Bobdoi 191

KÖZGAZDASÁGI HELYZETÜNK

DÉLKELETI SZOMSZÉDAINK FELÉ.

IRTA

KORIZMICS LÁSZLÓ.

KÜLÖN LENYOMAT A „NEMZETGAZDASÁGI SZEMLE“ 1878. ÉVI HARMADIK FÜZETÉBŐL.

BUDAPEST, 1878.

PESTI KÖNYVNYOMDA-RÉSZVÉNY-TÁRSASÁG.

(Hold-utcza 4. sz.)

I.

A legújabb politikai változások Európa délkeletén, különösen pedig Magyarország délkeleti határán nincsenek ugyan még ma sem véglegesen befejezve; az átalakulások azon része azonban, a mely a san-stefanoi békében, s az ezt módosító berlini kongressusi határozatokban foglaltatik, világosan mutatja az irányt, melyet jövőre a hazai közgazdaság fejlesztése körül is követnünk kell. Románia függetlensége, a bolgár állam megalapitása, Kelet-Rumélia újonnan szervezése, a Szerb fejedelemség függetlenitése, s végül a boszniai fejlemények világosan mutatják az irányt, melyben kell már a legközelebbi jövőben is keresnünk állami életünk tartós — mondhatnám: állandó — közgazdasági hivatását.

Maga a berlini kongresszus sem feledkezett meg ezen tényről. Azon munkálkodásnak, melyet monarchiánk külügyeinek vezetője e téren kifejtett, maradandó emlékezetét képezendik a berlini szerződés azon részei, a melyek a keleti vasuti kapcsolatokra, a dunai hajózásra, a vaskapu-szabályozásra, és a Szerbiával kötendő vám- és kereskedelmi szerződés létesitésére vonatkoznak; sőt — bármily álláspontot foglaljunk is el Bosznia elfoglalásának kérdésében politikai szempontból — közgazdaságilag egyátalában lehetetlen tagadni azt, hogy a megszállás elősegíti a Bosznia és Herczegovinával üzött forgalom kifejlesztését, s hogy minden képzelhető új alakulás kedvezőbb viszonyokat fog ott teremteni a magyar közgazdasági érdekek szempontjából, mint a minők fejlődtek ki s fejlődhettek ki a török capitulátiók s a török laza közigazgatás szárnyai alatt.

Egy szóval: oly új működési talaj lett megnyitva a magyar földmivelés, ipar és kereskedelem, tehát az összes magyar termelés előtt, a melynek elfoglalása elé most már aránylag nagyon kevés akadály háramlik, s a mely akadályoknak elháritása már is komolyan munkába vétetett.

Ily tényekkel szemben valóban időszerű, hogy kissé behatóbban foglalkozzunk a magyar keleti kereskedelem esélyeivel, mint a hogy foglalkozott eddig a közvélemény. Csupán két tény mutathat arra, hogy már a magyar kormány megalakitását közvetlenül követő években is nagyobb gondot forditott a magyar kormány a keleti viszonyok szabályozására. Az egyik a vasuti kapcsolatok kérdése volt, a mely irányban érettek is el bizonyos megállapodások mind Románia, mind Szerbia felé, mind a bosznyák határon, de a melyek az átalánosan bekövetkezett pénzügyi válság miatt mind ez ideig csak részlegesen voltak realizálhatók; a másik pedig a kereskedelmi ministerium azon intézkedése, hogy a szerb közgazdasági viszonyok tanulmányozása czéljából két tisztviselőjét 1869-ben már kiküldte Szerbiába, a mely intézkedésnek azonban még mind e mai napig sincs gyakorlati eredménye, sőt az emlitett jelentés — a hazai közönség nagy hátrányára — még mind ez ideig közzé nem tétetett.

Még kevesebb az, a mit a társadalmi életben teljesitettünk eddigelé ezen nemzeti czél érdekében. Tudtommal egyedül a nemzetgazdasági egyesület foglalkozott ez ügygyel, a mennyiben pályadíjat tüzött ki az egész ügy irodalmi tárgyalására; s ennek kapcsán indult meg az irodalomban, s illetőleg a napi sajtóban némi vita e kérdés felett, mely azonban gyakorlati eredményre még eddig nem vezetett.

Ugy lévén meggyőződve, hogy a keleti közgazdasági összeköttetések fejlesztése el nem odázható, komoly feladat reánk nézve; hogy létjogosultságunkat is felette kérdésessé teszi, ha a nyugat és kelet között a közvetitő láncszem szerepét, a melyre már geografiai helyzetünknél fogva is utalva vagyunk, nem vagyunk képesek, vagy nem vagyunk hajlandók betölteni, s végül erős meggyőződésem lévén az iránt, hogy az egész kérdést mihamarabb ki kell emelnünk épen részletezés és gyakorlati világitásba helyezés által azon frázis-tengerből, a mely

elposványodással fenyegeti: a lentebb következőkben megkisérlem összeállítani a kérdést egészen a mai állapot szerint, hogy egyenként megjelöljem a teendőket s egyenként konstatáljam a helyzetet.

Leghelyesebbnek vélem ez alkalommal a geografiai rendet követni, s a közfigyelmet

1. Románia,
2. Szerbia,
3. a megszállt tartományok felé irányozni, miután e közvetlen szomszédságot tartom a legfontosabb tényezőnek Magyarország közgazdasági hivatásánál.

Nem tagadom, lehetnek szórványosan már ma is egyes esetek, melyekben hazai terményeink a távolabb keleti piaczokon is megjelennek (pl. Jálics borai Konstantinápolyban, az erdélyi deszka a kis-ázsiai partokon stb.), azonban nagyban és egészben csakis e legközelebbi szomszédainkra kell szoritkoznunk, mivel, mint ez százszor és százszor (legutoljára a „Nemzetgazdasági Szemlében" is dr. Konek tanár ur által) meggyőzőleg be volt bizonyitva, mi tengeren nem birjuk meg a versenyt s forgalmi jövőnk csaknem kizárólag keleti közvetlen szárazföldi szomszédainknál: tehát Románia, Szerbia és a megszállt tartományok felé van.

II.

Románia felé kétségkivül legjobban ki vannak fejlődve közgazdasági viszonyaink. A fejedelemség újonnan nyert függetlensége lényeges változást nem fog e tekintetben magával hozni. Az oly hosszas vajudások után 1875. junius 22-kén létrejött vám- és kereskedelmi szerződés, más oldalról pedig a vasuti konvencióban megvan azon talajnak biztositása, a melyen jó és biztos forgalmi elv fejlődhetik.

Csak azok képesek e rendszeres állapotok becsét méltányolni, a kik a korábbi viszonyok teljes rendetlenségét ismerték. Igaz ugyan, hogy a Törökországgal 1862-ben kötött szerződés, illetőleg az erre vonatkozó „acte additionel" kikötötte, hogy Moldva- és Oláhország fejedelemségeiben a be- és kiviteli

vámokra nézve a statusquo tartassék fenn: de, mivel e statusquo nem volt határozottan körülirva, semmi sem volt természetesebb, mint az, hogy az 1718-ki passaroviczi hajózási és kereskedelmi szerződés határozataitól, melyek 3%-os értékvámokat rendeltek, eltérőleg, 1850 óta mind a kivitelnél, mind a bevitelnél 5%-os értékvám szedetett, a mely állapot még türhetetlenebbé vált az által, hogy az értékchablon megváltoztattatott s ez által a díjtételek még magasabbra szabattak, gyakran egészen aránytalanul a valóságos kereskedelmi értékhez.

Midőn a vám- és kereskedelmi szerződések megkötése ellen államjogi nehézségek merültek fel: Románia, hogy a szerződéskötéstől vonakodó hatalmakra pressiót gyakoroljon, saját hatáskörében állitotta fel az autonom-tarifát, mely 1875. jan. 13-tól kezdve szabályozta volna a vámokat a fejedelemség egész területén. Ez autonom tarifában a bevitelnél $7^1/_2$, a kivitelnél 1% értékvám állittatott fel alapul, s ezen tarifa életbe lépte — miután félévre elnapoltatott annak hatályba lépte — nehezedett volna a magyar forgalomra, ha a román vám- és kereskedelmi szerződés időközben nem létesül. Nem lehet tagadni, hogy ezen szerződésnek egyes részei igen súlyosak reánk nézve: de az kétségbevonhatlan tény, hogy mind az akkori tényleges helyzettel, mind különösen az életbe lépendett átalános vámtariffával, mind végül azon kiméletlen, igaztalan és vexatorius eljárással szemben, a melyet különösen az octroi-ügyben tanusitott a román közigazgatás, jelentékeny haladást mutat az. Mindenesetre pedig — és a szerződéses vámpolitikának egyik legnagyobb haszna épen ez — biztos talajt nyujt az a kereskedelmi összeköttetésekre, a mennyiben a forgalom nem bizonytalan, önkényszerű, hanem állandó, fix tételekkel számolhat. A mellett nem szabad feledniink egy másik tényt sem. A legnagyobb kedvezmény záradéka kiköttetvén ezen szerződésben: biztositva vagyunk a legroszabb körülmények közt is arról, hogy versenytársaink nem fognak kedvezőbb viszonyok közt jelenni meg a piaczon, s hogy ennél fogva azon előnyt, a mely a geografiai helyzetben s a régibb kereskedelmi összeköttetésekben fekszik, teljes erővel felhasználhatjuk.

Nem kevésbé jelentékeny tényező a vasuti konvenczió. Tagadhatatlan, hogy az utolsó években az erdélyi kivitel jelen-

tékenyen csökkent Romániába. A krimi hadjárat felszabaditá a Dunát s a nyugoti iparos nemzetek felhasználták a kedvező alkalmat. Galacz és Ibrailáig a különböző társulatok tengeri gőzösei is közlekednek. S miután az iránylatot még maga a monarchia is elősegitette, hogy mást ne emlitsünk: a Lloyd és a dunagőzhajózási társaság rendes járatai által, egyátalán nem lehet csodálkozni az eredményen, mely szerint a Duna mente, sőt a Pruth mente is, a melyen a folyami gőzösök egész Jassy-Szkulenig felmennek, majdnem teljes egészében el van veszve a magyar kivitel részére, sőt kivitelünk még tömegesebb árukban is erős versenyt kénytelen kiállani Krajován is. Ehhez járult a várna-ruscsuki vasut, a mely a Lloyd gőzösökkel, a bukovinai vasut, a mely Lemberg és Csernoviczon át Bécscsel hozta kapcsolatba a román belföldet is, és nagyon természetes okokra volt visszavihető a hanyatlás. A vasuti konvenczió remélhetőleg segiteni fog ezen. Mind az orsovai, mind a tömösi csatlakozás a román belföld felé tereli a figyelmet, s igy teljesen megfelel a magyar érdekeknek is.

Nem lehet ez alkalommal sem elhallgatnunk azonban komoly aggodalmainkat e kapcsolatok fejlődése iránt. Tudvalevő, hogy az orsovai kapcsolat egyidejű megnyitása a tömösivel, mennyire érdekében fekszik Magyarországnak tisztán vasut-politikai okokból is; tudvalevő, hogy az orsovai csatlakozást a magyar kormány igen helyesen és tapintatosan épen azért nem engedélyezte, mivel egyidejűleg biztositani akarta a Crawley-féle bukás után a tömösi csatlakozást is; és ime, a Guilloux-féle vállalatban a cs. kir. szab. osztrák államvasut-társaság támogatása mellett nyeretett is meg szolid vállalkozó, hogy mily áron? — arról szomorú felvilágositást adnak, ha igazak, a hirlapirodalom hirei. Ezek szerint a román vasutaknak a román kormány részére közel kilátásban levő eladásának alkalmából, e vasutak viszonya az osztrák államvasut-társasághoz is szabályoztatott, és pedig olykép, hogy az osztrák államvasut-társaság feladja a román vasutak üzletét, a román kormány azonban ezért a tarifa-, menetrendi s bizonyos más ügyeknek a nevezett vasut-társulattal leendő közös rendezésére kötelezi magát. Ha ezen hirek igazak, akkor az összes román hálózat, tehát a plojest-tömösi új szakasz is, tényleg csak függeléke lesz az osztrák államvasutnak,

s a tömösi csatlakozás czélzata: e hatalmas hálózatnak egészséges versenyt teremteni főleg a román-magyar forgalom fejlesztésének érdekében, egy teljesen kárba veszett igyekezet.

Csupán mellékesen térve ki a kérdésre, meg kell engednünk mindenesetre, hogy a két kapcsolat megnyilta nagy erőt fog kölcsönözni a hazai forgalomnak Románia felé. Ezen helyzet kizsákmányolása volna a hazai kereskedelemnek egyik főérdeke. De hogy ez nem történik: azt kétségkivül igazolják a következő adatok, a melyek Romániának mind bevitelét, mind kivitelét illetőleg azon évről szólanak, a melyről vannak a legutolsó biztos adataink, nevezetesen 1869-ről. Ez évben az összes román forgalom frankokban következőleg oszlott meg:

	kivitel	bevitel	összes forgalom
Törökország	50.798,359	12.260,483	63.058,842
Ausztria-Magyarország . .	15.726,677	41.482,372	57.209,049
Francziaország	13.457,486	12.931,796	26.389,282
Anglia	9.938,700	14.003,611	23.941,311
Olaszország	6.828,065	482,856	7.310,921
Oroszország	1.792,330	4.340,277	6.132,607
különböző országok	2.878,383	2.258,506	5.136,889
összesen	101.420,000	87.758,901	189.178,901.

1872-ben Ausztria-Magyarországba Románia kivitele $5^1/_2$ millió frank volt, mig onnan behozatala $66^1/_2$ millió volt; ugyanazon évben kivitt Törökországba 58, s behozott onnan 5 millió frank értéket. A mi monarchiánk kivitele körülbelől felét képezi az összes bevitelnek, s főleg szövő- és kötött árúk, gépek, rövidárúk, bőrárúk, fa, üveg- és agyagárúk, fémárúk, vegytani termelvények, zsir, festék és gyúárúk, végül papir és gyarmatárúkra szoritkozik. Mind oly czikkek, a melyekben Magyarország is versenyezhetne. Sőt versenyt kelthetnénk Angliának a kőszén, vas és porczellán-árúkban; Francziaországnak a vászonárúk, butorok, czukor és borban; Németországnak a gyapjuárúk, lámpákban stb., és azon folytonosan növekedő iparczikkszükséglettel szemben, a mely előreláthatólag sokáig fogja még gyarapitani a piacz fogyasztási képességét, oly kedvező állást foglalhatnánk el Romániában, mint a minővel a régi időkben — természetesen az akkori időkhöz képest jelentékenyen kisebb arányokban — már birtunk

volt. Románia közgazdasági fejlődése, geografiai helyzetünk, kereskedelmi multunk mind oly tényezők, a melyeknek már a legközelebbi jövőben hasznát kell vennünk, ha ugyan valamit mind a magunk, mind a románok javára meg akarunk menteni régi összeköttetéseinkből.

A kereskedelmi és vasuti konvenczió biztos talajt biztositottak e tekintetben forgalmunknak. Csak tőlünk függ, hogy jól felhasználjuk azt.

III.

Szerbiával szemben sokkal kezdetlegesebbek állapotaink, és csakis a legutolsó években tétettek komoly lépések azon irányban, mely a magyar közgazdasági igényeknek megfelel.

A berlini szerződés elismeri Szerbia függetlenségét, sőt a 37. szakaszban kimondja azt is, hogy új egyezkedések megkötéseig, a külországokkal szemben a kereskedelmi viszonyok jelen helyzetén semmi változás ne tétessék, mig a következő szakaszban biztosittatik a vasuti fővonal kiépittetéséhez Szerbiának hozzájárulása.

Ennek alapján alá is iratott egy előzetes szerződés Bécsben gr. Andrássy és Risztics között, a mely 3 év alatt kiépittetni határozza meg a csatlakozási vasutakat, a kereskedelmi viszonyokat illetőleg pedig kiköti, hogy az mindkét félre nézve a lehető legnagyobb kedvezmények alapján jöjjön létre, egyuttal pedig tanulmányoztassék azon kérdés, mennyire volna lehetséges Szerbia és az osztrák-magyar birodalom között vámterületi közösséget állapitani meg.

A mi a kereskedelmi szerződést illeti, kétségkivül régi óhaj teljesedése az. Állandó és régi kereskedelmi viszonyaink vannak Szerbiával. E viszonyok oly zavartak és kuszáltak voltak egész a legutóbbi időkig, a melyek mellett komoly, szolid üzleti összeköttetésre gondolni is alig lehetett. Ugyancsak az 1862-ki török szerződés „acte additioneljére“ volt itt is a jogi alap fektetve. Szerbia azonban teljesen ignorálta a megkérdezése nélkül kötött szerződést, s az egymás után következő kormányokat ez ellentállásban erélyesen támogatta a teljes független-

ségre vágyó közvélemény. Igy aztán tényleg nem volt semmi szerződés, az eljárás teljesen önkényes még ma is. 1869-ben Gorové, akkori magyar kereskedelmi minister, Romániával egyidejüleg Szerbiával is megkezdé az alkudozásokat, de a szerbek tulsó álláspontjok miatt sikertelenül, s mivel időközben Szerbia még jobban eltért a törvényes alaptól, kereskedelmi viszonyaink mind az utolsó napig rendezetlenek maradtak, mind a szerb, mind a magyar érdekelteknek jelentékeny hátrányára.

Ép ilyen elposványosodott helyzetbe került a vasuti csatlakozás kérdése. Elvi nehézségek sem egyik, sem másik részről soha sem hangoztattak, vagy legalább soha sem kerültek felszinre. A dolog azonban huzódott folytonosan. Egyszer török, majd szerb részről emeltetett nehézség, a mihez járult Magyarország határozatlansága a zimonyi és pancsovai csatlakozás, illetőleg a budapest-zimonyi, s ott ismét a duna-jobbparti és duna-balparti, másrészről pedig a kikinda-pancsovai vonal engedélyezése közt. Időközben a török pálya kiépittetett egész Bellováig Drinápolyon és Philippopolison át Konstantinápolytól, más oldalról a Salonikitól tervezett csatlakozás Uskubon túl egész Mitroviczáig felépült, a honnan Alexinácznál a Moravölgyi fővonallal lett volna meg a csatlakozás: de maga a főkérdés nem volt eldöntve soha. Felesleges vitatkozni azon, vajjon idegen hatalmak diplomácziai beavatkozása, vagy az érdekelt kormányok mulasztásai voltak e hosszú halogatásnak okai. Annyi tény, hogy e mulasztás főleg a saloniki és konstantinápolyi kikötőkben uralkodó kereskedelmi tengerészetnek volt hasznára, a mely árúit ez uton szállitotta be, a mely kereskedés — daczára az osztrák-magyar Lloyd erőködéseinek — nem a mienk, s a mely uton elenyészőleg csekély, majdnem semmi azon árúösszeg, mely Magyarországból került e piaczok fogyasztására.

Ily viszás helyzet állott elő a török vasutak egész mentén, s ily viszás helyzet fog állandósittatni, ha Bolgárországon át nem igyekszünk, a most már szerződésileg biztositott kapcsolatot mihamarabb létesiteni. Nem lehet feltenni, hogy ez alkalommal is megtörnék a török kormányférfiak csökönösségén az egész tervezet, annálinkább, mert a boszniai alternativ ut az ő részökre is biztosit minden előnyt, s más oldalról a középázsiai vasut ügye napi kérdéssé kerülvén fel, Anglia összes befolyását

fogja a fényes portánál igénybe venni azon czélból, hogy a szerb kapcsolat, mely az egész hálózatnak nélkülözhetlen és kiegészitő része, mihamarabb engedélyeztessék.

És akkor Szerbia felé is nagy mértékben meg lesznek nyitva azon eszközök, a melyek oly jelentékeny és kedvező visszahatást gyakorolhatnak a magyar közgazdasági helyzetre. A szerb kereskedelem, kivéve a Dunát, ma teljesen izolált; az ország belső része egészen szűz talaj, a hol a kultura haladásával folyvást nagyobb és nagyobb mértékben lesz fogyasztása az iparczikkeknek, termelése a nyers anyagoknak, és mind e két ok együttes hatásánál fogva hálás talaja a magyar kereskedelemnek. Osztrák értékbe számitva át, következő volt az összes forgalom Szerbiában:

	Kivitel		Behozatal	
1866-ban	7.599,246	forint	8.670,662	forint.
1870-ben	12.238,168	„	11.238,168	„
1871-ben	11.050,952	„	11.092,716	„
1872-ben	14.392,368	„	11.302,824	„

Ezen összeg ugyan csekély magában véve; de mégis nagy figyelmet érdemel, ha meggondoljuk, hogy ezen forgalom legfőbb része a mi monarchiánk, illetőleg Magyarország felé irányult.

Igy az utolsó évi kivitel 179.9 millió piaszterében (egy piaszter = 9 krajczár) a magyar határ felé több mint 130 millió ment, s elfogulatlan irók szerint a magyar határon a behozatal az összes behozatalnak legalább $^3/_5$-ödét, a kivitel pedig mintegy $^5/_6$-odát teszi az összes kivitelnek. Feltehető, hogy ez arány meg fog maradni, sőt javunkra fog megváltozni, hogy ha a vasuti kapcsolat kiépül, és más oldalról a kereskedelmi szerződés megkötése által a jelenlegi bizonytalan állapotnak és mindenek felett a mostani vexatorius eljárásnak vége vettetik. Sőt tovább is mehetünk és biztosan állithatjuk azt is, hogy a vámközösség esetén, vagy akkor is, ha a vámszerződés szembeszökőleg kedvező feltételek alatt fog létrejönni, némi csekély határforgalmat leszámitva, mely Boszniával, Romániával, Albániával és Bolgárországgal ugy is fennmarad, az összes szerb forgalom a magyar határnak fogja utját venni, s igy pusztán a mi ügyességünktől fog függeni, hogy magunk vegyük-e azt kezünkbe, vagy

pedig ugy, mint eddig, élelmesebb nyugoti szomszédaink kezei közé engedjük át.

A fő kiviteli czikkek Szerbiából az élő állatok, nyers bőr, fagygyú, gabna, gyapjú. Hogy az élő állatok behozatalát is lehet értékesiteni: mutatja a szerb eredetű sertések esete, a melyek ma a kőbányai piacz egyik legfőbb jövedelmi forrását teszik. Hasonló állhat a szarvasmarha, juh és lóról, valamint a nyers állati termelvényről is, a melyeknek egy része ma is Magyarországon finomittatik. A fő behozatali czikkek Szerbiába Magyarország felől a vasárúk, szövetárúk, konyhasó, bor, szesz, ser, gyertya, gyarmatárúk, bőrárúk, czukor, kocsi, gép, apróárú, öltönyök, kőszén, liszt stb., tehát igen nagy részben oly termelvények, a melyekből Magyarország kivitelképes, és a melyeknek fejlődésképes piacza van Szerbiában.

Mily mértékben fogja felhasználni az új változások folytán jelentékenyen megjavult helyzetet a magyar termelő és kereskedő osztály: az természetesen első sorban tőle függ; annyi bizonyos, hogy ha a tervbe vett kereskedelmi szerződés és vasuti kapcsolat létesül: oly viszonyok közt szilárdithatjuk meg Szerbiával való forgalmunkat, a melyek mellett versenyképességünk minden valószinűség szerint teljesen biztositva van.

IV.

Bosznia és Herczegovina államjogi helyzetének végleges eldöntése nehezen fogja alterálni azon viszonyt, a melyet közgazdasági szempontból el fog czen két tartomány az osztrák-magyar monarchia többi részeivel, és különösen Magyarországgal szemben foglalni. Épen azért, azt hiszszük, ideje, hogy a hazai közgazdaság szempontjából is vizsgáljuk meg kissé közelebbről a helyzetet.

A két tartomány annexiója esetén nagyon természetesen elesik ugy a kereskedelmi, mint a vasuti szerződés szüksége. Ha azonban e két tartomány nem fog a monarchiához csatoltatni, hanem jelen állami keretében fog meghagyatni: fell kell tennünk, hogy az okkupáczió megszüntével egyidejüleg mind a kereskedelmi, mind a vasuti viszonyok kellőleg és kimeritőleg fognak

szabályoztatni. Mind a kettőre nézve feltétlenül szükséges ez előrelátás.

Az 1862-ki török szerződés fentartotta a jogot a porta részére, hogy a szerződés érvényben létele 14-ik és 21-ik évének (a szerződés 28 évre szól) lejártával közölhesse azon módosításokat, melyeket a tapasztalás igényel. 1876-ban élt is a porta e jogával, s főleg pénzügyi nehézségeire támaszkodva, a 8%-os beviteli vámtételek átalános felemelését követelte. A porta állitása szerint ugyanis az utolsó években az összes vámbevétel 1.4 millió török lirát = 12.6 millió forintot szolgáltatott. Szembeszökő ugyan, hogy ezen rosz eredmény főleg a lelkiismeretlen eljárásnak tulajdonitható, mert hiszen maga Konstantinápoly és Smyrna bevitele 150 millió forint értéket képvisel, a mi maga 8% értékvám mellett 12 millió bevételt ad; de azért a porta szilárdul megmaradt ez óhajtásánál s Galib bey elnöklete alatt egy bizottsággal új vámtarifát dolgoztatott ki, a mely csupán a nyers anyagok és félgyártmányoknál tartaná meg az eddigi 8%-os értékvámot, mig a gyártmányokat és iparczikkeket átlag 25, a szeszes italokat, bort, sört és szeszt 35—40%-kos vámmal sujtaná. Ezen tarifa életbeléptetése ugyan a bekövetkezett bonyodalmak folytán elmaradt; mindazáltal oly komoly veszedelmet rejt ez magában Törökország szomorú pénzügyi viszonyai mellett, hogy felette szükséges lesz az ellen gondoskodni, Magyarország érdekét első sorban érintőleg, Boszniát és Herczegovinát illetőleg és csapataink kivonulásával egyidejűleg. A vasuti kapcsolatok kérdése szintén nem csekély nehézségeket fog okozni a fényes portának fentartott souverainitását illetőleg. A magyar határőrvidéken elrendelt dálya-vinkovcze-broódi vasut épitésével megoldatott a szamaczi csatlakozás kérdése, s szintén ezzel kapcsolatosan elrendeltetett a broód-zenicai keskeny vágányú pálya épitése s kiegészitése Szerejevóig, mig más oldalról a sziszek-novii csatlakozás ügye nem végleg, hanem csak ideiglenesen ejtetett el; ugy látszik, hogy ezen kérdés is el van döntve, s a mitroviczi összeköttetésen át Saloniki felé meglesz a monarchia mindkét részének (az egyiknek Dályán és méginkább Alexináczon, a másiknak pedig Novin át) egyenes összeköttetése. A nehézségek, a melyek felhozatnak és a melyek

tagadhatlanul tényleg fenn is forognak, vasutpolitikai természetűek, de egyátalában nem olyanok, a melyeknek összeegyeztetése lehetetlen volna. Az érdekelt felek mindegyike megtalálhatja érdekeinek kiegyenlitését, ha egyik sem gátolja a másik óhajainak teljesitését, sőt inkább a maga részéről is tevékenyen elősegíti azt.

Részünkről nincs semmi kétségünk abban, hogy ez igy fog bekövetkezni, valamint nem kételkedünk abban sem, hogy a már kiépitett vonalak minden eshetőség ellen biztosittatni fognak a porta felségjogából eredhető minden complicatiók ellen.

Addig tehát, mig az occupatió tart, maga ezen tény, annak elmulása után pedig az új alakulás, vagy esetleg új nemzetközi szerződés biztositani fogja Bosznia és Herczegovinát illetőleg mind a kereskedelmi állapotok szolid fentartását és fejlődését, mind a vasuti kapcsolatok létesitését és fentartását.

Ezen ténynyel pedig ismét egy szüz talaj nyilik meg a hazai termelés és kereskedés előtt. Kétséget sem szenved, hogy e két tartomány népe szegény és müveletlen; de hiszen vannak nekünk gazdag és müvelt szomszédaink, nyugaton; akik azok ellen panaszkodnak: felette rosz logikát árulnak el, ha meg nem elégednek ezekkel. Nekünk ugy tetszik, hogy mindkét szomszédságnak megvan a maga előnye, s hogy Bosznia és Herczegovina népe, ámbár ma szegény és müveletlen, felette becses anyagot fog szolgáltatni a magyar termelés és kereskedelem jövő fejlődésére.

A Bosznia felé kivitt árúk közt a főbbek métermázsákban 1872-ben a következők voltak: czukor 6778, őrlemény 5496, sör 2801, szesz 1378, bor 2039, só 53457, pamutárú 301, lenárú 594, gyapjúárú 803, selyemárú és ruhafélék 88, serte, háncs és szalmaárú 218, papirfélék 235, fa- és butorárú 1274, üvegárú 287, edényárú 1193, vas- és fémárú 1757, rövidárú 211, vegyészeti termelvények 573; — onnan behozatott ellenben gyümölcs 1779, gabona 79016, nyers bőr 1880 métermázsa, és 232364 darab különféle- vágó és igásállat; az összes ki- és beviteli forgalom értéke mintegy hét millió forintot képviselt. Ezen felül természetesen jelentékeny mennyiség közvetittetik ma Dalmáczia felé, de a mely forgalomnak egy része valószinüleg meg lesz tartható a magyar határ felé, hogyha a vasuti összeköttetések ki fognak épülni.

Egyátalában nem szabad sohasem eltéveszteni szemünk elől, hogy a polgárosodás mily gyors mérvekben emeli a szükségletet, a szükséglet fedezhetése czéljából az iparkodást, és ezzel együtt a jólétet. Ugyanez lesz az eset valószinüleg Boszniában is, a mint ez volt az eset Peruban, Indiában és minden más analog helyzetnél. Ép azért nem szabad kicsinyelnünk e forgalmat azért, mert ma ily jelentéktelen; sőt inkább jövő kiterjedhetősége érdekében már ma azon súlylyal kell azt mérlegelni, mely azt méltán megilleti.

És hogy mily szomoruan állanak viszonyaink mindennek daczára a boszniai forgalmat illetőleg is, elég utalnom a napi sajtóra, mely mindennap hirdeti osztrák szomszédaink térfoglalását, kik lázas tevékenységet fejtenek ki ezen ügyben s kiknek tevékenységét már eddig is jelentékeny siker koronázza, mig nálunk semmi sem történik, s magának az iparegyesületnek is a részvétlenségen törik meg komoly indulatú kezdeményezése.

V.

És ezzel elértünk annak konstatálásához, hogy a kormány teendői, melyeket keleti forgalmunk érdekeinek biztositása követel meg tőle, nagy részben be vannak fejezve, de teljes egészökben meg vannak a sikerre biztos kilátással kezdve; s hogy ennélfogva, ha elhanyagolás vádja illethet valakit, az az egész hazai társadalmat, mint ilyent, illeti egész súlyával.

Midőn a nemzetgazdasági egylet részéről Weisz B. Ferencz urral együtt pályadíjat tűztünk ki e kérdés fejtegetésére: mind az egylet, mind mi át voltunk hatva azon meggyőződéstől, hogy ez irányban mulhatlanul tennünk kell valamit. A pályaművek részletezték a kérdést, s azok egyike egy keleti bizottság vagy keleti muzeum alapitását tartá kivánatosnak, hogy egy szakegyénekből alkotott központi közeg legyen a közvetitésre, felvilágositások, szakvélemények adására, minták kéznél tartása, ügynökök kijelölése stb. czéljából, ép ugy, mint a bécsi keleti muzeumé, melynek áldásteljes hatása már ma annyira érezhető.

Az eszme annak idején tetszéssel találkozott, s a valósulást csak a háborús idők akadályozták meg. Azt hiszem eljött az ideje, midőn mozognunk lehet.
