtekintjük, úgy a földség ezen részén átvonuló három sajátságos, hatalmas sülyedést veszünk észre, melyek ugyan nem hasítják azt úgy szét, mint a hogy azt Európánál tapasztaljuk: de mégis különös részekre szétválasztják, s ezen területet délkelet-északnyugati irányban, Kelet-Ázsiánál s egész Afrikánál hozzáférhetőbbé teszik

A hozzáférhetőség főjellege az europai földségnek. Hozzácsatlakozik Ázsiának ezen előrésze, mely szintén hozzáférhető lévén: úgy részeinek egymás között, valamint Kelet-Ázsia és Europa, India s a Földközi tenger partvidékei között való korai érintkezését lehetővé tette.

Ezen három sülyedés már az első pillanatra látható. Az első a 300 mérföld hosszú Vörös tenger, a máso-

dik a 200 mérföld hosszú Perzsa öböl, az Eufrat és Tigrisz ikerfolyók több mint 200 mérföldnyi hosszú folyamrendszerének területével; s harmadszor — jobban észak felé — a Káspi tengernek 300 mérföldnyi hosszú vonala, a tauriai síkság s a Volga folyamrendszere felé irányuló lapos vidékű folytatásaival.

Az első mélyedés azon nagy átjáró, mely Dél-Ázsiát a Szueszi földszoros illetve most már csatornán át Európával; a második, mely Dél-Ázsiát Dél-Europával; és a harmadik, mely Közép-Ázsiát Közép-Europával köti össze.

A művelődés és kereskedelem ezen utait, melyek a keletet a nyugattal összekötik: a természet által alkotott déli, középső és északi átjáróknak nevezhetjük.

A három átjáró között, melyek az Afrika körül vezető tengeri úttal, a kelet és nyugat közötti négy természeti összekötő utat képezik: okvetetlen a nagy déli átjáró, vagyis a Vörös tenger medenczéje a legnevezetesebb.

Északkeleti Afrika és Arábia között találjuk eme oceáni hosszvölgyet, melyet fekvésénél fogva neveztünk el nagy déli átjárónak. Ez a legrövidebb ut, mely első sorban az indus-arab tengert a sziriai és egyiptomi part tengerével; továbbá Indiát a Levantevel; délnyugati Ázsiát és északkeleti Afrikát délkeleti Európával összeköti; s melyet az emberek sokfélekép felhasználtak és megváltoztattak, hogy természeti akadályait kisebbítsék s előnyeit pedig, melyet a szomszéd s a távoli népeknek nyújt, fokozzák és sokasítsák. Ezen nagy természeti típus nagy szerepet is játszott tehát már a legrégebb időktől fogva a történelemben s kereskedelem, ipar, művészet és tudomány hatalmasan befolyásoltattak általa.

A Vörös tenger volt azon csatorna, melyen át India kincsei Tiruszba és Alexandriába ömlöttek, hogy a világkereskedelem eme központjairól nyugat felé széthordasanak. A mint a népek sorsa a háboruk és az uralkodók szeszélye által eldőlt, ép úgy hullámozott a népek forgalma is a perzsa s az arab, vagyis a két középső s a két másik, később használatba vett keletre vezető út,

vagyis az északi földségi (Iránon s a Káspi tengeren keresztül) s a Jóreménység foka körül vezető déli oceáni út között: s a helyi viszonyok, a földrajzi fekvés, vagy egyéb tényezők folytán, majd itt, majd ott keresett magának — különféle irányban — új utakat, vagy visszatért a régiekhez.

A vízi út felfedezéseig azonban a főszerepet mindig az arab-egyiptomi útvonal játszotta, mert ezen lehetett az árukat a leghosszabb ideig vizen s a legrövidebb ideig a szárazföldön szállítani; sőt fontosságát még a vízi út felfedezése után sem veszítette el teljesen. A törökök politikai uralma s az izlam elterjedése, valamint a Mekka s Medinába való zarándoklások — melyek Arábia belsejét a Szueszi földszorossal ismét összeköttetésbe hozták — okvetetlen hozzájárultak ahhoz, hogy a Vörös tenger fekvésének a kelet s a nyugat népvizonyaira való befolyását még fokozzák, s hogy a Szueszi (akkor még) földszoroson át vezető útvonal forgalmát, az oceáni útnak minden ellenhatása daczára is fenntartsák.

Azon városok között is, melyek a vízi út felfedezéséig, mint a világforgalom gyupontjai hosszabb-rövidebb ideig szerepet játszottak, mint Tirusz, Babilon, Ninive, Palmira, Diószkuriász, Baszra, majd Velence s Genua: a Szueszi földszorosnak Alexandriája, a nagy déli átjárónak eme főforgalmi pontja, birta jelentőségét a leghosszabb ideig fenntartani.

Az itt vázolt nagy déli átjárónak vonalába esik a ma már csatorna által átmetszett Szueszi földszoros, mely Afrikát Ázsiához kapcsolja.

Szueszi földszoros alatt tulajdonképen azon területet értjük, mely az Akaba-Ghaza s a Szuesz-Menzaleh vonal között fekszik, s melynek déli részét a háromszög alakú s a Vörös tengerbe benyuló Szinai félsziget képezi. Határai északról a Földközi tenger, keletről Palesztina s Arábia, délről a Vörös tenger s annak két öble, az akabai és a szueszi; s végre nyugatról a Nilus termékeny deltája.

Déli részén, a félsziget csucsán, a Szinai hegység emelkedik, melynek legmagasabb csúcsa 2835 méter. Észak felé a földszoros mind lapályosabb, s csak a keleti részen találunk sűrűbben hegyláncokat; míg az északnyugati rész csaknem teljes síkot képez.

Ha valaki ennek előtte a Szueszi földszoroson áthatolt, nem látott egyebet mint egy nagy hullámos, dombos sivatagi területet durva sárga homokkal fődve, mely jobbadán meglehetősen szilárd állapotban volt ugyan, több helyen azonban, mint futóhomok, halmokat képezve, az égető napsugarakat forróan és kápráztatóan veré vissza.

Valaha e területet tenger fődte, míg a Szinai hegy feltornyosult s magával a szomszéd területeket is a víz fölé emelte. Bizonyítják ezt ama kagyló- és csigahéjak, melyeket az ember a sivatag homokjában talál, s melyek a Vörös tengerben most is élő fajok héjával azonosak; erről tanuskodnak a sivatagot ellepő gömbölyű kavicsok, s ezt mutatja a talajnak só- és gipsztartalma is. Legjobban bizonyítják azonban ezt a nagy mélyedések, és pedig: a Timsah-tó s a keserű tavak a nyugaton és a Wadi el Arabah a Holttengerrel és a Jordán völgyével a keleten.

Ezen sajátóság földterületek mélyebben fekszenek, mint a tenger színe s oly völgyeket képeznek, melyek láthatólag folytatásai a Vörös tenger két nyulványának: a Szueszi és az Akabai tengeröbölnek. E medencékben a talaj oly sótartalmú, hogy egész sógöröngyöket találni bennük. Nagyon könnyű tehát e vidéket, mint a Vörös tenger egykori részét elképzelnünk, mely keletre mélyen benyomult a Libanon völgyébe; nyugatra pedig a Földközi tengerrel egy oly természetes út által volt egybekötve, milyenhez hasonlót a Dardanellák szorosa s a Gibraltári szoros még ma is mutatnak.

Tenger volt tehát hajdan a Szueszi földszoros területén, s jelenleg azt észlelni, hogy eme később kiemelkedett területen a talaj, bár észrevétlenül, de folyton süllyed. Városok romjai fekszenek a Menzalehitó posvá-

nyos lapályain, melyeket a tenger, az év legnagyobb részében, beföd. A Vörös tenger partjain is észlelhető a süllyedés. Szuesz közelében a mészkőben vágott sírüregek a talaj süllyedése következtében a víz alá merültek. Már Strabo határozottan mondja, hogy a természet szünet nélkül munkálkodik a Szueszi földszoros szétdulásán, melyet egykor maga emelt hidnak két földség között. Mesterséges átvágása által az ember csak jövő századok geológiai munkáját előzte meg.

A Szueszi földszorosnak bebizonyított süllyedéséből kiindulva, határozottan állíthatjuk, hogy a Szueszi csatornán át való tengeri összeköttetésnek jövője biztosítva van, mert épen a talaj süllyedése következtében a csatorna is mindinkább mélyebb feneket nyer, s így a közlekedésre folyton alkalmasabbá válik.

* * *

Ugy a régibb, mint az újabb időben is a Szueszi földszoros kietlen sivatagján át a közlekedés karavánok által történt, s a tevék — a sivatagok eme hajói — voltak a közlekedési eszközök. Már a régiek is érezték az ily közlekedésnek terhes voltát s igyekeztek vízi utnak birtokába jutni.

Az egyiptomiak már több mint két és fél ezer év előtt, Nechao faraó alatt megkezdték egy hajózási csatornának ásását. Nekik azonban nem volt érdekükben a Vörös tengert a Földközi tengerrel egybekötni; ez által inkább csak a feníciaiaknak s a görögöknek szolgáltak volna. Ők a keleti kereskedelemnek egyedüli urai akartak lenni, s ezért czélszerűbbnek látták csak a Nilus egyik ágát a Vörös tengerbe vezetni. Sokáig tartott ezen édes vizü csatorna elkészítése, s csak a Ptolemacusok egyike végzé be a többször félbeszakított munkát.

A csatorna a Nilus keleti ágából indult ki s kelet felé húzódott, a mai Wadi Tumilathon (Tumilath völgyén) át a tulajdonképeni földszoroshoz, s ezen délkeletre fordulva, a mai Szueszhez, hogy ott a Vörös tengerrel egyesüljön.

Ezen csatorna sokáig élénk kereskedelmet közvetített s egy ezredévnél tovább fennállott. Majd hosszú időn át el volt homokosodva; de Omár khalifa, Amru nevű helytartója által, ismét helyreállíttatta. Később újra elhomokosodott, s csak a mi időnkben (1864-ben) tették európai mérnökök — kevés fáradsággal — ismét hajózhatóvá ezen vízi utat.

A mai édesvízű csatorna a földszoroson minden létezésnek főalapja; életet és termékenységet kölcsönöz az egész vidéknek s a tengeri csatornának is létföltéte. E csatorna, melynek elkészítésén 20,000 fellah dolgozott, Kajro mellett indul ki s Szucszig 184 és $\frac{1}{2}$ kilométernyi hosszúságban halad.

A csatorna kiágazásánál 11 méterrel van magasabban a Nilus, mint a Vörös tenger. Édes vízben tehát hiány sohasem állhat be; de a Nilus vízállásának ingadozása miatt zsilipekkel kellett a vizet szabályozni.

Első harmadában — Abbasziéig — a csatorna északkeletre halad, s csaknem határát képezi a deltának; azután keletre fordulva a Wadi Tumilath Iszmájliáig vezet, hol a Nefisi zsilip a tengeri csatornával köti össze. Innen délkeleti irányban s több kanyarulatban a tengeri csatorna s a Dsebel Geneffé között húzódik, mely útjában szintén összeköti több mellécsatorna a tengeri csatornával, s végre egy zsilipen át a Szueszi lagunába ömlik.

Ez útjában a faraók régi csatornájának s azon még régibb Nilus-medernek nyomaiban halad, melynek vize hihetőleg a Wadi Tumilathot a sivatagba bevágta, a midőn még a mai Timsah-tónál a Vörös és Földközi tengert egybekapcsoló tengerszorosba tudott ömleni.

Az édesvízű csatorna valódi áldás a földszorosra nézve. A Wadi Tumilath, a hajdani termékeny Gosen földje, a mióta ismét öntözhető, ép oly termékeny, mint a delta. Hihetőleg Iszmájlia és Szuesz között is, az édesvízű csatorna mentében, hasonló termékenység fog kifejlődni, sőt részben már fejlődött is.

A tengeri csatorna megnyitása előtt az édesvízű csatornán járó hajókat emberek, tevék vagy szamarak

vonták a parton; azonkívül a lánczhajózást is üzték rajta. Ha azonban a jövőben is akarják e csatornát, mint közlekedési vonalat használni — mert hisz föczélja csak az, hogy a földszorost édesvízzel ellássa — úgy okvetetlen meg kell majd nagyobbítani, mert ma szélessége csak 15 méter, mélysége pedig 1·5 és 2·5 méter között változik.

Az édesvízü csatorna, mely teljesen Egyiptom birtokában van, politikai jelentőséggel is bír, mert általa, mint a földszoroson való élet föltételének bírása által: Egyiptom ura a földszorosnak s uralja a tengeri csatornát is.

* * *

Még nagyobb fontosságú, mint az édesvízü csatorna: a tengeri csatorna, mely a Földközi tengert a Vörös tengerrel összekötvén, a Szueszi földszorost keresztül-vágja, s mely a Szueszi csatorna név alatt ismeretes.

Már I. Napoleon foglalkozott a tengeri csatorna előállításának eszméjével; kiviteléhez azonban nem fogott hozzá: mert 1799-ben Lepère mérése azt hozta ki, hogy a Vörös tenger színvonala 30 lábbal magasabbban áll, mint a Földközi tengeré.

E körülménynek különféle magyarázatát adták a tudósok, s a földszoros átvágását általában lehetetlennek tartották; s csak egy fél század után — 1853-ban — Ión Linant Bey mérése által az előbbi mérések téves volta fölfedezve. A mindenféle eszközölt újabb mérésekből pedig ma már mind jobban meggyőződhetünk, hogy a valóságban a tengerek színvonala mindenütt ugyanaz. A Korintuszi s a Panamai földszoros tengerinél is téves mérések voltak annak okai, hogy nem merték ennek előtte e földszorosok átvágását megkísérteni, s a mi időnkre maradt ezen tervek keresztülvitele.

Linant Bey mérésére támaszkodott Lesseps Nándor terve, ki akkoriban főkonzul volt Alexandriában, s ki 1854-ben a részvénytársaságot létrehozta, s a konzessziót az akkori alkirálytól, Szajd pasától megkapta. Lesseps rendkívüli erélyével és kitartásával leküzdötte az akadá-

lyokat, s az óriási munkát 10 év alatt — 1859-ben történt az első ásó szurás — szerencsésen bevégezte. A tengeri csatorna 1869. november 17-én lőn ünnepélyesen megnyitva s a forgalomnak átadva.

Főleg az angolok voltak azok, kik a terv keresztülvitelét lehetetlennek tartották s azt minden erővel meg-hiusítani igyekeztek. Később azonban kitűnt, hogy érve-léseik alapját csak a féltékenység képezi, s így nem is sikerült nekik Lesseps működését megakadályozni.

A csatorna a Földközi tenger partján fekvő ujonnan épült Port-Szajd városból indul ki s Szuesznél a Vörös-tengerben végződik. Hossza 160 kilométer, vagyis mintegy $21\frac{2}{3}$ földrajzi mérföld. Mélysége 8 méter, azaz olyan, hogy rajta 3000 tonnás hajók járhatnak. A fenék széles-sége 22 méter; a vízszínen a szélesség különböző, 58 és 120 méter között változik. A csatorna két végén mester-séges kikötők vannak, melyek a tengerben oly messzire lettek építve, hogy a mélység a legalacsonyab vizállásnál is még mindig 8 méter.

A csatorna tehát kiindul Port-Szajdból. Nyugati oldalán a Nilus deltája van. A Nilus felső völgyét kopár hegyhátak szegélyezik, melyek azonban Kajro vidékén mind alacsonyabbá válnak és félrehuzódnak. Előttük ter-jedelmes lapály fekszik: a Nilus deltája. A folyó itt számos kisebb-nagyobb ágra szakad szét, melyek mocsarakat és tavakat képezve, ömlenek a tengerbe. A deltában sós tavak is vannak; a tenger mellett pedig nagy kiterjedésű parti mocsar-akat és tavakat (lagunákat) találunk, melyeket itt-ott meg-szakított keskeny földszegélyek választanak el a tengertől.

Port-Szajd mellett is egy ily nagy parti tó, avagy laguna terül el, melyet Menzalehi tónak hívnak. E tón keresztül vezet a csatorna és pedig kiszáritott iszapból készített gátak között. Utóbbiakra nagy szükség van itt, mert a Menzalehi tó a Nilus ágaival s a tengerrel össze-köttetésben áll; már pedig a Nilus óriási sok iszapot hord és rak le, a szökőárnál betóduló tenger pedig egy-szerre tönkre tehetné a csatornát. Igaz, hogy a szökőár

a csatorna gátjainak is árt, de ezen a bajon idejében eszközölt javítások által segíthetni.

Sok bajjal járt a gátak emelése a Menzalehi tóban; szélesebbre is hagyták tehát itt a csatornát s a gátakat, s ügyeltek rá, hogy utóbbiak lejtői ne legyenek meredek. Mindazáltal a hajóknak itt lassan kell menni, nehogy a hullámverés rontsa az itt még nem eléggé szilárd gátakat. 42 kilométernyire Port-Szajdtól elhagyja a csatorna a Menzalehi tavat, de 7 kilométernyire délre ismét tóba lép és pedig a sekély vizű jobbadán száraz Ballah-tóba, mely a Menzalchinek folytatása, s mely tisztán mutatja, hogy merre volt hajdanában a tengersizoros.

A csatorna megnyitása előtt a két tavat egy keskeny száraz terület választotta el, melyen El Kantara — mi hidat jelent — fekszik. És csakugyan hidat képezett e földszoros a két tó között, mert erre vezet a legrövidebb út Szíriába, s a karavánok átjárója itt volt. Különb ma is ezen utat használják a karavánok; csakhogy ma kompokon szállítják át az embereket és tevéket a csatornán. Szó van róla, hogy e helyen a csatornát át fogják hidalni.

A Ballah-tó után jön az érdekes rész, az ugynevezett El Giszr. Ennek partjain a homok-falak 70 lábnyira emelkednek. Óriási munkát kellett itt végrehajtani; szerencsére csak 3—4 kilométernyi e kedvezőtlen vonal, s a homokot só- és gipsztartalma annyira összetartja, hogy az oldalakon nem omolhat le.

A csatorna El Giszrtől délre a Timsah-tón halad át, melyben a csatornát nem volt szükséges gátakkal védeni, mert a tó medenczéje zárt és homokos talaju. A Timsah-tó szép látványt nyújt kék vitzükrével s a magas parton barátságosan fekvő Iszmájliával, melynek kertjei és fehér házai kellemes benyomást gyakorolnak az emberre.

Iszmájliát joggal tartják a csatorna építői a földszoros jövődöbéli fővárosának s Alexandria és Kajró vetélytársának. És mert a Nilusból jövő édesvizű csatorna itt össze van kötve a tengeri csatornával: tehát bátran

jósolhatni, hogy Iszmájlia lesz Egyiptom legfontosabb kikötővárosa.

A csatorna, a Timsah tavat elhagyva, Tusszum, majd Szerapeumnál több dombsoron van átvezetve.

Szerapeumnak hívják a csatornának egyik, mintegy 8 kilométer hosszú szakaszát, s ez az egyetlen hely, hol homokosodás fordul elő és pedig futó homok által. Óvszerekről van azonban gondoskodva; sövények, kerítések s árkokkal védik itt a csatornát.

Azután a sós- vagy keserűvizű tavakba lép be a csatorna, mely azokat 40 kilométernyi hosszúságban vágja át.

A tavak szélessége általában 10 kilométer, úgy hogy területük $3\frac{3}{4}$ német négyszög mérföldet foglal el; s 8, helyenkint 12 méterrel mélyebbek a tengertükrénél. E medence nagy előnyére volt a csatorna építésének, mert a mélyítés csak igen csekély, sőt helyenkint egészen szükségtelen volt.

Azért is felette fontosak e tavak, mert medencéjük, mely a csatorna építése előtt száraz volt, most vízzel van telve. Egy ily nagy vízterület nagy befolyással van a pára- és harmatképződésre s így a növényzetre is. De meg e tavakban ki is egyenlítődik a víz színvonala, ha a csatorna vizében, a Vörös tenger árapálya folytán változások állanak elő; oly szerepet játszanak tehát azok itt a csatornára, mint az alpesi tavak az ottani folyókra nézve.

A sóstavak utánkövetkező Saluf-vonalon mészkőből és gipsztartalmu agyagból állanak a partok. E vonal egy 9 méter magas fensikon huzódik át, mely 11 kilométernyi hosszúságban a sóstavak s a Vörös tenger közé mint gát van beékelve. Fölületén homokot, továbbá kagyló- és csigahéjakat találunk oly fajokból, milyenek a Vörös tengerben még ma is élnek.

Ezen terület tehát okvetetlen mélyebben feküdt annak előtte, s felemelkedvén, szétvágta az összeköttetést, mely a Vörös tenger s a sós tavak között létezett. A kő

e helyen oly kemény, hogy a kotrógépekkel nem lehetett dolgozni s embereknek kellett az egész ásást végrehajtani. Ennél fogva a munka itt nagyobb erőfeszítést is igényelt, mint a csatorna bármely más pontján.

Saluftól Szueszig, egész a Vörös tenger vizébe be-nyulva, 10 kilométernyi hosszúságban, az ugynevezett Szueszi lagunán halad át a csatorna.

A laguna igen lapos vízmedenczét képez, melynek fenéke tengeri iszapból áll; ez azonban nem oly veszélyes, mint a Nilus iszapja a Menzalehi tóban, hanem kagyló-torlódmány, melyet könnyen cémentirozni, s még a mólók építéséhez is használni lehetett. Ezért a munka itt könnyű is volt, s a tengerben, illetve a lagunában feltöltött gátak (mert még itt is azok védik a csatornát) nem szenvednek az áramlatoktól, melyeket a Vörös tenger változó vízállása előidéz.

* * *

A Szueszi földszorosnak vasútja is van. Azon vonal-lal, melyen annak előtte a földszoroson át való utazás történt, s mely Kajróból, a sivatagon át, közvetlen Szueszbe vezetett, felhagytak, mert rendkívüli bajos volt a gőzmozdonyt vízzel ellátni. A mostani vonal Zagazig és Iszmájlián át visz Szueszbe; ennél az említett nehézség nem forog fenn, mert az édesvízű csatorna közelében halad a vasút.

Szueszbe tehát három közlekedési vonal vezet: az édesvízű, a tengeri csatorna és a vasút.

* * *

A tengeri csatornának három nagy jelentőségű kikötővárosáról, Port-Szajdról, Iszmájliáról és Szueszről, a következők érdemelnek különös felemlítést.

Port-Szajd, szabad kikötő város, 1862-ben alapított; egy szigeten fekszik kényelmes kikötővel és szép épületekkel. Lakosainak száma a 10,000-et felülhaladja, s azoknak több mint fele idegen.

A város egy basának, az Isztmusz-tartomány kormányzójának székhelye; s minden tengeri hajózással foglalkozó nemzetnek van itt képviselője.

Nagy hátrányára van a városnak, hogy ivóvizben szűkölködik, s azt Iszmájliából csövekben voltak kénytelenek oda vezetni.

A hajókat itt látják el vízzel, melyet a csatorna-társaság a vállalkozóknak köbméterenkint 2 frankért ad el. A vállalkozók a vizet a társaság vasvizardóiból, csövekben, cziszterna-hajókba vezetik, s ezen hajók gépei azután a vizet a nagy hajókba átszivattyúzzák. A víz ára — köbméterenkint — 2 és 8 frank között változik.

Jelenleg a csatorna-társaság egy vízvezetéki ároknak építését tervezi Iszmájliából Port-Szajdba. Szélessége 4 méter lenne s 7 millió frankba kerülne; biztosság tekintetéből azonban a mai csővezeték és a szivattyumű továbbra is megmaradna.

Port-Szajd kivitele jelentéktelen s nagyjából csekély mennyiségű pamutmagra szoritkozik, mely üzlettel az angol-egyiptomi bank ottani fiókja foglalkozik. Az 1884. évben 151 hajó érkezett Damiettéből, melyek ezen áruval voltak rakodva, s a 3780 tonnányi rakomány 3 gőzösön Európába szállított.

A mi Port-Szajd behozatalát illeti, e tekintetben az első helyet a kőszén foglalja el; 1882-ben 469,385 tonna, 1883-ban 542,221 tonna és az 1884. évben 706,097 tonna hozatott be, mely mennyiség csaknem kizárólag a hajók szükségletének fedezésére szolgált.

A behozatalban a második helyen az építőanyag említendő.

Az 1884. évben 21,700 tonna hozatott be. Jóval több mint az előző évben, minek oka, hogy a szükséglet egyrészt Port-Szajd folytonos nagyobbodása, másrészt a jobbadán faházakból álló arab városrész leégése folytán mindig emelkedik. A lakás-szükség nagyon érezhető és a házakkal való üzérkedés a legjövedelmezőbb üzletek közé tartozik. Az építőkövek nagyobb része Alexandriából

hozatnak be; téglák Damiettéből. A faszükséglet — miután az építkezés felette egyszerű — rendkívül nagy. A behozott fa négyötödrésze fenyőfa és csak egy ötödész esik a többi fanemekre. Az építőfa legnagyobb részét (1884-ben 1360 tonnát) az osztrák-magyar monarchia szállítja; jelentékeny mennyiség Svéd- és Norvégországból is érkezik.

Ezen két czikktől eltekintve, az összes behozatal az 1884. évben 9700 tonnára tehető; liszt nagyobb részét Odesszából, Fiuméből és Triesztből hozatik be; vágómarha Messzinából és Cziprusból kerül piacra.

A borfogyasztás Port-Szajdiban nagyon jelentékeny; az ide hozott borok közt leginkább a francia és a görög szerepel, mindannak daczára a Lloyd-társaság hajóin dalmát borok is — különösen Lisszából — érkezek ide; a mennyiség azonban szemben a többiével elenyésző csekély. A magyar borokat alig ismerik.

Az osztrák és magyar sör ellenben az itteni piacot teljesen uralja. A gyarmatárúk behozatala is jelentékeny: kávé Triesztből szállittatik, a cukor pedig csaknem kizárólag osztrák és magyar gyártmány és csak kevés mennyiségű francia süvegczukor kerül eladásra.

Pamut-, kender- és gyapjufonadék kevés hozatik be; az osztrák és magyar gyártmány behozatala ezen utóbbi czikkben a legjelentékenyebb.

Szintén csekély a czipő-árú behozatala, melynél a francia és svájci gyártmány ugy olcsósága, mint tartósága miatt kedveltetik.

Az osztrák-magyar monarchiából gyujtóanyagot, butort és kész ruhát évről évre többet hoznak be; butorok és ruha kizárólag monarchiánkból kerülnek piacra és az ottani izlésnek teljesen megfelelnek.

Látni tehát, hogy czikkeinknek van kelendőségük az ottani vidékeken: de fájdalom, mint a későbbi fejtegetésekből látni fogjuk, a nyugat-európai államokhoz képest — erély s kereskedelmi törekvés hiányában — e téren még mindig hátul állunk.

Izmájlia, a homoksivatag közepén, a Timsah-tó partján fekszik. A város jelentőségéről, valamint arról, hogy az édesvízű csatorna a tengeri csatornával itt össze van kötve: már említést tettünk.

Izmájlia új város, mely a csatorna építése következtében keletkezett. Széles, befásított, kövezet nélküli utcáival, egyemeletes házaival és kertjeivel; árnyékos tereivel s az alacsony falak szegélyezte telkekkel: körülbelől oly benyomást tesz reánk, mint valamely barátságos fürdőhely. Lakosainak száma a 4000-t felülmulja.

Izmájlia és Port-Szajd között még nincs vasuti összeköttetés, s a posta- és személyforgalmat a csatornátársaság egy gőzöse teljesíti, mely egyik napon Port-Szajdból Izmájliába, s a következő napon Izmájliából Port-Szajdba megy. Izmájliából Szueszbe azonban már vezet vasút.

Szuesz. A Szueszi öböl végén fekszik. E városon át történik a főközlekedés Europa s Dél- és Kelet-Ázsia között. Kajróval s így Egyiptommal az édesvízű csatorna és vasút köti össze.

Szuesz emelkedése az időtől kezdődik, hogy a postaforgalom a kelet és nyugat között a Szueszi földszoroson át vevé útját. Lakosainak száma annak előtte csak 1500 volt, kik e kietlen, terméketlen, víz nélküli helyen csak tengődtek; ma azonban már több mint 18,000 lakosa van.

Szuesz emeléséhez az is hozzájárul, hogy a Mekkába zarándoklók itt szoktak hajóra szállni; mert sokan, kik Ázsiából jönnek, szivesebben választják a biztos utat Konstantinápoly és Kajrón, mint Damaszkuszon át.

A kereskedelem legfontosabb tárgyai: arany és ezüst Európából Sina és India részére; selyem Kalkutta és Sanghaiból, Franciaország és Anglia részére; arany: Ausztráliából.

A csatornavállalat Szueszben nagyszerű kikötőt építtetett. Azon földnyelvet, mely a csatorna torkolatáig terjed, feltöltötték s vasuti gátat emeltek rajta; a végén pedig, a két oldalon, két kikötő van építve raktárakkal,

berakodó helyekkel, hajógyárakkal. Az egyik kikötőben a csatornán át járó hajók, a másikban az egyiptomi hajóraj s más, inkább csak a Vörös tengeren járó hajók horgonyoznak.

* * *

Visszatérve a tengeri csatornára : az építő vállalatot s a pénzügyi állapotot illetőleg a következők érdemelnék említést.

A társaság 1854-ben alapított; a végleges engedélyt az 1856. január 5-én kelt fermán által nyerte, s »Compagnie universelle du canal maritime de Suez« cím alatt 99 évre kapott szabadalmat: mely idő után a csatorna Egyiptom tulajdonába megy át.

A részvénytőke eleinte csak 200 millio frankra rugott, később azonban ez összeg elégtelennek bizonyult s újabb tőkét kellett előteremteni, mi is a következő módon eszközöltetett: 100 millio frank értékben elsőbbségi kötvények adtak ki; 84 millio frankkal megváltotta magát az egyiptomi alkirály azon kötelezettségtől, hogy a társaság szolgálatára munkásokat állítson; 1871-ben 12 millio frank erejéig 8%-os bons trentenaires-ek bocsátattak ki; a még ezen felül szükségelt összeg részben telkek eladása, részben pedig szintén váltságdíjak által hozatott be, a mennyiben a társaság bizonyos jogokról lemondott, melyek a szabadalom értelmében őt illették meg.

A jövedelem a társaság s Egyiptom között lesz szétosztva. Utóbbi ezért a szükséges területet ingyen adta, s az ország kőbányáit rendelkezésre bocsátotta.

A részvényesekre nézve az eddigi üzleteredmény még nem valami előnyös: de a csatornán át való forgalom gyors emelkedése szép jövőre ad kilátást, s a haszon minden esetre tetemes lesz, ha azon 9 millio tonnát tevő hajóforgalom, mely annak előtte a Jóreménység foka körül vevé útját, legalább nagy részben, ezután a Szueszi csatornára fog átereltetni.

Bevételi többlet első ízben az 1872. évben mutatkozott 2.071,279 franknyi összeggel, de már 1883-ban a bevételi többlet 35.863,541 frankra emelkedett.

Az 1883. év zárszámadásából a következő főbb adatokat veszszük ki:

bevétel	68.523,344	frank
kiadás	30.772,248	»
többlet	37.751,096	»
az alapszabályszerű 5%-nyi tartalék	1.887,555	»
netto többlet	35.863,541	»

A csatornára 1883. végéig, az összes építkezéseket és berendezéseket, valamint a csatorna javítása s a kölcsönből származó költségeket belcértve: 488.055,019 frankot adtak ki; míg a társaság tulajdonát képező épületek, különféle szerelvények, valamint a disponibilis és realizálható vagyon 72.660,223 frankra voltak becsülve.

A díjszabást a csatornán átjáró hajókra nézve egy nemzetközi bizottság 1873-ban Konstantinápolyban a következőleg állapította meg: minden igénybe vehető helyért, melyet a hajón haszonnal lehet értékesíteni: díj fizetendő; míg azon hely, mely a hajózás céljából szükséges, mint szénraktár, a gép és kazán helyisége, stb.: díjmentes. Egy regiszter-tonna egyenlő 100 angol köbláb, vagy 2·83 köbméter hajóürrel. A díj — kivétel és kedvezmény nélkül — minden hajótól beszedendő s egy tonna s egy utas után 10 franknál több nem lehet.

A díj megszabásánál — minthogy a csatorna hivatalnokai a hajóskapitányok által felmutatott lajstromot a hajóür tényleges felhasználásával összehasonlítják — könnyen véleménykülönbség állhat elő, melyet azonban az Iszmájliában állomásozó forgalmi főnök rendesen előzékenyen kiegyenlít.

Érdekes tudni, hogy a regiszter-tonna után számított 10 franknyi díj már fedezze van azon biztosítási díj megtakarítása által, melyet fizetni kellene, ha a hajó a Jóreménység foka körül venné útját. Azon tiszta haszon, mely az út idejének megrövidítése által áll elő, szintén

tonnánként 10 frankra tehető. 1885. január 1-seje óta a díjat 50 centimmal leszállították, úgy hogy most a netto regisztrertonnáért 9 frank 50 centim fizetendő.

A csatornában lévő hajók útja, a kitérő helyekről beérkező táviratok nyomán s mintaképek segítségével, melyeken a hajók járása ide- s tova tolható zászlócskákkal van kitüntetve: pontosan követhető; úgy hogy a hajóknak a kitérő helyekre való befutását s ottani tartózkodását illetőleg a szükséges intézkedések távirati úton könnyen eszközöltetnek. A kitérőknél altisztviselők számára lakások vannak berendezve, oly formán, mint a hajózási zsilipeknél szokott lenni.

A hajóforgalomra nézve igen érezhető hátrány, hogy a csatorna áthajózása aránylag sok időbe kerül; s mint-hogy a hajók száma évről évre növekszik, fennakadás és késedelem gyakran előfordul. Hogy e bajon segítve legyen, a csatorna-társaság igazgatóságának kezdeményezésére 1884. júniusban egy nemzetközi bizottság ült össze Párisban, melynek feladata volt a kérdést tanulmányozni, s a baj orvoslására javaslatot tenni. E bizottságban volt: 8 francia, 8 angol, 1 német, 1 osztrák, 1 orosz, 1 hollandi, 1 olasz s 1 spanyol. Minek utána a kiküldött 8 tagu albizottság a helyszínén is tanulmányokat tett, ennek javaslatait elfogadva, a nagy bizottság 1885. februárban azon megállapodásra jutott: hogy a bajon a csatorna mélyítése és szélesítése által lehetne a legjobban segíteni. A mélység 9 méter, a szélesség pedig 65 és 75 méter között lenne s a hajlásokat is tágasabbakká kellene tenni. Mind ezen munkálatok 206.467,011 frankba kerülnének.

Legujabb hír szerint a csatornán át induló hajók villamos világítással lesznek ellátva, s ennek segítségével — az éj idejét is kellőleg felhasználván — a Szueszi csatorna 15 óra alatt lesz átszelhető.

A csatorna eddigi forgalmáról s ennek emelkedéséről a következő kimutatások adnak hű képet.

**Forgalom a hajók száma s a tonnatartalom szerint
1876-tól 1884-ig.**

Év	Hajók száma	Tonnatartalom
1876	1457	2.096,772
1877	1663	2.355,448
1878	1593	2.269,678
1879	1477	2.263,332
1880	2026	3.057,422
1881	2727	4.136,780
1882	3198	5.074,801
1883	3307	5.776,823
1884	3284	5.871,501

**Forgalom: lobogó, a hajók száma s a tonnatartalom szerint
1869. november 16-tól 1870. július 31-ig.**

Lobogó	Hajók száma	Tonnatartalom
angol	177	158,323
francia	41	41,003
egyiptomi.	23	15,251
osztrák és magyar	11	7,414
egyéb	10	10,733
Összesen	262	232,724

Az 1874. évben.

Lobogó	Hajók száma	Tonnatartalom
angol	898	1.797,495
francia	87	222,945
olasz	62	34,496
osztrák és magyar	61	84,159
hollandi	53	106,422
német	31	39,842
spanyol	27	50,417
török	15	13,792
norvég.	8	13,489
orosz	7	11,978
egyéb.	25	19,635
Összesen	1274	2.394,670

Az 1877. évben.

Lo bog ó	Hajók száma	Tonnatartalom
angol	1303	2.699,233
francia	85	233,759
hollandi	63	155,874
olasz	58	85,506
osztrák és magyar	46	73,344
német	40	56,842
spanyol	21	59,826
dán	15	23,580
norvég	12	21,027
egyiptomi	9	7,014
svéd	3	2,505
egyéb	8	9,439
Összesen	1063	3.418,949

1877-ben 70,197 utas utazott át a csatornán.

Az 1882. évben.

Lo bog ó	Hajók száma	Tonnatartalom
angol	2565	5.794,781
francia	165	405,858
hollandi	103	254,475
német	109	177,172
osztrák és magyar	67	121,912
olasz	61	153,494
spanyol	32	78,864
török és egyiptomi	31	25,075
norvég és svéd.	20	35,503
orosz	18	36,062
belga	13	24,327
sinai	4	5,685
portugali	2	2,794
dán	2	2,784
egyéb	6	3,337
Összesen	3198	7.122,123

1882-ben 124,938 utas utazott át a csatornán.

Az 1883. évben.

Lobogó	Hajók száma	Tonnatartalom
angol	2537	4.406,088
francia	272	557,088
hollandi	124	229,302
német	122	156,309
osztrák és magyar	67	98,684
olasz	63	131,954
spanyol	51	106,953
svéd és norvég	19	25,400
orosz	18	28,069
török és egyiptomi	12	9,676
belga	12	17,245
portugali	1	880
dán	2	1,882
egyéb	7	6,332
Összesen	3307	5.775,862

1883-ban 119,177 utas utazott át a csatornán.

Az 1884. évben.

Lobogó	Hajók száma	Tonnatartalom
angol	2474	4.466,930
francia	300	567,874
hollandi	145	264,240
német	130	168,904
osztrák és magyar	65	106,368
olasz	54	114,246
spanyol	46	96,351
svéd és norvég.	18	24,236
orosz	17	29,616
japáni	13	12,566
török és egyiptomi	8	4,507
belga	5	7,162
portugali	4	2,824
egyéb	5	5,677
Összesen	3284	5.871,501

A lobogó szerint legjobban volt képviselve Anglia, utána jön Franciaország: míg az osztrák-magyar mon-

archia csak az ötödik helyet foglalja el, s Hollandia és Németország előtté állnak, sőt tonnatartalomra nézve még Olaszország is maga mögé szorítja.

* * *

A Szueszi csatornára vonatkozó főbb adatok előadása után azon kérdés merül fel: hogy a tengeri hajózás mai állapota s a jelenlegi kereskedelmi és egyéb viszonyok mellett, a Szueszi csatornára — értjük már most mindig csak a tengeri csatornát — mily jövő vár?

E kérdésnél fontos szerepet játszik azon körülmény, hogy ugy a Földközi, mint a Vörös tenger szűk volta miatt inkább csak gőzhajók használhatják a csatornát. Fölötte szerencsés összetalálkozása a körülményeknek, hogy a Szueszi csatorna akkor készült el, midőn a gőz segítségével a tengeri hajózás már oly szabad és biztos mozgékonytágot nyert, a milyen a Vörös tengeren való veszélytelen járáshoz szükséges.

A Szueszi csatorna jövője szoros kapcsolatban áll tehát azon kérdéssel: képesek-e és mily árukkal képesek a gőzhajók, a csatornán át az Indiai óceánba vezető útvonalon, az Afrikát megkerülő vitorlás hajókkal versenyezni? S minthogy ugy a gőz, mint a vitorlás hajók építésében az újabb időben nagy haladás észlelhető: a harc erős lesz.

A Szueszi csatorna vitorlás hajóknak, általában, nem alkalmas. Mint már említettük, a Földközi s a Vörös tenger szűkek. Az ellenszeleket nem lehet ezek vizén idejében kikerülni; míg a Jöreménység fokát körülhajózva, az Atlanti és Indiai óceánon, a passzát és monszun szelek, a különben is tágas vizen, nagy előnyére vannak a vitorlásoknak. Mindazáltal a Földközi tenger kikötőiből még a vitorlás hajók is inkább fogják használni a csatornán át, mint az Afrika körül vezető utat, mert azoknak épen annyi időbe kerül az út Port Szajdig, mint Gibraltarig.

Általánosságban tehát azt mondhatjuk, hogy ezental a Földközi tenger kikötőiből, ugy a vitorlás, mint a gőz-

hajók, keleti útjukban, a Szueszi csatornát fogják felhasználni, míg az Atlanti oceán kikötőiből a vitorlások ezentul is Afrikát kerülendik meg; a gőzhajók legnagyobb része azonban utóbbi kikötőkből is Szuesznek veendi útját.

Az új útra nézve a legelőnyösebben fekszenek az Adriai tenger kikötői. Különösen kitűnik ez a következő összeállításból, melyben a megtakarított út százalékokban is ki van fejezve.

Az út, melyet a hajó Hamburgból Czeilonig a Jóreménység foka körül tesz 14,600 tengeri mérföld hosszú, míg a Szueszi csatornán át 7610 tengeri mérfölddel rövidebb: a megtakarítás tehát 48%; Marszeilből Czeilonig a Jóreménység foka körül az út 14,500 tengeri mérföld, Szueszen át pedig csak 6010 tengeri mérföld, a megtakarítás 62%; Fiume, Trieszt s Velenczéből Czeilonig 15,480 tengeri mérföldnyi utat kellene Afrika körül tenni, a Szueszi csatornán át pedig csak 5220 tengeri mérföldet, a megtakarítás tehát 10,260 tengeri mérföld, vagyis 65%. Kiemeljük itt, hogy a Földközi tenger, s különösen az Adriai tenger kikötői nemcsak Indiára, de Ausztráliára nézve is, kedvező útvonalat nyertek a Szueszi földszoros átvágása által.

A mi a kérdés azon részét illeti: valljon, mily árukat fognak a csatornán át szállítani? ugy erre nézve csakis az áruk minősége s térfogata lehet döntő. Oly áruk, melyeket gyorsan kell szállítani, vagy azért, mert divatszickek, vagy pedig, mert a hosszabb úton minőségileg s esetleg mennyiségileg veszítenek, továbbá oly áruk, melyek térfogata kisebb: a rövidebb úton, és pedig, bár drágább vitelbér mellett, gőzhajókon fognak szállíttatni; míg azon árukat, melyeknél ezen tekintetek elesnek, vitorlás hajókon, a hosszabb de olcsóbb úton küldik a Jóreménység foka körül. A Földközi tenger körül lakó népek élelmességétől s erélyétől fog függni, hogy a nyugateuropaikkal — ugy vitorlás hajóikkal, mint általában — kiállják a versenyt, avagy hogy épen azokkal szemben fölényt nyerjenek.

A kereskedelem s világforgalom mai állapotában, a Szueszi csatornán át a következő cikkekből van kivitel Európából Ázsiába, és pedig:

1. kézműárúk, selyem, gyapju, gyapot, és vászonból;
2. aczél, vas és más fémből készített cikkek, főleg fegyverek;
3. fa, üveg, bőr- és rövid-árúk;
4. hajóépítési cikkek;
5. kőszén.

A főbb beviteli cikkek ugyanazon a vonalon: selyem és tea. Főleg ezen két cikk az, melynek a Szueszi csatornán át kell venni útját. Továbbá Sina és Japánnak különleges cikkei; azután gyapot, leginkább Bombajból.

Érdekes, de reánk nézve nem épen örvendetes tény, hogy Kelet-Indiából 1872—1873-ban 374,000, 1876-ban 1.957,000 és 1883-ban 14.000,000 angol mázsa keletindiai gabona szállítottatott a csatornán át Európába. Ebből látható, hogy mily hatalmas versenytársa támadt e csatorna megnyitása folytán az összes földművelő államoknak, s mennyire vagyunk különösen mi ráutalva, hogy ipari és kereskedelmi tevékenységünket lehetőleg fokozzuk, s így anyagi viszonyainknak visszaszorított mezőgazdaságunk által előidézett szenvedő állapotát: más javító tényezők által ellensúlyozzuk.

Tekintetbe veendő e helyen, hogy a Szueszi csatorna által a Vöröstenger partjai is belevonatnak a forgalomba, mely körülmény jelentékeny befolyással lehet a kereskedelemre. Onnan hozható cikkek: gyapot, kávé, petroleum, gumi, tömjén, dohány, datolya, elefántcsont, mosusz, gyöngyök, stb. Oda kivitelre alkalmasak: színes kendők, vörös czipők, szerszámok, kések, fegyverek; aczél- és vasdrót, tükör, porcellán; különféle edények, szappan, gyertya, norinbergi áruk stb.

* * *

Az utóbbi években a nyugateurópai államokban rendkívüli előszeretettel foglalkoztak a gyarmatosítás kérdésével; a vágy tengerentuli birtokok elnyerése után

mindinkább fokozódott: s főleg Afrika volt kiszemelve arra, hogy a kivánt birtokokat szolgálta.

A francziák Tuniszba fészkeltek be magukat, s különösen Brazza gróf vezetése alatt Közép-Afrikában is terjeszkedtek; továbbá Madagaszkár felett — több évi háboruszkodás után — a fennhatóságot elnyerték. Az angolok a zuluk s a Máhdi ellen viseltek háborút. Stanley kezdeményezésére s a belga király által alapított »Nemzetközi afrikai társaság« közreműködése mellett létrejött a Kongó-állam.

A németek különös hévvel karolták fel a gyarmatosítás eszméjét. Dél-Afrikában Angra-Pequénia öböl környékén, s a másik oldalon Sz. Luczia öböl táján nagy területeket okkupáltak. Az egyenlítő felett Kamerun mellett fekvő kereskedelmi telepeket állami jellegűekké tették, s úgy látszik a zanzibári szultán birodalma s Afrikának az egyenlítő alá eső keleti partjai — a Juba folyó torkolatától kezdve a Delgado fokig (vagyis a déli szélesség 10. fokáig) — szintén a németeknek fognak meghódolni.

Az olaszok sem nyugodtak s a Vörös tenger mellett szálltak meg egy kis területet; míg a portugallok Közép-Afrika nyugati partjain és a Kongón igyekeztek minél nagyobb befolyásra szert tenni.

Ámde azon vérmes remények, melyek ezen gyarmatosítási törekvésekhez fűződtek, csakhamar köd gyanánt foszlottak szét, s Nyugat-Europa politikusai tapasztalhatták, mily sajnós következményei lehetnek, ha a természeti tényezőket nem méltatjuk kellő figyelemre; főleg az olaszokat győzhette meg erről a rájuk Masszauában bekövetkezett siralmas állapot.

Afrikának az egyenlítő alatt fekvő vidékein az európai a természeti s különösen az égalji viszonyokkal nem bír megküzdeni, csakhamar tönkre megy s a gyarmatos misszióját nem teljesítheti ott. Ennek megismerése az afrikai gyarmatokért lelkesülők kedvét nagyon csökkentette, s mindinkább azon egészséges nézet nyer megérdemelt méltatást, hogy nekünk európaiknak Afrikában

egyelőre csak arra kell szoritkoznunk, hogy ott kereskedelmi állomások, illetve ügynökségek s iparcikkeink számára áruhelyek alapittassanak.

Helyesen mondja Vámbéry: »A kereskedés terén a törekvő Európának szép jövője nyilhat Afrikában, de nem állíthatjuk ezt a gyarmatosításról s azon szerencsétlen gondolatról, hogy e földrészt Europa túlnépességének levezető csatornájául használjuk«.

A politikai hódítások helyett: békés kereskedelmi hódítások képezzék tehát ezután törekvéseinket; s ezeknél, nemcsak a mi az Afrikával, de a kelettel való kereskedelmet is illeti, fő tényező gyanánt a Szueszi csatorna használható fel.

E csatorna az Ó-világ közepén foglal helyet, s földségek között képez közlekedési vonalat; Európával a Földközi tenger, Ázsiával a Vörös tenger, Afrika belsejével az édesvízü csatorna s a Nilus által függ egybe. A Szueszi csatornának ezen felette kedvező földrajzi fekvéséből bizton következtethetni, miszerint az földünk bármely más pontjánál alkalmasabb arra, hogy a világforgalom egyik legfontosabb gócpontját képezze.

Részünkről már több alkalommal igyekeztünk kimutatni, hogy csak az osztrák-magyar monarchia intéző köreinek s polgárainak komoly szándékától függ, hogy e világforgalmi gócpont főszálai az ő kezeikben legyenek.

A Szueszi csatorna megnyitásával a világkereskedelem főútjai a Földközi tengerre terelhetők vissza, mint a hol Afrika körülhajóztatásának bebizonyítása előtt átvezettek. Igaz, hogy ma az Amerikával s a Csendes tenger szigeteivel való élénk közlekedés, a hajózásnak tökélyes volta s a nyugateurópai népek nagy életrevalósága következtében a világforgalom útjai szétágazodtak, s a Panamai csatornának a közel jövőben történő megnyitása által még jobban szétágazodni fognak s így annak egyedüli főszínhelyévé nem lehet már többé a Földközi tengert tenni: mindazáltal a világforgalom nagy része még mindig megmaradt a Földközi tenger számára, s ha

a körülötte lakó népek hatalmukba tudják azt hajtani, úgy meggazdagodásuk, felvirágzásuk biztosítva van. Hogy már eddigelé is — a Szueszi csatornának 17 évi fennállása után — nem látni annak különös befolyását a Földközi tenger körül lakó népek kereskedelmére, úgy ennek okát ezen népek csak önmaguknak tulajdonítsák, mert az egy Franciaországot kivéve, alig tettek valamit az új kedvező helyzet felhasználására, sőt a Földközi tenger előnyös utait könnyelműen átengedték az Atlanti oceán távoli kikötőiből jövő hajóknak.

A Földközi tenger kikötővárosai közül főleg a következő öt van hivatva a Szueszi csatornán át való forgalomban élénk szerepet játszani, u. m.: Fiume, Trieszt, Velence, Genua és Marszeil. Valamennyi közül a mi Fiuménk van a legkedvezőbb fekvésben a Szueszi csatornához, s kivált Marszeil-nél több mint 200 tengeri mérfölddel fekszik közelebb Port-Szajdhoz. Fiumének ezen előnyös helyzete fokoztatik még biztos kikötője s egyéb kedvező tényezők által.

A mily előnyös volt Columbus fölfedezése Spanyolországra s Afrikának körülhajózása Portugalliára nézve, ép oly előnyünkre lehet nekünk a Szueszi csatorna létesítése. Nem fogunk ugyan a nyert új út következtében a tengereken túl országokat hódítani, de ez ne is legyen célunk és szándékunk. Békés uton, s a mellett kevesebb áldozattal, sokkal fényesebb és tartósab sikert vivhatunk mi ki a keleten és délen: a kereskedelmi téren.

Maguk a németek elismerik, hogy egészen a Majna vonaláig a Földközi tenger kikötői vannak hivatva Ázsiával a közvetítést eszközölni. Ismétljük, hogy ezen kikötőhelyek között a magyar tengerparté az elsőség. Ezen előnyt azonban fel is kell használnunk, mert különben mindannak daczára is, kénytelenek leszünk a jövőben is a hasznot másoknak átengedni. Már előbb kimutattuk, hogy a Szueszi csatornán át ez idő szerint járó hajók legnagyobb része az angoloké, s azután a francziák, hollandok és

németek következnek. Nem akarjuk mondani, hogy mi e nemzeteket a kereskedelmi téren legyőzni akarjuk, de az igenis kötelességünk lenne, hogy ama legrövidebb útvonalon, mely Európát Ázsiával s a Vörös tenger partjaival összeköti, s melyen a legkedvezőbb fekvés épen a magyar tengerpartnak jut: a közvetítők között az első helyet mi vívjuk ki magunknak.

Ennek sikeréhez okvetetlen szükséges, hogy a Szueszi csatornán át elérhető vidékekkel s főleg Ázsiával közvetlen kereskedelmet létesítsünk; hogy tengeri kereskedelmünket és hajózásunkat s iparunkat emeljük; hogy nagy kereskedelmi társaságok alakuljanak, melyek az egész országot bele vonva a forgalomba, minden vidéknek juttassanak abból.

A teendőkre nézve útmutatást nyerünk báró Sterneck altengernagynak, az osztr.-magyar haditengerészet e jeles tisztjének, a mai kor tengerészeti törekvéseiről szóló következő nyilatkozatában is: »Tengerentuli birtokok, a mai hatalmi és forgalmi viszonyok mellett, nem szerezhethők mint hajdan, egyszeriben s mintegy közvetlenül, hanem csak lassu előkészítéssel. Gyarmati birtokok nagy szabásban munkálkodó kereskedőknek oly vidékeken való előzetes, szorgalmas és következetes tevékenysége által keletkeznek, hol más európai hatalom még nem fészkelte be magát. Ámde exportőrjeink — helyesen-e vagy helytelenül, az nézet dolga — üzleti összeköttetéseket csak oly vidékeken keresnek, hol már más nemzetek, mint úttörők, a kockázat terhét viselték, s ezért azután természetesen az országot birtokukba is vették. Hiányoznak tehát — legalább ma még — az osztrák-magyar monarchiában azon föltételek, melyeknek a gyarmatok szerzésében előzményül kell szolgálni. Könnyebb és czélszerűbb lenne a tengerentuli vidékek közvetlen megszerzésénél, állandó osztrák-magyar hajóraj-állomásoknak azon vidékeken való létesítése, melyek a Szueszi csatorna által közelebb jutottak hozzánk, s melyek kereskedel-

m í l e g m é g n i n c s e n e k k i a k n á z v a. Ily vidékeken az állandó hajóraj-állomások talán útmutatóul és támpontul szolgálának az osztrák-magyar kereskedelemre nézve.«

Hasonló értelemben nyilatkozik Weiss Berthold, tapasztalt és világot látott nagy kereskedőnk, ezeket mondván: »Az oly állam kereskedelme virágzik fel, hol a kereskedők tágas látkörrel s érett ítélő tehetséggel bírnak a különféle népek igényei iránt. Az ily kereskedők fáradhatatlanul és folyton oda törekednek: hogy új kereskedelmi összeköttetéseket létesítsenek, s idegen országokban kereskedelmi telepeket alapítsanak.«

Fájdalom, különösen Magyarországon nincs még ilyesmi iránt a kellő érzék. »Kereskedelmünkre nézve« — mondja egyik, idézetekben gazdag értekezésében Weiss Berthold — »nagy baj az, hogy csaknem kizárólag Magyarország határain belől mozog: pedig, az egyszerű kereskedelmi közvetítés is mily haszonnal jár! Azon nemzetközi kereskedelmet értjük itt, mely oly árukat, mint kávé, rizs, fűszerek, stb., az idegen termelő népektől a fogyasztó népekhez juttatja. Ezen tisztán kereskedelmi közvetítés Nagy-Britanniának 350 millió márkát, Franciaországnak 160 millió márkát, Németországnak 200 millió márkát s a kicsiny Görögországnak 30 millió márkát jövedelmez évenként; míg Magyarország kereskedelmi nyeresége a nemzetközi forgalomban talán nem jövedelmez annyi 1000 forintot, mint a nevezett államok, erélyük, kitartásuk, ismereteik s vállalkozási szellemük által milliókban szereznek. Ámde ezen nincs mit csodálkoznunk, ha meggondoljuk, hogy nálunk mily kevesen működnek a kereskedelmi téren; mert míg Ausztriában a lakosság 1·58%-a, Németországban 3·4%-a, Franciaországban 5·07%-a, Angliában 9·8%-a foglalkozik kereskedelem és forgalommal, addig hazánkban ilyen foglalkozásra a lakoságnak csak 1·18%-a esik.«

Kereskedelmünket tehát okvetetlen emelnünk kell, ha számot akarunk tenni a nemzetközi kereskedelmi forgalomban: ehhez pedig első sorban az szükséges, hogy

szünjék már meg azon előítélet, mely nálunk jelenleg a kereskedelmi pálya iránt mutatkozik, s lépjenek minél többen — s pedig vagyonosabb ifjainkból is — annak ösvényére.

Nagy hátrányára van kereskedelmünknek az is, hogy külföldi állami képviselőink gyakran nem méltatják annak igényeit kellő figyelemre, mint az feladatuk és kötelességük lenne.

Rég óta merülnek már fel e miatt panaszok s valóban megfoghatatlan, hogy az illető körök miért nem orvosolják a bajt, s miért nem szabadítják meg kereskedelmünket a mozgását gátló bilincsektől.

Végre: tengeri kereskedelmünk Fiumén át üzetvén, e magyar kikötővárosnak felhasználása is szükséges ahhoz, hogy a Szueszi csatornán át létesítendő forgalomnak minél nagyobb részét elnyerhessük.

Fiumének a Szueszi csatornához való kedvező fekvését már előbb kimutattuk. De nemcsak ezen földrajzi tényező előnye Fiumének, hanem Magyarország folytonos támogatása is, mely e város legujabb kori birtoklása óta közel 70 millió forintot költött tengerészetére s az azzal kapcsolatos közlekedési eszközökre. Ámde, még mindig van sok tenni való, ha azt akarjuk, hogy Fiume az első rendű világpiaczkok között foglaljon helyet. Hogy Fiume lelkes polgárai úgy a magyar kormányt, mint az anyaország közönségét ily irányu törekvésben teljes odaadással támogatni fognák, azt hisszük, nem szorul hosszas erősitésre.

A teendők — röviden körvonalozva — a következők lennének.

Első sorban a lehető legkedvezőbb vitelbér szabandó a Fiumébe vezető vasutvonalakon.

Kiszámíthatatlan fontossággal birna továbbá, ha a Száván s a szabályozásra váró Kulpa folyón lánczhajózás létesítenék.

Fiume emelkedésén nagyot lenditene az is, ha a vitorlahajózás, mely a magyar tengeri kereskedelemnek

