

Magyar gazdasági és hatalmi törekvések a tengeren.

Irta: **Havass Rezső dr.**

Felolvastatott a Magyar Földrajzi Társaságnak Debreczenben tartott vándorgyűlésén,
1912. szeptember hó 22.-én

Ez év tavaszán volt negyven esztendeje, hogy a földrajzi tudomány néhány lelkes híve a Magyar Földrajzi Társaságot megalapította. Eme nevezetes évfordulót a Magyar Földrajzi Társaság egy oly alkotással kívánta megünnepelni, amely egyrészt a földrajzi tudományt, másrészt gyakorlati célokat van hivatva szolgálni. Amely a tudományt összekapcsolja a mindennapi élettel s az elméleti és gyakorlati munkának együttes működésével akarja a haza és az emberiség boldogulását előmozdítani, azoknak magasztos céljait szolgálni.

Igy létesült — és pedig gróf Teleki Pál érdemes főtitkárunk kezdeményezésére — a Magyar Földrajzi Társaság Gazdaság-Földrajzi Szakosztálya.

Ily szervezetre már rég óta szükségünk volt, mert hiszen ma a gazdasági kérdések dominálnak s ezeknek kedvező megoldása adja meg a kulturális fejlődés alapját is. A gazdasági célok nagy jelentőségét a legszembeötlőbben tünteti fel az a tény, hogy a mai háborúk, úgyszólván kivétel nélkül, gazdasági érdekből viselhetnek.

Egy másik jelenség, hogy napjainkban már a gazdasági életnek szálai — az óriási mértékben fejlődő vasúti és hajózási közlekedés mellett — a föld egész kerekességét behálózzák. Természetesen, mi is érdekelték vagyunk a nagy világ gazdasági mozgalmában. Magyar cukrot szállítunk Indiába és Perzsiába, s Amerika gabonatermésének hatását — az árhullámzás következtében — nálunk a legkisebb faluban is megérezzük. A kivándorlás és gyarmatosítás nagy kérdései szintén előttünk állanak.

Az állami, gazdasági és társadalmi életnek eme nagy akciójában nagy szükség van a földrajzi tájékozottságra, idegen országok természeti, néprajzi, gazdasági és politikai viszonyainak megismerésére.

A földrajznak nagy jelentősége nyilvánvaló tehát s különösen

fontos szerep jut amaz ágazatának, amelyet gazdasági földrajznak nevezünk.

A nyugateurópai országokban már jó ideje felismerték a gazdasági földrajznak fontosságát s céljaira külön társaságokat alapítottak. Nálunk nincsenek még meg egy ily önálló társaságnak a feltételei, de nincs is szükség reá, mert feladatának a Magyar Földrajzi Társaság minden tekintetben képes megfelelni.¹⁾

A Magyar Földrajzi Társaság Gazdaság-Földrajzi Szakosztályát tisztelettel ajánlom Debreczennek — az új egyetemi város nagyérdemű közönségének szives figyelmébe. A debreczeni egyetem nagy szolgálatot fog tenni nemzetünknek, ha kulturális törekvéseivel a gazdasági földrajzot is fel fogja karolni.

* * *

Amidőn a gazdasági földrajz jelentőségéről szólok, annak különösen egy kérdésére akarok most kiterjeszkedni: s ez a tengeren való érvényesülésnek a kérdése, amelynek gazdasági és hatalmi értéke a tengeri kereskedelemben és a gyarmatosításban mutatkozik.

A tengeri erő fejlesztésének lázas korszakát éljük, s a világkereskedelmi törekvések mai irányzatában a kontinentális kérdések majdnem teljesen háttérbe szorulnak a tengeri hegemoniáért folyó küzdelmek mellett.

A Csendes óceánon az Egyesült-Államok és Japán között folyik a harc a tengeri uralomért. Az Atlanti óceánon és az Északi tengeren Nagybritannia és Németország versenyeznek óriási erőki-fejtéssel, a Földközi tengeren pedig az összes európai nagy hatalmak érdekkörei találkoznak s itt Ausztria-Magyarországra is — mint az Adria keleti partjának birtokosára — nagy szerep vár.²⁾

Egyelőre még az angolok dominálnak a Földközi tengeren s az angol parlamentnek a flotta megerősítése körül legutóbb lefolyt vitáiból tudjuk, hogy Anglia — különösen Kitchener lord sürgetésére — minden áldozatra kész, hogy hatalmát a Földközi tengeren továbbra is megtartsa. Itt is legveszélyesebb vetélytársa Németország, amelynek 1870-ben még nem volt számottevő flottája s most — amellet, hogy első szárazföldi hatalom — második tengeri hatalommá emelkedett.

¹⁾ Dr. Havass Rezső: A Magyar Földrajzi Társaság Gazdaság-Földrajzi Szakosztályának Programja. Budapest. 1912. 9. 1.

²⁾ Politikai Hetiszemle. 1912. július 14. sz.

Óriási arányokban bontakozódik ki Oroszországnak a tengeri uralomért való küzdelme, melynek perspektíváit legujabban Hedin Sven, a híres svéd utazó világitotta meg.

Hedin felszólalása eseményszámba megy s megérdemli, hogy vele itt foglalkozzunk.

Hedin Sven-től f. é. január havában „Ett Varningsord“ (Intő szózat) címmel röpirat jelent meg, melyből pár hónap alatt több, mint egy millió példány elkelt. Hedint honfitársaihoz intézett szövegért az oroszok éles kifakadásokkal támadták meg s ő, hogy álláspontját a külföld előtt igazolja, a röpiratot németül is kiadta.¹⁾

Az oroszok — írja Hedin — két évszázad óta arra törek-szenek, hogy a világtengerhez jussanak s szabadon mozoghassanak. Mert hiszen a Jegestenger partvidéke hasznavehetetlen s az el-zárható Keleti- és Fekete Tenger szintén nem felelnek meg cél-jaiknak. — Ez az igyekvésük sohasem volt céltudatosabb és eré-lyesebb, mint a legutóbbi évtizedek alatt. Mesés áldozatokat hoztak az oroszok emberben és pénzben, hogy a legtávolabbi keleten a tengerparton állást foglaljanak és a japánoktól a Csendes óceán kereskedelmét elhódítsák. De a mint Togo tönkre tette az orosz flottát és Port-Arthur is elveszett: a keleti kijárási — egyelőre leg-alább — az oroszok előtt el van zárva.

Az oroszok azonban nagy céljuktól egy pillanatra sem térnek el. 1905. január 1.-én, tehát tizenkét napra Port-Arthur eleste után, a „Novoje Vremja“ azt írta, hogy Oroszországnak útát kell ta-lálnia a világtengerhez és nem tűrheti, hogy szűk kabátot szabjanak rá s annak ujjait összevarrják.

Csak hat éve, hogy Mandzsuria harcmezőire síri csend borult és ime az orosz ismét talpra állt s műveletének arcvonalát Japán-ból Perzsiába helyezte át. Most itt keresi a tengert, az útát az In-diai óceánhoz. Előbb azonban Perzsiát és Brit-Indiát kell meghódítania.

Anglia látszólag nem ellenzi az oroszoknak Perzsiában való előnyomulását, de ez csak ravasz cselvetés és inkább azt célozza, hogy Oroszországot a perzsiái háboruskodás gyöngítse. A mint azonban az oroszok az angol érdekszférához közelednek, Anglia egész hatalmával útját fogja állani Oroszországnak. Bármiképen erőlködnek is az oroszok, az Indiai óceán partjaihoz aligha fognak eljutni.

¹⁾ Sven Hedin: Ein Warnungsruf. Leipzig. F. A. Brockhaus. 1912. Kis 8 r. 48 l.

Vezet azonban egy út a nyílt tengerhez, amelyen a leküzdendő nehézségek a legcsekélyebbeknek látszanak s amelyen az orosz törekvéseket a legfényesebb siker kecsegteti: ez a nyugatra, az Atlanti óceánhoz, a jégmentes norvég kikötőkhöz vezető út. Oroszország ennek az útnak Svédország és Norvégia meghódításával juthat birtokába.

Oroszország Nagy Péter óta készíti elő e tervének végrehajtását. Annak érdekében történt 1809-ben Finnország meghódítása is, amely most már hatalmas bázisa Oroszország Skandinávia felé való előnyomulásának. Lázasan folyik Finnország stratégiai megerősítése s vasúthálózatának kiépítése. A finnországi kaszárnyák tele vannak orosz katonákkal, míg a finn katonákat a Kaukázus mellé helyezték át. A Keleti tengeren Svédország felé irányuló flotta-gyakorlatokat tartanak. Szóval, Oroszország harcra készen áll, csak várja a nemzetközi helyzetben a támadásra az alkalmas pillanatot.

Erre figyelmezteti Hedin Sven a svéd nemzetet. Nálánál még riasztóbb hangon szól Fahlbeck Pontus stockholmi egyetemi tanár „Svensk och Nordisk Utrikes politik“ (Svéd és norvég külpolitika) című füzetében a Skandináv félszigetet fenyegető veszedelemről.

Nem akarok itt tovább foglalkozni az orosz tengeri törekvésekkel. Csak például hoztam fel, hogy az orosz külpolitika egy nagy célt lát maga előtt: hogy Oroszországnak szabad mozgást biztosító tengerpartot szerezzen.

A tenger jelentősége azonban nemcsak a nagy nemzetek életére van kihatással. A kis nemzetek boldogulásának is tényezője. Természetesen itt már nem a tengeren való uralomról van szó, hanem tisztán csak gazdasági célokról. Belgium és Hollandia gazdagságukat főleg tengeri hajózásuknak és kereskedelmüknek köszönhetik.

*
*
*

És most nézzük: mit tett a magyar a tengeri hatalom megszerzéséért.

Oroszország kétszáz év óta igyekszik a tenger felé terjeszkedni, Magyarország ily törekvése nyolcszáz esztendőre vezethető vissza, mert amint Fraknói Vilmos Szent László királyunknak a montecassinói apáthoz intézett levele nyomán bizonyítja, már Szent László kiterjesztette a magyar korona hatalmkörét a tengerpartig. A tengerpartí városok azonban a magyar korona fenhatósága alól csakhamar kisiklottak, mert László figyelmét a kúnokkal való há-

boruskodás elvonta Dalmáciától és mert a tengerig terjeszkedő politikáját a szentszék sem támogatta.¹⁾

A tengerre irányuló magyar világpolitika Kálmán királyunk alatt bontakozódott ki hatalmas arányokban. Igen, eme messze tekintő királyunk alatt, kinek nagy szelleme századokkal túlszárnyalta korát; aki már a XII. században, amikor a világforgalom parányi volt a maihoz képest, fölismerte, amit ma minden oldalról hangoztatnak, hogy csak az az ország lehet igazán hatalmas és gazdaságilag független, amelynek tengere van.

Kálmán nagy tervét keresztül is vitte s hódító ereje megszerzte a magyar szent koronának a dalmát tengerpartot. Emlékét ma is kegyelettel őrzik Dalmáciában, mert az ország iránt tapintatos és emberszerető bánásmódot tanusított s a városokat régi helyhatósági jogaik élvezetében nemcsak meghagyta, hanem új kiváltságokkal is fölruházta, melyeket utódai is megerősítettek és érintetlenül hagytak.

II. István, II. Géza, III. Béla szintén törekedtek hatalmukat megszilárdítani Dalmáciában. Hogy az Árpádok alatt mily benső volt a viszony Magyarország és Dalmácia között, legjobban abból láthatjuk, hogy Dalmácia a tatárok elől menekülő IV. Béla királyunkat oltalmába vette és a legvésezebb időkben tántoríthatatlanul ragaszkodott királyunkhoz és nemzetükhöz.²⁾

Az Anjouk folytatták, sőt fejlesztették az Árpádoknak tengeri hatalomra törekvő politikáját, s Nagy Lajos alatt egész Dalmácia a Quarnerótól Durazzoig a Magyar Birodalomhoz tartozott.

Nagy Lajos Magyarországot a dalmát tengerpart nélkül mint önálló államot el sem képzelhette. S hogy mily értékesnek tartotta Dalmácia birtoklását, legjobban igazolja ama körülmény, hogy amidőn Velence, amellyel véres harcokat vivott Dalmáciaért, a legfényesebb ajánlatokat tette Lajosnak, ha lemond Dalmáciáról — így a zárai béke megkötése előtt az egész trevisói örgrófságot hajlandó volt Dalmáciaért kárpoztulásul átengedni — Lajos Velence ajánlatait mindig a leghatározottabban visszautasította, kijelentvén, hogy Dalmácia földjének egy arasznyi területét sem engedni elvonni a magyar korona uralma alól.³⁾

¹⁾ Fraknoi Vilmos: Szent László levele a montecassinói apáthoz. Budapest. 1901. Kiadja a Magyar Tudományos Akadémia. 8 r. 15 l. — Dr. Havass Rezső: Dalmácia Budapest. 1906. 16. l.

²⁾ Dr. Havass Rezső: Dalmácia. Budapest. 1906. 16. l., 30. l.

³⁾ Dr. Havass Rezső: Mitis Silvio dalmát történetíró műve Nagy Lajos királyról. Budapest. 1908. 18., 24. l.

Mátyás király figyelmét a Podjebrád cseh királlyal, Frigyes német császárral, Lengyelországgal és a törökökkel viselt háborúk elvonták Dalmáciától, de tekintélye azért nagy volt a tengeremléken.

A Dalmáciából való Cortesio Alessandro, aki IV. Sixtus római pápának volt titkára, Mátyás király hadi tetteit egy latin költeményben énekelte meg, melyet a királynak ajánlott. Cervo Elio, ragusai költő, aki Rómában is nagytekintélyű volt, Mátyás halálakor, a ragusai tanács által rendezett emlékünnepevényen, emlékbeszédet mondott Mátyás királyról. Ezt az emlékbeszédet Hegedűs István egyetemi tanár, a Magyar Tudományos Akadémiában 1904. október 24-én ismertette, érdekesen bizonyítván, hogy Ragusa a XIV. század derekától a XV. század végéig szívesen ragaszkodott Magyarországhoz; polgárai, bár olasz nyelven beszéltek, magyaroknak vallották magukat s harcoltak Hunyadi János és Mátyás király seregében.¹⁾

A mohácsi vésszel megbénult a magyarok szereplése az Adrián s Dalmácia Velence birtokába jutott. A magyar királyok áldásos uralkodásának emléke azonban ma is élénken él a dalmaták között s neveik oda lenn a tengerparton ép oly népszerűek, mint minálunk.

A tengerpartra irányuló magyar aspirációk II. Rákóczi Ferenc alatt ismét felcsillannak. Amint Dr. Márki Sándor „Rákóczi adriai tervei“ című tanulmányában írja, a fejedelem a magyar tengerpartra is kiterjesztette figyelmét, s több ízben — így 1707. őszén is — foglalkozott Horvátország és a tengeremlék megszerzése gondolatával.²⁾

Hogy Széchenyi és Kossuth mily nagy fontosságot tulajdonítottak annak, hogy Magyarország a tengeren érvényesüljön: közismeretes. A „Tengerhez magyar!“ — Kossuth lelkes felhívása — szálló igévé vált.³⁾

Mindezekből kiviláglik, hogy nyolcszáz esztendő óta hazánk nagy elméi mind oda törekedtek — s törekvéseik iránt a magyar közvélemény fogékony volt — hogy Magyarországnak tengerpartja legyen, tehát ugyanaz a cél lebegett szemük előtt, amelyet előbb a mai civilizált világ más nemzeteinél konstatáltam.

Sajnos, mi magyarok, ma vajmi keveset törődünk a tengerrel, sőt tovább megyek: egyáltalán nem foglalkozunk a külpolitikával. Mai közéletünket provinciális felfogás jellemzi s az Árpádok és An-

¹⁾ Dr. Havass Rezső: Dalmácia, Budapest, 1906. 52. 1.

²⁾ Dr. Márki Sándor: Rákóczi adriai tervei. A Tenger 1911. évi VI—VII. füzetében.

³⁾ Kossuth Lajos a „Hetilap“ 1846. 8. számában.

jouk imperiális politikáját nem értjük meg. Mi volt Anglia Nagy Lajos alatt, amikor Nápolytól Pommerániáig lengett a magyar zászló?¹⁾ Mint Márki Sándor kimutatja, területre nézve mindössze 2/5-e Magyarországnak, mely egyébként is hatalmasabb volt Angliánál. Sőt a tengerre nézve Nagy Lajosnak határozottabb politikája volt, mint III. Edwardnak, Anglia akkori királyának. S mivé lett azóta Anglia?! Világbirodalommá! — mert a tengert gyarapodásának tényezőjévé tette.

Sokat tanulhatnánk a németektől is, kiknek közfelfogása merőben eltér a mienktől. A belső politika közömbös a német előtt. Jól tudja, hogy a Bundesstaatok és a központi Reichstag pontosan teljesítik kötelességüket és a belpolitika egyes kérdéseiben komolyabb eltérés nem merül fel. Annál többet foglalkozik a német a külpolitikával és az egész nemzetet áthatja a tengeri hatalom iránt való vágyódás.²⁾

De ne csak a leghatalmasabbakat — Angliát, Németországot — nézzük, hanem a legkisebbet is, a csepnyi Montenegrót, hogyan használja ki arasznyi tengerpartját állami erejének fokozására. Antivariban tengeri kikötőt épít s minden igyekezetével azon dolgozik, hogy Antivari legyen a Balkán félsziget egyik legfontosabb közlekedési vonalának, a Duna-Adriai vasútnak végső állomása az Adrián.³⁾

Magyarország kedvező földrajzi fekvésénél fogva, a kelet és nyugat küszöben, a hatalmas Dunától átszelve és az Adriai tenger mellett elvonuló tengerpartjával szinte predestinálva van arra, hogy nagy arányú külkereskedelmet folytasson. A szomszéd Balkán félsziget országai ipari cikkeinknek legtermészetesebb piacai. A Szezei csatorna vonalába eső tengeri kikötőink pedig — mint azt maguk a németek is elismerik — a legalkalmasabbak, hogy egészen a Majna folyó vonalaig Ázsiával és Afrikával a közvetítő kereskedelmet folytassák.⁴⁾ S dacára ennek azt látjuk, hogy az elmúlt 1911. esztendőben a magyar külkereskedelmi mérleg passzivuma 300 millió koronát tesz s hogy az export növekedése tekintetében a nagy vámterületek sorában, Ausztria-Magyarország

¹⁾ Dr. Márki Sándor: Az ó- és középkor története. 640. l.

²⁾ Dr. Makai Ödön: Oroszország harci mozgólódása. Pesti Hirlap. 1912. jul. 30.

³⁾ Dr. Havass Rezső: Antivari és az új montenegrói vasút. Budapest, 1909. 8. l.

⁴⁾ Dr. Havass Rezső: A Szezei csatorna tekintettel különösen a mai gyarmati politikára és Fiumére. Budapest. 1887. 27. l.

az utolsó helyre jutott.¹⁾ De még egy másik szomorú adatunk is van: a legutóbbi tizenegy hónap alatt 83.427 ember vándorolt ki Magyarországból Amerikába, s a külföldön élő magyar honosok száma a másfél milliót meghaladja. Ezzel szemben a nagy német birodalomból, annak 65 milliónyi lakosságából — évi 800.000 lélek szaporulat mellett — évenként csak 30.000 ember vándorol ki.

Mindannyian érezzük, hogy itt kell valaminek történnie, ez így tovább nem tarthat s fordulatnak kell beállania. Avagy tétlenül nézhetjük-e azt, hogy egy természeti kincsekkel gazdagon megáldott ország, amelynek földrajzi fekvése világforgalmi pozíciót jelent, polgárait ne tudja eltartani, s azok kenyér hiányában vándorbotot fognak kezükbe s idegen földön keresik boldogulásukat?! Hát ez az a sokat megénekelte tejfel és mézzel folyó Kánaán? Európa éléskamrája? Szomorúan kell válaszolnunk: igen, ez az az ország, amelyről sokáig azt tartottuk, hogy „Extra Hungariam non est vita”!

Más, a természettől sokkal kevésbé megáldott országok rohamosan emelkednek, mi meg stagnálunk, sőt visszafejlődünk. De hát mit kell tennünk? Azt, amit más országok tesznek. Mezőgazdaságunk mellé oda kell állítanunk vagyonosodásunk forrásául az ipart, a kereskedelmet, amelyről II. Vilmos német császár azt mondja, hogy „az állami testnek lélekezete”. Anglia, Németország, Franciaország, Belgium, Hollandia hová lennének, ha iparuk és kereskedelmük megszűnének? Nekünk is érvényre kell juttatnunk ezeket a tényezőket.

Épen most nyílik rá alkalom, hogy gazdasági életünknek egy új eszközt kihasználjunk.

A magyar törvényhozás az 1912: XLVIII. törvénycikkkel megalkotta az ogulin-knini magyar-dalmát összekötő vasutat. A magyar közvélemény egyszerűen tudomást vett ennek a vasútnak az építéséről, sőt voltak, akik azt ellenezték, pedig ennek a vasútnak óriási jelentősége van Magyarországra nézve gazdasági és politikai tekintetben.

Nagy harc előzte meg e vasút létesítését, amelyben Ausztria és mi voltunk a küzdő felek.

Az osztrákok a leghevesebb akciót fejtették ki, hogy a Dalmáciával való összeköttetés ne Lika-Krbava megyén, tehát a magyar állam területén, hanem az Una folyó völgyén, vagyis Bosz-

¹⁾ Dr. Havass Rezső: A Magyar Földrajzi Társaság Gazdaság-Földrajzi Szekosztályának Programja. Budapest. 1912. 8. l.

nián át történjék, hogy a Dalmáciába vezető vasúton a magyar befolyás megbéníttassék. Ezen a vonalon ugyanis a Dalmáciába menő forgalmunkban örök időre elvesztettük volna a tarifális jogunkat, ami az osztrák iparnak vált volna előnyére. De végre mégis a magyar álláspont győzött, s az ogulin-knini vonal épül ki, amely kielégíti a horvát és a dalmát közvéleménynek régi óhajtatását, megfelel a magyar szempontnak s megvédi Fiume érdekét is.

E vasút által hat év múlva Magyarország Dalmácia három legjelentékenyebb kikötőjével: Zárával, Sebenicóval, Spalatóval lesz összekapcsolva. Új utat nyerünk tehát a tengerhez s annak kihasználására már most meg kellene tennünk az előkészületeket. Tőlünk függ, hogy a dalmát tengerpart gazdaságilag s majd ennek kapcsán politikailag is magyar befolyás alá jusson; hogy Fiumén kívül más kikötő is előmozdítója legyen kereskedelmünknek.¹⁾

Ezen a vasúton gazdasági törekvéseinkkel Montenegróhoz és Albániához is közelebb férközünk. Szóval, ez a vasút a magyar expanzióknak a legfényesebb perspektívát adja s lehetővé teszi, hogy Kálmán és Nagy Lajos világpolitikáját folytathassuk.

Féltékenyen nézik ezt az osztrákok s nagy keserőséggel vannak eltelve, hogy nem az unavölgyi vonal épül meg, amely az ő érdekeiket szolgálta volna. A sajtóban és folyóiratokban szinte feljajdulnak s azt panaszolják, hogy az ogulin-knini vasúttal az Adria keleti partjának kulcsa a magyarok kezébe jutott. Legyen úgy, ahogy ők mondják!

A magyar-dalmát vasút azonban csak egy köve annak a talapzatnak, amelyen nemzetünk nagyságát kell felépítenünk. A szellemi és anyagi téren a nagy eszmék egész sora vár a megoldásra s az egész vonalon hangyaszorgalommal kell a munkához látnunk.

A debreczeni egyetemen új kulturális tényezőt nyert nemzetünk, mely büszkén és bizalommal s azzal a legbensőbb meggyőződéssel tekint Debreczenre, hogy e város izzó hazaszeretete át fogja hatni Magyarország új főiskoláját, s annak hallgatói, az életbe lépve, mint a magyar társadalom munkásai és irányítói majd azokkal küzdenek, akik vissza akarják szerezni a magyarnak régi fényét, hatalmát és dicsőségét!

¹⁾ Dr. Havass Rezső: A magyar-dalmát összekötő vasút jelentősége. Budapest. 1911. 13, 16, 17. l.