

Fiume faforgalma.

Az idei fiumei faforgalom, összehasonlítva a megelőző évekkel teljesen kielégítőnek mondható s általában véve is alkalmas arra, hogy új tápot nyújtson azon reményeknek, melyeket a fakereskedelmet illetőleg Fiuméhez kötöttek.

Sokan és nem egyszer mutatták már ki azon előnyöket, melyeket a Fiumén keresztül vezető irány a kereskedelemre nézve nyújt; a m. kir. államvasutak mérsékelt díjszabásai, az olcsó közlekedési eszközök és a kivételt közvetlenül vagy közvetve befolyásoló fiumei hivatalok és hatóságok előzékenysége, mind arra céloznak, hogy ezen tengeri utat lehetőségig megkedveltessék a kereskedői közönséggel. És valóban azon számadatok, melyeket alább közölni fogunk, már is azt mutatják, hogy ez a kedvező s minden tekintetben tanulmányozásra méltó irány, mely a magyar fakivitelenk új és jelentékeny fogyasztási területeket van hivatva nyitni, hova-tovább jobban és jobban magára vonja a figyelmet.

Feltűnő azonban, hogy azon előnyöket, melyeket a fakivitelenk a fiumei kikötő nyújt, épen a kikötő tulajdonosa, Magyarország nem használja fel kellőképen. Ezen körülmény egyéb-iránt könnyen megmagyarázható és mivel önzőknek nem szabad lennünk, csak szívesen láthatjuk, ha más államok is hozzájárulnak a fiumei forgalom és így Fiume jelentőségének emeléséhez. Véleményünk szerint itt különben is nem a forgalom minden áron való fokozása, hanem az a legfontosabb feladat, hogy a fiumei kikötő által fakereskedelmünk új fogyasztási helyeket szerezzen, s hogy főképp azon területeket, melyek azelőtt vasuton már sokat importáltak tőlünk, de a vasuti tarifák felemelése és az áraknak az utolsó évek alatt hazánkban beállt rohamos emelkedése következtében vevőink közül elmaradtak, újból meghódítsa és ily módon az olcsóbb

tengeri ut felhasználásával ismét jelentékeny üzletkötéseket létesítsen. És e tekintetben már sokféle megjegyzést csatolhatunk azon számadatokhoz, melyek hazánknak a fiumei faforgalomhoz való hozzájárulását mutatják.

Mindenekelőtt közöljük a 728. lapon lévő táblázatot, melyből kitűnik, hogy a tulajdonképeni Magyarország jelenleg csak kis résszel járul hozzá a fiumei fakivitelhez. E táblázatban, melyet e sorok írója a naponként kiadott „avvisalore del movimento commerciale“ nyomán állított össze, azon vasutvonalak vannak felsorolva, melyeknek egyes állomásairól, mint kiindulási helyről május és június hóban kivitel céljából faküldetett Fiuméba. Magyarországra, mint első tekintetre is látható aránylag kevés esik a kimutatott mennyiségből.

Szemünkbe ötlük továbbá, hogy a megérkezett fa legnagyobb részét donga, vasuti talpfa és másnemű tölgyanyag képezi. Puha fűrészfaanyagot csak kis mennyiségben exportáltak Fiumén keresztül és nagyobbára még ez is Stiriából, Krajnából és Karinthiából érkezett oda, holott az osztrák birodalom ezen tartományai kiviteli üzleteiknél azelőtt csaknem kizárólag a triezsti kikötőt használták.

A faforgalomnak illetőleg fakivitelnek egész irányzata, a mint ezt az alább következő második táblázaton láthatóvá tettük, azt bizonyítja, hogy Magyarország Fiumén keresztül a szorosabb értelemben vett külföldre jelenleg általában véve csak kemény anyagot exportál.

A jelen és múlt évet illetőleg ezen körülmény nem lehet meg senkit, mert mint általában ismeretes, a nagybani fakereskedelem ezen idő alatt a belföldön oly nagy mértékben el volt foglalva, hogy új fogyasztási terület keresésével, mely általános vélemény szerint mindig több kockázattal van összekötve, nem foglalkozott. A belföldi kereskedők jelentékeny szükséglete, melyet az építési iparágak általános lendülete

Bevitetett Fiuméba.

H o n n a n	Négy oldalra faragott főnk, Bordonali	Közönséges deszka Tavole	Tölgy donga Doghe	Vasuti talpfa Traversini	Léc Morali	Műfa Legno d'opera	Tűzifa Legno di fuoco	Egyéb faárú Merci di legno
	m é t e r m á z s á k b a n							
M. kir. államvasut.								
a) Magyarországi vonalak	.	90	6705	347	.	.	.	.
b) Horvátország-Károlyváros-Fiumei von. . .	12647	53381	8441	5146	4178	.	10609	101
c) Zákány-Zágrábi von. .	899	105	2649	13846	2302	400	.	.
M. ész.-kei. vasut .	.	2561	7066	3337	511	.	.	.
Pécs-Budai vasut .	.	.	.	.	206	.	.	.
Zákány-Pécs-Barcsi vasut	105	1801	6283	1022	4347	1538	.	1102
Duna-Drávai vasut	100	300	500	3803	.	.	.	.
Oszt.-m. állam vasut	700	.	.	.	.	.	.	.
D é l i v a s u t .								
a) Zágráb-Károlyvárosi v.	1308	8284	32467	38394	4853	2079	100	.
b) Fiume-Steinbrücki v.	2534	7031	.	2274	3840	3437 ₁	.	100
c) St.-brück-Zágr.-Sisseki vasut	5892	407	152681	8214	12595	2468	.	.
d) Kanizsa-Pragerhofi v.	200	766	1717	1210	100	200	.	.
e) Pragerhof - Marburg- Klagenfurti vasut . .	1442	3630 ₄	.	400	1001	909	.	3
f) Trieszt - Nabressina- Görzi vasut . . . . .	.	90	94 ₅	100	.	.	.	114
g) Bécs-Bruck-Graz . .	.	241	.	1101	468	.	.	87
h) Bécs-Ujszónyi vasut .	.	.	600	.	.	.	.	.
Rudolf vasut, Lai- bach-Tarvisi v. .	906	1141	.	.	200	301	.	.
Ferencz-József v. .	.	100	.	.	.	.	.	.
Czernowitz	186	.	.	.	.	.	.	.
Egyéb vasutak . .	137	200	.	603	300	.	.	.
Összesen	27056	80128 ₄	219203 ₅	79797	34901	11332 ₁	10709	1507

J e g y z e t . Az egyes vasutvonalak elnevezése alá azon állomások forgalma vonatott össze, melyekből kiindulva, anyag szállított Fiuméba.

idézett elő és a Dunán kiszolgált román és bolgár kereskedőknek tetemes fogyasztása, kikkel a magyar termelők előszeretettel kötnek üzleteket, ez utóbbiakat annyira igénybe vette, hogy nem egyszer lehetett hallani, miszerint több a megrendelés, mint az árú. E körülmények aztán arra indítják kereskedőinket, hogy a jelenlegi zürzavarban új fogyasztási területekkel ne is törődjenek, sőt sok esetben azt is előidézék, hogy a bonyolultabb és nehezen lebonyolítható üzletekről lemondanak s ezáltal az éveken át birt vevőket lassanként elidegenítik maguktól. És ez már olyan jelenség, melyet semmiképen sem helyeselhetünk, mert ámbár mi is óhajtjuk, hogy a fakereskedelem mostani szép napjai hosszú tartamuak legyenek, még sem odázhatjuk el magunktól azt az aggodalmat, hogy előbb-utóbb itt is változás állhat be. Ekkor pedig a kisebbedő belföldi forgalomnál a biztos, habár mérsékeltebben is jövedelmező kivitel valóságos jótétemény lesz a mindig szívesen eladó termelőre és az esetleg ismét megtelő raktárrakra nézve.

Ezért időszerűnek találjuk a 730. lapon lévő táblázat újmutatásai szerint néhány megjegyzést csatolni azon adatokhoz, melyek a Fiuméből idegen országokba szállított faválasztékokat és azok tömegét tüntetik fel.

Megelőzőleg azonban előrebecsátjuk, hogy ezen czikk keretében nem akarunk kiterjeszkedni Fiuménak Trieszttel való versenyére, mely már oly sokszor volt tárgyalva, hanem csupán azt szeretnők tisztába hozni, hogy a Fiumén átvezető tengeri út mennyit használ fakivitelünknek tényleg és mennyit használhat a jövőben.

És e tekintetben is főleg a puha fenyőfűrészanyag forgalmával foglalkozunk, mert a mi a kemény fakivitelt illeti, a Fiumén át exportált dongák összege, mint a táblázatból látható, elég tetemes s a trieszti forgalmat mindenesetre már

Kivitetett Fiuméból.

F a v á l a s z t é k	Franciaországba (Algír, Tunis)	Görögországba	Nagybritanniába	Olaszországba	Osztrák-Magyar monarchiába	Spanyolországba	Törökországba	Összesen
Arbocza (Alberoni) darab . . . . .	.	.	.	10	9	.	.	19
Bárdolt tönk (Bordonali) <i>m</i> ³	4609. ₂	.	.	1626. ₀	113. ₀	.	.	6348. ₂
Fenyőgerenda (Travi) <i>m</i> ³	188. ₁	.	.	1078. ₁	977. ₅	.	6. ₅	2250. ₂
Bükkgerenda (Roveri) <i>m</i> ³	1385. ₇	.	1459. ₃	594. ₄	95. ₇	10. ₀	48. ₀	3592. ₆
Gömbölyű törzs (Tronchi) db	9	.	126	.	.	.	.	135
Köns. deszka (Tavole) 100 db	603	158	.	1075	401	.	126	2363
Padlódeszka (Tavoloni) 100 db	254	.	.	23	13	.	.	290
Tölgydonga (Doghe) 1000 db	3570	665	18	.	227	.	27	4507
Vasuti talpfa (Traversini) db	55763	11570	.	38	696	50	17056	85173
Parquett (Parchetti) 100 db	1320	.	.	.	.	.	.	1320
Négyzetfa (Subbia) db	360	538	.	5987	1860	5178	100	14023
Evező (Remi) db . . . . .	.	.	.	622	139	94	.	855
Bükkdonga (Tavoletti) 1000 db	30	19	.	556	43	10	11	669
Lécz (Morali) 100 db	20	.	.	511	105	.	22	658
Abroncs (Cerchi di legno) db . . . . .	.	.	.	163	1703	.	5	1871
Rud (Antenne) db . . . . .	.	.	.	478	310	.	777	1565
Dorong (Corniali) db . . . . .	.	.	.	.	3500	.	.	3500
Tüzifa (Legno di fuoco) ürm. mmázsa . . . . .	.	.	.	642. ₅	.	118. ₀	.	760. ₅
Egyéb faáru (Merci di legno) mmázsa . . . . .	.	1461. ₂	.	24. ₇	480. ₃	.	320. ₉	2287. ₀

Jegyzet. Ezen kivitel az egyes országok következő kikötőibe történt:

Franciaország: Bastia, Bordeaux, Cette, Dunkerque, Marseille, Port-Vendres, Rouen, St.-Nazaire, Algír, Bona, Oran.

Görögország: Catacolo, Patrasso, Pireus, Vostizza, Zante.

N.-Britannia: Glasgow, Leith, London.

Olaszország: Ancona, Bari, Cattolica, Chioggia, Civitanuova, Comisa, Cupramaritima, Fano, Fasana, Fianona, Genua, Giovinazzo, Grottamare, Manfredonia, Medolino, Messina, Molfetta, Monopoli, Ortona, Pescara, Pesaro, Ravenna, Recanati, Rimini, St.-Benedetto, St.-Martino, Termoli, Trani, Venezia.

Osztrák-Magyar monarchia: Arbe, Bescanova, Buccari, Carlopago, Carnizza, Castelnuovo, Cattaro, Cherso, Cittavecchia, Curzola, Gelsa, Gravosa, Lissa, Lussinpiccolo, Macarasca, Malinska, Novi Ossero, Pago, Perasto, Pirano, Pola, Porto-Ré, Postire, Pucische, Rabaz, Ragusa, Rovigno, Scardona, Sebenico, Selve, St.-Giorgio, St.-Pietro, Spalato, Tragheto, Trappano, Trieszt, Vallegrande, Zara, Zengg, Zlarin.

Spanyolország: Barcellona.

Törökország: Konstantinápoly, Valona, Volo, Smyrna.

is felülmulta. Különbén a fentebb említett francia és olasz kikötőkbe vasúti talpfát, léczet és deszkát is meg lehetős mennyiségben exportáltak, de a mint már mondtuk, a puha anyagnak csak csekély része származik Magyarországból.

Egyiptom felé, az ott uralkodó politikai és egészségügyi zilált viszonyok folytán, a kivitel teljesen szünetel, s ez most nem is lehet máskép. Törökország felé azonban sokkal tetemesebbé is alakulhatna fakivitelünk, ha több gondot fordítanánk a kereskedelmi összeköttetések megerősítésére.

Mindezt azonban csak mellékesen említjük, a fő a mit kiemelni akarunk az, hogy véleményünk szerint a magyar fatermelőknek és kereskedőknek különösen arra kellene iparkodniok, hogy olcsó és gyakran igénybe vett utat teremtsenek Fiumén keresztül Hollandiába és Olaszországba.

Hollandia még egy-néhány évvel ezelőtt a magyar és galicziai áru egyik legjelentékenyebb fogyasztója volt; nagy mennyiségben exportáltak oda nemcsak léczet, de 13 mm vastagságu deszkát is, s termelőink, habár a kiszállított anyagot, mint válogatlan árut mérsékelt áron adták is el, a végleszámolásnál mégis tekintélyes s biztos jövedelmet huztak.

A németországi vasutak tarifájának felemelése folytán azonban, és az áraknak 3 év óta nálunk beállt folytonos emelkedése következtében, a németalföldi kereskedők lassanként tüntetüleg visszavonultak, úgy hogy egykor virágzó fakivitelünk Hollandiába jelenleg elenyésző csekélységénél fogva megemlítésre sem méltó.

Amig tehát Hollandiánál egy tetemes fogyasztási terület újbóli megnyeréséről van szó, addig Olaszországot illetőleg a feladat az volna, hogy a magyar puha fűrészfaanyagának új fogyasztási területet szerezzünk.

Mi mindenesetre azt hisszük, hogy a magyar fatermelőknek, habár a dolgok jelenlegi kedvező állása mellett nincsenek

is rákényszerülve, oda kellene törekedniök, hogy e két helyet az esetleg kevésbé kedvező jövő számára megnyerjék, s ezenkívül is utat és módot keressenek arra nézve, hogy azt az előnyt, melyet Fiume már oly sok hazai termény kivitelénél nyújt, a puha fűrészfakereskedelemre nézve lehetőségig felhasználják.

Minthogy pedig a fűrészfakivitel oly hosszú uton, mint pl. a hollandiai már a gyorsaság kedvéért is gőzhajókon lenne eszközöndő, az „Adria, első magyar tengeri gőzhajózási társulat“-nak és a vasutaknak is meg kellene minden lehetőséget tenni, hogy ez a cél elérhető legyen.

Különben nem is kételkedünk, hogy ha a magyar fatermelők ezen kérdéssel, melyet ne tekintsenek korainak, komolyan fognak foglalkozni és tömeges kivitel helyezni kilátásba, nem lesz nehéz kieszközölni közlekedési intézeteinktől a szükséges engedményeket, mert hiszen már nehezebb dolgokat is keresztül vittek.

Tekintetbe véve tehát mindezeket és azt, hogy fájdalom a német vevők is, kik egykor oly tetemes megrendeléseket tettek, most mindinkább tartózkodóbbakká lesznek s ennél fogva méltán lehet tartani attól, hogy ha fűrészfakereskedelmünkre rossz évek következnek, csak kevés vevő felett fogunk rendelkezni: ismételten is csak azt mondhatjuk, hogy a fatermelők nagyon helyesen cselekesznek, ha a fiumei tengeri utat minél teljesebb figyelemre méltatják.

Tigermann Sándor.
