Politikai röpiratok.

124.

a II
124
1079.

KELETRE MAGYAR.

MAGYARORSZÁG KÖZGAZDASÁGI ÉRDEKEI ÉS TEENDŐI KELET FELÉ.

A NEMZETGAZDASÁGI EGYLET ÁLTAL A KORIZMICS-WEISZ DIJJAL KOSZORUZOTT PÁLYAMŰ.

IRTA

GYÖRGY ENDRE.

3.

BUDAPEST.

KNOLL KÁROLY AKADÉMIAI KÖNYVÁRUSNÁL.

1877.

Ára 2 frt.

Ugyanezen szerzőtől megjelentek:

Angol államférfiak és szónokok a jelen korból, arczképek, élet, jellemrajzok és szónoklati mutatványokkal. (John Bright, John Stuart Mill, William Ewart Gladstone, Benjamin Disraeli, Henry Fawcett). Budapest, 1874. Franklin társaság. 400 lap. Ára 4 frt.

Rectori beköszöntő beszéd a sz.-andrewsi egyetemhez. John Stuart Mill után fordítva. Budapest, 1874. Franklin társaság. Ára 40 kr.

Az angol vasuti törvényhozás története; magyar és angol nyelven irt bevezetéssel az angol állam és az angol vasutak közt levő viszonyról. Kiadta a m. kir. közmunka és közlekedési ministerium. Hat vastag füzetben. Budapest, 1875. Kilián Frigyesnél. Ára a hat füzetnek 5 frt 50 kr.

A különbözeti árszabályok jogosultsága és hatása. A m. tud. Akademia által a Dóra-dijjal koszorúzott pályamű. Budapest, 1876. A m. tud. Akadémia könyvkiadó hivatala. 8-rét. 300 l. Ára 1 frt 80 kr.

Olaszország vizjogi törvényei. Claudio Calandra turini ügyvéd összeállitása után fordítva és terjedelmes bevezetéssel ellátva. A m. kir. közlekedési ministerium kiadása. Budapest, 1877. Kilián Frigyes egyet. könyvárusnál.

A skót bankrendszer. (The banking system of Scotland). Sajtó alatt.

KELETRE MAGYAR.

MAGYARORSZÁG KÖZGAZDASÁGI ÉRDEKEI ÉS TEENDŐI KELET FELÉ.

A NEMZETGAZDASÁGI EGYLET ÁLTAL A KORIZMICS-WEISZ DIJJAL KOSZORUZOTT PÁLYAMŰ.

IRTA

GYÖRGY ENDRE.

BUDAPEST.

KNOLL KÁROLY AKADÉMIAI KÖNYVÁRUSNÁL.

1877.

Budapest, 1877. Nyomatott az A t h e n a e u m r. társ. nyomdájában.

GATTAJAI GOROVÉ ISTVÁN ÚR

ő nagyméltóságának.

Kegyelmes uram!

Midőn a jelen munkát Excellentiád nevének aegise alatt bátorkodom a hazai közönség figyelmébe ajánlani: vezérel azon bizalom, hogy az abban elmondottak megitélésénél Excellentiád nem az elmondó igénytelen voltát, de az elmondottak nagy horderejét fogja csak tekintetbe venni.

Mély meggyőződésem, hogy a vám és kereskedelmi kérdések szabályozása, mindenekfelett pedig a vasuti kapcsolatok megnyilta által kelet felé uj korszakba lép nemzetünk történelme. Eddig csak nyugat felé tekintett szemünk, most kelet felé is kell. Eddig csak követtünk, most már vezetnünk is kell. Eddig csak nyertük a civilisatiót, most annak aktiv harczosai is fogunk lenni. Eddig végpontok voltunk a forgalomban, most lánczszemeivé válunk annak, nem-

csak elfogadva, de tovább is adva mindkét forgalmi áramlatnak nyomását.

Hogy e megváltozott helyzetben missiónk van, s hogy e missio biztositása oly nagy fontosságu, mint egy nemzeti létkérdés: azt Excellentiád az elsők között ismerte fel. E missió részleteivel, e létjog biztositásának módozataival foglalkozik e munka. Ezért mertem azt Excellentiádnak ajánlani. A határainkon tornyosuló viharok, s a hazánkban duló közgazdasági válság egyformán hangoztatják ez állandó érdekek fontosságát, és azt, hogy minden elvesztett percz csorbát üt azokon.

E fontosság, e sürgősség nevében merem Excellentiád kegyességébe ajánlani eszméimet; kérve: méltassa azokat oly mértékben figyelmére, minőre nem igénytelen irójok, de a bennök tárgyalt állandó érdekek minden magyar államférfiunál joggal számithatnak.

Excellentiádnak

Budapest, 1877. febr. 15.

legalázatosabb szolgája,

György Endre.

3.

I.

MAGYARORSZÁG ÉS KELETI SZOMSZÉDAINAK ÁTALÁNOS KÖZGAZDASÁGI HELYZETE.

1. Iparunk szükséges volta.

Galiani nem ok nélkül hasonlitja össze a pusztán agricol országot a hazard-játékkal.

Akár igaz, akár nem a Liebig-Carey féle iskolának azon állitása, mely szerint a külföldre vitt nyers termény magával viszi az ország termőképességének egy részét, s igy a pusztán agricol ország már magának a dolognak természetéből kifolyólag magát a tőkét támadja meg, azt fogyasztja, akár áll-e tétel, akár sem : még legjobb esetben is teljes a Galiani által felhozott példának találó volta.

A pusztán agrikol országnál ép ugy, mint a hazard-játékosnál bizonytalan a nyereség, magától az alanytól nagyobbára független tényezők eredménye lévén az, s ép ezért szerencsétlenségben csak az adósság csinálás, szerencsében csak az elbizakodás, minden esetben pedig nem okos előrelátás, hanem babonaszerü remény, vagy reménytelenség uralja mind a kettőt, a mi mellett a valóságos meggazdagodás majdnem lehetetlenség.

E tétel olyan szembeszökő igazság, melynek bizonyitgatására nem kell időt vesztegetni. Egész Európában átalános az időjárás szeszélye. Az 1863-i és 1869-i száraz évek után 1870 és 1871. évek vizbősége következett minden előttünk megmagyarázható ok nélkül. S valóban, az emberi ismeretek tökéletlensége sehol sem oly szembeszökő, mint e téren. Minden előre számitás, minden kombinációval ellentétes eredmények állanak szemben. 1863-ban a Szepesség és Svédország,

1864-ben Anglia szenvedett az aszály miatt, s e tény bizonyitja, hogy sem az erdők, sem a magas fekvés, sem a tengernek közelsége nem képes a csapadékot állandóvá tenni, s hogy mind e tényezők mellett még a csatornázás — mely pedig kétségkivül minden eddigi eszközök közt leginkább urává teszi az embert a természet szeszélyeinek — sem képes biztosítani a légköri változások kártékony hatása ellen a földmivelést, melynek igy összes jövője, s ezzel együtt pusztán agrikol országban az egész lakosság egyedüli jövedelemforrása egy kártyára van feltéve.

Ez átalános igazság kettős sulylyal nehezedik Magyarország közgazdasági viszonyaira. Kettős sulylyal nehezedik pedig azért, mert egy részről nálunk a műiparral és kereskedéssel foglalkozók száma alig 5%-át teszi a lakosságnak, s igy aránytalanul nagy a földmiveléssel foglalkozók száma; másrészről pedig az égalji viszonyok sokkal szeszélyesebbek nálunk, mint bárhol másutt. Végül *a csatornázás* teljesen hiányozván: a talajnedvesség tekintetében tisztán a véletlenre van bizva a termés, mely a kenyér botját adja nem csak a földmüves, hanem az egész lakosság kezébe.

Csak pár közismeretü adatot óhajtok ez utóbbi állitás igazolására felhozni. Az 1790-től 1864-ig terjedő időszakban 22 szüktermő év volt, s ezek közt a legutolsó, az 1863-ki által okozott kár nem kevesebb, mint 126 millió forintra számittatott; 1866-ban hasonló veszteségek; mindkét évben az aszály által okozva; 1871- és 1872-ben a Bánát viszont épen az árvizek által szenvedett mintegy 100 millió forintra rugó kárt, mig a következő évben a rozsda, egerek stb. pusztitása valóban nem ok nélkül fakasztá egyik érdemes irónkat azon kifakadásra, miszerint különben is buskomor mezei gazdaságunk különös nyomasztó helyzetbe jutott; ugy, hogy a bibliai 7 kövér és 7 sovány esztendő helyett, gazdasági évkönyveinkben immár három kövér és négy silány, meddő év szerepel.«

Mi következik ezekből?

Következik az, hogy ha valahol: nálunk teljesedik be teljesen Galiani hasonlata. A kártyás nem lesi nagyobb áhitattal, nagyobb reménynyel és nagyobb rettegéssel a szerencse kártyát, mint lesi nálunk, mondhatni: kivétel nélkül, a leg-

utolsó paraszttól fel a pénzügyminiszterig, az idő járás nem tőlünk függő esélyeit. Ha szabadna gr. Széchenyi István egy kedvencz anekdotáját uj változatban mutatni be: bizton mondhatnók, hogy ime, mig függetlenségünk biztositásának minden betüjeért képesek vagyunk a félvilággal szembeszállani: a lehető legnagyobb mértékben függünk a szelek és a felhők szeszélyétől, és e függőség megtörésére még annyit sem teszünk, mint a mennyit tehettünk volna: nincsenek csatornázásaink, pusztulnak erdeink, a belvizek lebocsátására alkotott 1874: XI. törvényczikk következményeképp még jobban csökken a párolgás; és mindenek felett nincs a lakosság kezében más ut és mód, pótolni a földmivelés veszélyei által talán elvesztett kenyeret.

Nincs ipar, teremteni kell ipart. Egész ország ezt hallja minduntalan, és már századok óta hallja ezt. Azon igazságok egyike azonban ez, a melyet nem felesleges, ha még többször hall. Az iparos kéz megbecsülése még mindig nem tartozik nemzeti erényeink közé. Majd a tömjénfüst vindikál magának elsőbbséget a gyárkémény füstje felett; majd táblabirói szüklátás becsüli többre a kocsiskodó urfi keztyűs kezét a kovács feltört, érdes tenyerénél; majd a társadalmi felsőbb osztályok közül kitaszitott iparos sülyed maga le, vagy menekül külföldre, hol munkája nem csak kenyeret, hanem becsületet is hoz; majd végül csak nyügnek tekinti iparát, melytől mihamarább megválni óhajt.

És e tény nemcsak sajnálatos, hanem egész a megfoghatlanságig csodálatos is.

Nem volt seholsem egyezőbb évszázadok óta a törvényhozás az ipar védelmére mint nálunk. Géza fejedelmünk bölcs példája után Szt. István, Béla, Könyves Kálmán, az Anjouk, Zsigmond mindent megtettek az iparos és kereskedő világ állásának emelésére. Ujabb időkben az országgyülési bizottságok — fel egész 1729 és 1715-ig, s le egész 1848-ig, = ismételve kiáltottak folyvást ipar után. Nem volt széles e hazában egyetlen jelentékeny vagy jelentéktelen közgazda, ki ne fogadta volna el e nézetet. A pozsonyi kereskedői testület emlékirata, Kollár, Skerlecz, gr. Szapáry János, gr. Almási Pál, Berzeviczy, Schwartner, s régibb jeles nemzetgazdáink szint-

ugy, mint a Széchenyi és Kossuth követői, s végül a centralisták tábora mindig első sorban hangsulyozták az ipar szükségét. Agitációk fejlődtek ki e téren. Ki ne ismerné a selyemipar meghonositása végett folytatott küzdelmek történetét? Ki ne birna tudomással az országos védegyletnek sikertelen, de mindenesetre nagyszabásu mozgalmáról, s ki ne tudná, hogy századok óta, predikálja az ipar szükségét a törvényhozás; évtizedek óta, de soha nem lankadó tüzzel, a napi sajtó; s hogy a fiziokráta iskolának legnagyobb virágzása közt sem volt sohasem alkalom reá, hogy nálunk az ipar felette szükséges volta csak egy pillanatra is kétségbevonatott vonla.

Az eredmény ki nem elégitő volta tehát nem apáink bölcsességének hiányában keresendő. Apáink, Géza fejedelmünk óta, az ipar elméleti méltatása tekintetében soha nem állottak hátrább Európa többi országainál. A ki ismeri azon számos jeles, és az akkori viszonyok közt valóban nagy mértékben kedvező törvényhozási intézkedéseket, a melyek Magyarország törvénykönyvében foglaltatvák az ipari érdekek előmozditása céljából, bizonyára büszkén tekintheti azokban apáink bölcsességét.

S mégis az eredmény egyátalában nem bátoritó. A magyar ipar nem oly nagy, mint a milyenné akarták nevelni a törvényhozási intézkedések; nem olyan nagy, és nem olyan becsült, mint a milyen lehetne, és a milyennek lenni kellene.

Erre nézve azonban meg kell jegyeznünk, hogy sajátságos viszonyaink természetes folyománya volt az, miszerint az iparos kéz egész a legujabb időkig nem részesült kellő tiszteletben nálunk. Az ipart üző városok ugyanis nemcsak különös jogi állást foglaltak el 1848 előtt, mely őket a nemesség előtt nevetség, a jobbágyság előtt pedig irigység tárgyává tette, s mely sajátságos érdekönzéssé fajult, hanem ezenkivül nagyobbára idegen bevándorlókból állottak, a kik az ország tényleges viszonyaihoz csak nehezen voltak képesek hozzásimulni. Mindkét ok nem engedte az összesimulást, a minek következése az iparosok részéről a czéhekbe való zárkózás volt, melynek exclusiv jellegét itt-ott limitatiók által igyekezett Máramaros példájára ellensulyozni a megyei nemesség, de a melynek eredménye a külön állás foglalásnak még megerősi-

tése volt. A mi megvolt a földesur és a jobbágy közt : a bocskoros nemességben és a foglalkozás azon egy voltában való kapcsolat: az hiányzott az iparos és a haza többi lakosai közt, kikkel nagyobbára nem is egy nyelvet beszélt, nem is egy felekezethez tartozott. Ezen körülmény mindegyike magyarázatul szolgálhat a különös viszonynak, a melyben minálunk, — daczára a törvényhozás évszázadokon át való bölcs intézkedéseinek, daczára a gondolkodó hazafiak egyértelmü meggyőződésének — az iparos osztály folyvást állott az ország többi lakóival szemben.

Az ősiségi viszonyok megszünte, a jogegyenlőség, a közös elnyomás lágyitotta az ellentéteket. Az 1859. decz. 20. patens, s ezzel egy nyomon az 1872 : VIII. törvényczikk, végül az utolsó korlátokat is lerontották; azóta nemcsak hogy minden akadály el lett háritva a magyar ipar nemzeti irányban való fejlesztése elől, hanem a földmivelési évek mostohasága évről-évre nagyobb mértékben győzi meg a társadalom minden osztályát nálunk az ipar nélkülözhetlen, fontos voltáról. Az országos magyar ipar-egyesület, a kereskedelmi és iparkamarák, az iparszövetségek, a házi ipar és a nőipar terjesztésére alakult egyletek, kiállitások, ipariskolák, a kormány védelme, a társadalom és a sajtó egyhangu támogatása stb. biztos zálogok arra, hogy az iparos haladás Magyarországon biztositva van, s e társadalmi állás többé nem fog komoly akadályokat gördíteni a hazai ipar fejlődése elébe.

---

2. A gőzerő megjelenésének következményei nálunk.

A népek történetében alig van fontosabb mozzanat a gőz feltalálásánál. Macaulay, a nagy történetiró, a betüöntés és könyvnyomás feltalálásával hasonlitja össze. Mi, közgazdák, bármennyire méltányoljuk is Guttenberg találmányát, Watt James-nek vagyunk kénytelenek adni a pálmát. A gyökeres változásoknak és a gyökeres haladásnak semmi tény sem adott az emberiség összes történetében oly lendületet, mint a gőzgép. És e jóltevő müködés nem csak az általa közvetlenül érintett népekre terjedt ki, hanem — mint egy szaktekintély

mondja oly igazán, mint szépen — »messze az Oceánon tul vitte termékenyitő erejét, és nemcsak az európaiakat, s az oceán tulsó partján lakó rokonaikat tette munkaszeretőbbekké, gazdagabbakká s adott épen ezért nagyobb vételképességet nekik : hanem a legtávolabbi égövök lakóit is, a kik évszázadok óta megszokták pusztán saját, korlátolt és szük mérvü szükségleteik kielégitésére munkálni, ezeket is bevonta a világ-forgalom nagy körébe, és ezeket is képesitette arra, hogy munkáik termelvényét jobban értékesithessék, és cserébe ezért más termelvényeket nyerjenek, a melyeknek használata őket mindinkább a kulturnépek sorába emelje fel. Innen van a világkereskedelem nagy közgazdasági jelentősége, a mely folyvást előbbre haladva, saját ereje által folyvást uj és uj területeket hódit meg, keresztül tör feltarthatatlanul tengereken és hegyeken, nem ismerve maga előtt politikai határokat, hanem csak a termelés és a fogyasztás választó vonalait.«

»Igy jött egyik világ a másikhoz — mondja egy másik szakférfiu. A föld legtávolabbi szegletei vonattak be a modern kulturélet általános folyamába, és szorittattak előre áruik és eszméik kicserélése által növekvő tetterőre. Igy sülyedt el a kényuralom, a kaszt szellem, a rabszolgaság és a jobbágyság a gőz és a villany hatalma alatt, és igy csatolta hozzánk a kelet óriás nyers erejét a gőz és villany hatása, hogy a nyugat fizikai és szellemi harczaiban részt vegyen. Igy értjük meg Buckle mondatát : A locomotiv többet tett az emberiség egyesitésére, mint minden filozóf, költő és próféta előtte, a világ kezdetétől.«

Ezen gyökeres átalakulások még mind ez ideig nem voltak kellőleg méltányolva. Részleteiben, és nem teljes egészében tárgyalta a tudomány a gőzerő átalakitó hatását. Pedig az uj haladás tényében, a közgazdasági tüneményekben minden részletében találunk mozzanatokat, a melyek ide vezetnek. A világkereskedelem irányalatai, az árak története és nivellirozása, a munka értéke, a közlekedési és adóviszonyok hatásának uj alakulása, a nemzetközi piacz, a vámtarifák és a vasuti tarifák, a közlekedésügy és a népesedési törvény viszonya stb. ezer és ezer változatban tolulnak a figyelmes szemlélő elé,

s a modern közgazdának ezen kérdések méltatása elől többé kitérni lehetetlen.

Az ipar tekintetében szintén óriás változásokat hozott létre a gőzerő. A gépek kivetkőztették az ipart régi alakjából; halomra döntötték a századok óta megcsontosodott alakzatokat; a tömeg-termelés, a munka-megosztás nemcsak egyeseknek, hanem egész nemzeteknek és világrészeknek vált jelszavává. Az emberi erő kiszabadult nagy részben a durva munka alól, s az emberi tőkének azon része, melyet értelemnek nevezünk, kamatozó állapotba helyeztetett igen sok oly helyen, hol azelőtt holt tőkét képviselt.

Ez erő ellen küzdeni a régi formák többé nem voltak elégségesek; a versenyt többé a kézműipar csak igen korlátolt téren volt képes kiállani, s a hová a gyári termelés egyszer betette lábát: termelvényei gyorsan kiszorították a kézi termelést.

A gőzerő segített azon is, hogy e haladása a forgalomnak gyors és ellenállhatlan legyen. Fulton és Stephenson találmánya megtörte a chinai falakat is, állandóbban, biztosabban, mint Anglia ágyui. S valóban a gőzerő ezen két formájának együttes diadala teljesen megváltoztatta a föld felületét. »A vasutak — mondja Chevalier — geografiai fogalmakká lettek.« Baxter kimutatta, hogy a vasutak a vámokat, a tengeri és a folyói hajózást ellensulyozni képesek, Belgiumot Holland felé emelték, s a czivilizátió valódi pioneerjai lettek a Bosporus mellett, a Himalayák alatt és az Amazon hatalmas partjain.

Az ipar álláspontja is, — annyi sok mással együtt — gyökeres krizisnek ment eléje, s azt hiszem: e pontnak helyes megértésétől függ, hogy mind hazánk, mind közvetlen keleti szomszédaink jelen közgazdasági helyzetét kellőleg felfogni, méltányolni, s ehhez képest a teendő lépések iránt magunkat tájékozni képesek legyünk, mind idebent, mind kifele kelet felé.

A gőzerő használata előtt volt nálunk ipar. Ezt nem tagadhatja senki. A Horváth Mihály által összeállított adatok közbirtokká váltak. Köztudomásu dolog, hogy voltak jeles kocsi-gyártóink, — a kocsi maga is magyar találmány, —

voltak fegyvergyárosaink, kovácsok, lakatosok és ötvösök. Köztudomásu dolog az is, hogy például az erdélyi szászok ipara már az Anjouk korában bírt a vászon-, üveg-, méhser-, viasz-, ötvény- és festésre nézve a szomszéd Oláhországba némi kivitellel; köztudomásu az is, hogy felső Magyarország nemcsak a lengyel kereskedés szintere volt, hanem vas, vászon, méz, posztó, viasz és sajttal ellátta a pesti országos négy vásár alkalmával az alföldet, hogy e század elején nemcsak a selyemtermelés virágzott, számos fonógyárral; de a Szepességen a házi vászon ipar mintegy 6 millió rőföt juttatott a kereskedésbe; Beszterczebányán vászonfestés; Gácson posztókészités, Sasváron kartongyár, Holicsban kőedény készités, Selmeczen pipacsinálás, Tatán fazekasok, Komáromban kocsigyártók; Gömörben vaskohók stb. voltak, melyeknek mindegyike bizonyos iparos haladást tételez fel, s arról tesz tanubizonyságot, hogy Magyarország függetlenítésének nagy munkáját már e téren is megkezdette.

S hogy ez adatok fontosságát kellőleg méltányoljuk; még egy körülményt nem szabad elfelednünk.

Ez az, hogy az osztrák politika Magyarországot gyarmat gyanánt tekinté. II. József, kitől az őszinteséget egyéb nagy szabásu tulajdonai mellett nem lehet megtagadni, 1785. decz. 30-án Pálffy Károly grófhoz, a m. udv. kanczellárhoz intézett levelében egyenesen az osztrák adórendszernek a nemesség által való elfogadásától teszi függővé, »hogy Magyarország kereskedelme az osztrákkal egyenlő kedvezményekben részesitessék-e, vagy hogy Magyarország puszta gyarmatnak tekintessék-e, hol azután az volna a feladat, miszerint a gyáripar fejlődése és Magyarország meggazdagodása, a mely által az örökös tartományok károsíttatnának, jövőben is lehetőleg megakadályoztassék és elnyomassék, az életszükségletek ára pedig, hogy a katonaság annál olcsóbban legyen eltartható, lenyomassék.« E vezérelv folytán nehezíték a kivitelt, közbenső vámokat állítván fel az osztrák-magyar határokon; s e szempontból lehetőségig könnyiték az osztrák ipar behozatalát Magyarországba.

S mégis mit találunk? Azt, hogy az 1777-től 1786-ig terjedő egész korszak alatt a külföldre vitt magyar termények

értéke 148.229.177 forintot tett; mig a külföldről Magyarországba hozott készítmények *értéke 106.721,371 forintra rug*, vagyis a kivitel egész 41.507,806 forinttal mulja felül a bevitelt. A nélkül, hogy a kereskedelmi mérleg tanára nagy sulyt fektetnénk: nem lehet figyelmen kivül hagyni e számok jelentőségét. Ugyanis tény az, hogy hazánk kivitele akkor is, mint ma, főleg nyersterményekből; — és behozatala főleg iparczikkekből állott. Mi tehát az oka, hogy ma az arány nemcsak sokkal nagyobb tételekben szerepel, hanem megfordított is, a mennyiben kereskedelmi mérlegünk rendesen passiv, vagyis több iparczikket hozzunk be, mint a mennyi nyers terményt kiviszünk?

Az, hogy a forgalom növekvése nagyobb mérvü iparczikkeket képes beszállítani: nem elég ok, mert hiszen ugyan csak ezen tényező által nagyobb mérvü nyerstermény kiszállítás is létesíthető, s az arány igy változatlanul maradna. Itt nem a mennyiség, de az arány a fő. S ez arány állandó volt. 1778-ban 11.$_2$ millió kivitellel 10.$_3$ millió behozatal; 1779-ben 16.$_2$ m. kivitellel 9.$_3$ m. behozatal; 1780-ban 12.$_1$ m. kivitellel 10.$_4$ millió behozatal; 1782-ben 13.$_5$ m. kivitellel 9.$_1$ m. behozatal; 1783-ban 16.$_6$ m. kivitellel 10.$_8$ m. behozatal; 1785-ben 17.$_5$ m. kivitellel 12 m. behozatal állott szemben. Ha e tételekkel szemben látjuk, hogy a bő kivitel legjobb évében: 1868-ban Magyarország behozatala a statistikai hivatal adatai szerint 319.$_7$ millió forint volt 329.$_9$ millió kivitel mellett; s hogy a többi években mindig a behozatal multa felül a kivitelt: igy például 1869-ben 329.$_7$ m. forint kivitel mellett 408.$_9$ millió, vagyis 79.$_2$ millió forinttal több volt a behozatal; és 1871-ben 357.$_5$ millió kivitel mellett behozatalunk 472.$_3$ milliót, vagyis teljes 114.$_8$ millió forinttal több összeget képvisel, akkor nem zárkózhatunk el a következtetés elől. A tény egyszerüen az, hogy nemcsak a forgalom öltött óriási mérveket, hanem egyszersmind az arány is megváltozott, ma több iparczikket hozunk be, mint a mennyi nyersterményt viszünk ki, régen kevesebbet hoztunk be, mint a mennyit kivittünk.

E körülménynek okát nem lehet kizárólag a forgalmi eszközökben keresni. Sőt ellenkezőleg. A forgalmi eszközök javitása sokkal inkább szolgált a kivitel, semmint a behozatal

emelésére. A kis teriméjü iparczikkek könnyebben voltak szállíthatók tengelyen, mint a gabona. Azokra nézve tehát aránylag nem volt oly nagy előny a gőzhajó, a vasut, mint ezekre. És mégis az eredmény nem az lett, hogy az iparczikkek behozatalával szemben a gabna kivitel emelkedett volna azon arányban, a melyet korábban birt, hanem az, hogy a kis teriméjü és sulyu iparczikkek behozatala, melyek nem nyertek pedig a modern közlekedési eszközök létesítése által oly nagy előnyt, emelkedett tulnyomó arányra.

Az ok tehát másutt fekszik: egy rakás oly körülményben, a melyet nálunk nem szoktak eléggé méltányolni, a mely pedig döntő hatással bir hazánk közgazdasági viszonyainak helyes megitélésénél.

Ezen körülmények összessége a világforgalomnak civilizáló hatása, mely a régi viszonyokat gyökerestől felforgatta ugy a társadalmi és politikai, mint a közgazdasági életben. A munkafelosztás a civilisatio egyik legnagyobb fegyvere, kivette a házi ipart a föld népe kezéből. Len és gyapjuszövetek, melyekért ma óriás összegek mennek ki, — igy a statistikai hivatal adatai szerint 1868-ban 105 millió; 1869-ben 118 millió; 1870-ben 100; és 1871-ben 137 millió forint, — atyáink által a házi ipartól vétetett. Ma e házi ipar eltünt, a gyárak tömeges produkcziója, a szállítási eszközöknek gyors és aránylag olcsó volta semmivé tette. A régi erkölcsök, — melyek a közlekedés hiánya miatt inkább el voltak zárva a világtól, — bizonyos szük körben mozgó szokásokat és divatokat kivántak meg, a melyeknek teljesítése, — miután azok sokkal állandóbbak is voltak a mai szélcsap változásoknál, lassanként teremtett producenseket is. Előkelő magyar nők, a régi magyar társadalom szine java, Erdély fejedelmi trónjától és a magyar nádori széktől kezdve, állottak szolgálatában a házi iparnak. A szükségletek egyszerüek voltak, s fedezetöket nagyobbára a házi ipar által találták.

Nem kell felednünk, hogy a modern civilisatió hullámaitól elzárkózott, vagy helyi körülmények, kormányi roszakarat stb. által elzárt népeknél ugyanezen állapotokra találunk ma is. A hol a szállítás nehéz, az összeköttetés hiányos: két körülmény biztos. Az egyik a szükségletek bizonyos állan-

dósága, és viszonylagos egyszerüsége; a másik az, hogy ezen szükségletek fedezésére hatalmas belföldi, még pedig nagyobbára házi ipar keletkezik. A mint Robinson egy személyben volt uralkodó és alattvaló, földmives és iparos: ugy a fejlődés primitiv fokán minden nép.

Arra nézve, hogy a népek fejlődés történetében mily különböző fokozatok vannak: elágazik a nemzetgazdák véleménye. Roscher más négy fokot vesz fel, mint Liszt; Stuart Mill más alapon különböztet, mint Smith. Azonban annyi tény, hogy bár a földmivelés mellett az ipar bizonyos állandóság mellett magas fokra képes haladni nagymérvü forgalom nélkül is: rendesen mégis statiónär marad. A forgalom adja a munka felosztás kovászát, ez választja külön az ipart a földmiveléstől, a mely addig együttesen karöltve halad.

Azon nagybecsü jelentésekből, a melyeket az angol kormány gyüjtetett össze az iparos lakosság állapotáról és a pénz vásárlási erejéről (Condition of the industrial classes aud the purchase power of money) 1871 és 1872-ben a föld minden részéről érdekes adatok foglaltatnak épen keleti szomszédaink helyzetére nézve, a melyek mutatják ezen helyzet közgazdasági viszonyait a maga egész merevségében. A török uralom alatt lévő délkeleti európai lakosságok házi ipara csaknem kizárólag a nők kezében van ma is, kik selyem, vászon, gyapot, viasz munkával ellátják a családot, s még azon tul is képesek vásárra vinni. Igaz, hogy például Epirusban, ugyanazon tudósítások szerint, szörnyen egyszerű a szükséglet. A lakosság folyvást egy ugyanazon ruhát viseli télen-nyáron, nem változtat soha rajta sem a divat, sem az időjárás. E tekintetek uralják aztán a többi szükségleteket is. A munka mindenütt rosz, a lehető legdurvább, de egy ember ezer mester. Egész mulatsággal beszélik el az angol konzulok, hogy a pásztor mint vet-arat, mint épit házat és varr lábbelit, farag butort és kovácsol vasat, és mindamellett még katona is: szomszédai ellen védi magát. Szánt vagy farag; és hátán van fegyvere, elválhatatlan társa minden foglalkozásában.

Felesleges megjegyezni is, hogy mindezen munka gyarló, s az iparos foglalkozás csak hosszabb gyakorlat után lehell

némi kis izlést a terményekbe. De hiszen épen ezen viszonyok mellett a szükségletek nem csak egyszerűek, de állandóbbak is. Századokon át ugyanazon ruhák, ugyanazon ház építés, ugyanazon butorok, ugyanazon életmód. Még nem régen is nálunk a selyem ruha örökségképen szállott a nagyanyáról az anyára, az anyáról a leányra és az unokára. Ugyanazon viszonyok ismétlődnek ma keleti szomszédainknál. A szükségletek egyszerű, egyszerűségökben állandó volta, s épen ezért ezeknek ellátása nagyrészben a házi ipar által. A fent maradó részre fejlettebb társadalmi viszonyok mellett lassankint támad külön iparos osztály, mely csak belföldre, csak megrendelésre dolgozik; de mindenesetre végtelen csekély a külföldről behozott iparczikk, melynek árát a szállítási költség magas volta sok esetben oly magasra csigázza, hogy csupán a társadalom legmagasabb osztályai használhatják, vagy pedig csak a legkisebb teriméjü és legcsekélyebb sulyu tárgyakra nézve keletkezik forgalom. Példa erre napjainkban Persia forgalmi viszonya, hol — daczára a sok ily irányban tett kisérletnek, — még mind ez ideig elenyészőleg csekély az ország $5^1/_2$ millió lakosához, aránylagos gazdagságához és kereskedői szellemével képest az összes külforgalom, az egész bevitel alig haladván tul az egy millió török lirát, de nem érve el (egy török lirát 9 forintra számítva) a tiz millió forintot. És hogy oszlik el ezen forgalom maga is? Az angol kereskedés által bevitt americaine és indienne áruk több, mint $^9/_{10}$-edét teszik az egész forgalomnak, nyilván kis terjedelmök és sulyok miatt. Hogy csak az aristokráczia számára valók: azt minden adatunk egyezőleg bizonyítja, de magából a dolog természetéből is folyik. Ha egy vámmázsa szállítása Trapezunttól Tabrisig magában 80—120 piasterbe kerül (7—11 forint), s ha itt a szállítás 30—50 napot vesz igénybe: ugy nem lehet ezen csodálkozni. A tiflis-poti-tabrisi vonal csak kevéssel olcsóbb, s igy az árak emelkedése oly nagy, hogy nagyobb tömegü és nagyobb sulyu áruk egyátalában sem ki, sem be nem szállíthatók. Miként fedezi tehát a lakosság iparszükségleteit, a melyek egyszerüek és állandóak ugyan, de átalánosak is? A felelet reá, hogy a belföldi ipar által. A bécsi közkiállítás alkalmával kiadott munkálatokból nemcsak erről értesülünk,

hanem arról is, — a mi további megerősítéséül szolgál állításainknak, hogy Persia ipara voltaképen házi iparnak tekintendő, a mennyiben a királyi fegyvertárak, a pénzverde és néhány más állami intézeten kivül nincsenek gyárak, hanem csak mesterek; ezek is csak a fémmunkákra, szabásra, gyapot, bőrmunkára és ciselirozásra; a valódi ipar főága: a shawlok és szőnyegek készítése, melyben a persa készítmények mind az izlés finomsága, mind a szinezés, mind az alak, mind a feltalálási képesség tekintetében oly méltán tettek világhirre szert a házi ipar, a szorosan vett házi ipar kezében vannak öszpontosítva.

Igy állanak az ipar tekintetében a viszonyok mindaddig, mig a közlekedési hálózattól távol esve, be nem vonatik valamely nép a világforgalomba. Az izlés alacsony volta, a szükségletek egyszerű és állandó természete, a munkafelosztás hiánya, s a házi ipar, — alsóbb fokokon az ezermesterség — együtt szokott járni. Igaz, hogy nálunk Magyarországon ez nem volt egészen igy. Csakhogy nekünk nem szabad elfelednünk, hogy Magyarország több izben beleesett a világforgalomba, (legutoljára a Napoleon által tervelt continentális zár idején) s ez mindég hagyott nyomot rajta. Természetesen az akkori világforgalom és a mostani közt az a különbség van, mint a permetező eső és a fellegszakadás, vagy még érthetőbben a sárban czammogó szekér, a lovakkal vontatott hajó és a gyorsan robogó vasut vonat közt.

S mikor ez a gyorsan robogó vasut vonat — párosulva a gőzerő másnemű alkalmazásával: a gépekkel — megjelen a küzdtéren: gyorsan megváltozik a helyzet.

A gyári tömeges termelés, egyesülve az olcsóbb, biztos és gyors szállítással, az előbbre haladott népek kész áruit hozza. A munkabér viszonyok javulnak, a munka ára gyorsan felszökken, a külföldről hozott czikkek olcsóbbak a belföldi termelésnél, s lassanként kivész a házi ipar. Kétségkivül ez legtöbb esetben szomorító; nem azért, mintha e házi ipar nyereségesebb alkalmazása volna az időnek a gyáriparnál, nem azért, mintha a házi ipart üző nyereségesebben nem tudná eltölteni idejét, hanem azért, mert rendesen e mellékesen üzött foglalkozás megszüntével azon egész idő teljes henyélésben vész el,

a mi nemcsak lucrum cessans, hanem egyszersmind legtöbb esetben damnum emergens is.

Ezen szomoru állítás még szomorubb igazságát minden gyakorlati ember tudja nálunk. A falusi asszonyok, kik azelőtt vásznat szőttek, ruhát vartak, aprómarhát tartottak, sertést hizlaltak, és foltoztak, ma már — fájdalom! — nagy részben nem teszik sem egyiket, sem másikat. Apróra képesek kimutatni, hogy a vászonszövés, a foltozás, ruhavarrás, harisnyakötés stb. nem fizeti ki magát. Készen lehet venni a városban, alig valamivel drágábban, mint a mennyibe a nyers anyag kerül. Kendertörés, keményitő készités, vászon fehérítés már ritka tünemény. És igazok van. Kétségkivül lehetne az időt jobban felhasználni. Szalmafonás, selyemtenyésztés stb. jobban kifizetné magát; apró áruk, órák készítése stb. nyereségesebb foglalkozás volna. Hanem hát — és az a szomoru — a kész árukat, melyek azelőtt a háztól kerültek ki, megveszik pénzért, és e pénz megszerzéséről nem gondoskodnak. Most ezért is pénz megy ki a háztól, és sok pénz. Nem szükséges a jeles franczia nemzetgazda számtételeit idéznünk a foltozás óriás fontosságáról, nem a paraszt gazdák fejcsóváló panaszait a »rőfös boltok« ellen: könnyü belátni, hogy a hol egy derekas munkát megszüntetünk, annak termelvényeit készpénzért vesszük; az igy nyert időt pedig elhenyéljük, uj foglalkozás után nem nézünk: ott roszúl megy a gazdálkodás nagyon. Kevésbé jövedelmes munkát célszerű elhagyni jobban jövedelmezőért; de elhagyni minden helyettesités nélkül: az menthetetlen. S fájdalom, ipar-viszonyaink ezen első hanyatlása innen magyarázható. Majdnem százhusz millióra megy e veszteség, mely igy kerül számításaim szerint a külföld kezébe.

Ime, ez az első krizis valamely ország iparviszonyaira nézve, ha az illető ország a világforgalomba belép. Igaztalanok lennénk az elmélet iránt, ha már most nem említenők meg, miszerint ez állapot is — mint átalában a krizis egészen — csak ideiglenes. Az első rázkódások után az élet szükségletei megtanítják a hűtelenül elhagyott házi ipar helyett uj foglalkozást keresni a falusiakat is. Gyárak emelkednek, ipar telepek létesülnek, nagyobbmérvü termelés kap lábra, a népesség egy része uj alakban nyer az iparnál alkalmazást stb. szóval

a dolgok uj rendje létesül. Csakhogy erre idő kell, és a közbeneső idő bizony itt-ott egyes esetekben végzetes is lehet.

A második krizis, mely a gőzerő benyomulása által támad, a *szükségletek megváltozása*. E tény egyáltalában nem szomorító dolog. Ellenkezőleg a haladás egyik legbiztosabb kriteriuma. Csakhogy, mint minden krizis, lassan megy ez is, és veszedelmekkel jár összekötve ez is. Nem említem a veszélyt, mely a levetett ősi ruhákhoz és az elhagyott ősi erkölcsökhöz és szokásokhoz köti igen gyakran a haza és a nemzetiség fogalmát is; nem említem a veszélyt, mely az ujdonságok mohón kapása által nemcsak megmételyezi az erkölcsöket, hanem igen sok esetben tönkre teszi a vagyoni egyensulyt is; csak azon hatásra akarok figyelmeztetni, a melyet az iparra gyakorol a fellegszakadáshoz hasonló áramlat. Nálunk az azelőtt szépen virágzott gombkötő ipar elveszése bizonyítja, hogy egyes iparágakat e mozzanat egészen elsodor; de még ez magában nem sok. Nagyobb baj az, hogy a meglévő iparoknak, — melyek az izlés, szokások és erkölcsök bizonyos állandósága által a nélkül is meglehetősen statiónár jelleggel birtak — nemcsak a gyári termelés olcsóbbságával kell megküzdeniök, hanem gyorsan átváltozniok, és minden változásban együtt haladniok a közönség izlésével, követve a külföldi divat szeszélyeit. Erre legtöbb esetben nem képes a hosszas állandóság által elkényeztetett iparos, s az eredmény aztán az, hogy az olcsó termelés az olcsó szállítás által kedvezményezett külföldi gyáros feltétlenül félrevonulásra kényszeríti őt.

Az igazság megkivánja, hogy itt is megemlítsem ezen eredménynek átfutó természetét. A dolog természete követeli, hogy ezen állapot átfutó legyen, de azért a krizis megvan. Helyes vámpolitika, egészséges kormányi és társadalmi rendszabályok tehetik e krizist szelidebb lefolyásuvá, de azért az mégis krizis marad minden időben, a melynek igen sok iparos esik áldozatul, és a melynek kiheverésére idő kell.

A harmadik, szintén felette fontos változás, az iparczikkek és *ipari termelvények nagyobb száma*. Uj iparos készitményeket hoz a külföldi kereskedő magával, melyeket a benszülött nem ismert; egyes tárgyak használhatósága s az, mit a franczia közgazdák »használati értéknek« neveznek, emelke-

dik, másika lejebb száll e felfedezések nyomása alatt. Régen a répaczukor leszállítá a czukornád értékét, ma az esparto fű fenyegeti komolyan a rongyüzletet stb. Ez uj tárgyak uj ipart igényelnének, a mely nemcsak hogy nincs meg, de a melyet létesíteni is igen bajos, a mennyiben a gyors szállítás, olcsó termelés által segített külföldi fejlettebb iparral kell egy kezdő iparnak versenyezni, a mi egyátalán nem kis feladat. Ezen krizis is igen sok iparágat képes tönkretenni, — ellenségül kerekedvén a létező termeléssel szemben egy addig ismeretlen más tényező a világ másik sarkából, mint a hogy a gyapjúnak, melynek termelésére oly büszke volt Magyarország, hatalmas, ellensége jött Ausztráliából. E krizis — bár csekélyebb mérvben, — egyenlő hatásu a másikkal; kipihenhető ez is; hanem, mint minden krizis, időt és áldozatot követel ez is.

Szóval a nagy lépés, melyet teszünk belépve a világforgalomba, nem történik ingyen: az áldások, a melyeket a gőzerő ad nekünk, nem puszta ajándokok; a civilizatio, melynek keretében nyerünk helyet, áldozatokat is követel. Meg kell vásárolnunk mindezt. Az átmeneti állapot kriziseit nem lehet: kikerülni. Ha egyszer beléptünk a világforgalom mezejére: érezzük, hogy önállóságunk nagyrésze oda van, bennünket is magához ragadott az áramlat, melylyel szemben nem lehet uszni, s melynél legfőbb czélunk csak az lehet, hogy annak tetejére jussunk.

Ez áldozatok legélénkebben sujtják a belföldi ipart. Az izlések, szokások és erkölcsök teljes átalakulása semminek sem ássa meg annyira sirját, mint a régi iparnak, mely teljesen belefúl az áramlatba. A házi ipar megsemmisül, a kézi ipar szintén, vagy pedig uszik az árral, megváltoztatja egész létét, s ily nehéz áron váltja meg életét. Hogy ne volna nehéz uszni az árral annak, ki egész korábbi életében szárazon járt megszokott, állandó irányban és viszonyok közt.

Az ipar teljes átalakulása tehát elválhatlan a gőzerő megjelenésétől, különösen pedig a közlekedési modern eszközök létesítésétől. Nem lehet eléggé hangsulyozni ez igazságot, hogy minden körülmények közt figyelembe tartsuk. Ez átalakulás krizisén a legóvatosabb eljárást igényel a beteg; s hazai iparunk jelen szomoru helyzete eléggé bizonyítja, hogy ez ova-

tos eljárásban nem részesült. Az ötvenes évek kényuralma kevesebbet tett a semminél az 1859-iki patensen kivül; s a külföldi ipar sehol sem özönlötte el annyira az országot, mint nálunk. Oroszország vasutainak megnyilta védvámmal volt összekötve. Franciaországé szintén; nálunk épen e vasutak megnyiltával egyidejüleg léptek életbe a nagyobb mérvü vámleszállítások, a melyek nélkül különben az osztrák ipar részéről különben is elboríttattunk volna. Szóval ki volt adva iparunk életre-halálra. A halál derekasan is szedte áldozatait közte, a krizis nagyon erős és nagyon hosszú, de — és ez örvendetes eredmény annyi kedvezőtlen körülmény mellett is — most mégis van iparunk, és ez ipar teljesen a nemzeté.

Azt a tényt, hogy már most benne vagyunk a világ-forgalomban, az ipart illetőleg sem tagadhatja senki. A krizis még mindig tart, de a magyar ipar már ujjá van teremtve, mint a régi romjain ujonnan keletkező ipar szerepel dicsőségesen a közkiállításokon, s számos bajai közt bizonyára nem az a legfőbb, hogy bent van a világforgalomban. Nem a krizis, hanem az a baj, hogy körülményei kedvezőtlenebbek, már vagy az anyag gyengébb voltánál (p. o. a czukoriparban), vagy a kiviteli piaczok mesterséges elzárásánál, (p. o. a szesziparban) vagy a mi legátalánosabb: a munkabér viszonyok szerencsétlen alakulásánál fogva a külföldi behozatal iparczikkeinél, melyek itt-ott a szállításnál is indokolatlan előnyöket élveznek.

Mindenesetre azonban az ország egész terjedelmében megnyilt a vasuthálózat; a krizis már nagy részben muló félben van; a régi megbukott, és az uj a régi romjain szervezkedik, a világforgalom törvényeihez alkalmazkodva. És e szervezkedés gyorsaságát sok körülmény kivánja, kivánja hazánk fölfordult közgazdasági rendje, kivánják a mostoha évek, kivánja az államkincstár szomoru helyzete, kivánja társadalmi előhaladásunk; de mindezeknél, ha nem is nyomatékosabban, de mindenesetre sürgetősebben kivánja a kelet felé való tekintet, hol jövőnk biztosítása forog szóban.

---

3. A gőzerő megjelenésének következményei keleten.

Legközelebbi keleti szomszédaink nincsenek azon előre haladott helyzetben, mint mi. Ez egyike legnagyobb szerencsénknek iparunk jövőjére nézve. Ha egyszerre léptünk volna be a világforgalomba, ők is, mi is: nem lett volna semmi előnyünk. A belföldi ipar egyszerre tünt volna vagy alakult volna át ott is, nálunk is; és a külföldi behozatal nyomása egyforma mértékben lett volna érezhető ott is, nálunk is. Ennélfogva teljesen egyenlő állapotban lévén velök, ki lett volna téve iparunk annak, hogy minden kilátása kelet felé örökre megsemmisüljön, s azzal együtt eltünjék politikai, társadalmi prestigeünk, melynek nagy fontosságát kelet felé mérlegelni nem lehet.

Azon veszteség, melyet e tekintetben szenvedtünk nemcsak mi, hanem az osztrákok is Trieszt felé, mutatja, hogy mily nagy mérvü lett volna a veszteség, ha egyidejüleg nyilt volna meg a vasuti csatlakozás is rajtunk át. Ép ugy, mint a hogy ma megveri Liverpool és Marseille Triesztet — a hatalmas, az állam által subvenczionált óriás erejü Lloyd daczára — Konstantinápolyban; épugy, a hogy megverik az angol hajók Galaczon a szintén hatalmas, a világon legnagyobb folyami gőzhajózást a Dunagőzhajózási társaság személyében: épugy megverték volna a külföldi iparok Magyarország zavarban levő, krizises iparát az uj vasut-vonalakon Romániában, Szerbiában és Törökország egész északi részeiben. Sőt tovább is mehetünk. A visszaszállítás esélyei is ugyanazok lettek, volna. A mint ma orosz és román gabona szerepel versenyezve az északamerikai kivitellel Anglia piaczain Ibrailából, Odessából és Galaczból; a mint ma a déli orosz vasuti hálózat kiépítése után Romanshornban, s ezáltal egész Svájczban, legjobb piaczunkon, a tarifa-politika reánk nézve kedvezőtlen esélyei mellett biztos, a nélkül pedig legalább is lehetséges a magyar nyerstermények kiszorítása: ugy szorított volna más oldalról bennünket a saját területünkön keresztül épített budapest-belgrádi, vagy bécs-novii vasut szállítása: szorított volna pedig oly időben, mikor az ipar teljesen feldulva, államéletünk gyökeres-

től felzavarva, nyugodt tekintetet nem vethettünk volna a jövőbe.

Nyersterményeinkre — s kivált a Románia részéről való gabnabehozatali vám megszüntetése után — kétségkivül vár ezen nehéz verseny igy is; iparos életünk még sokkal gyengébb, semmint bizvást neki mehetnénk ezen nagy feladatnak; de mind a kettő erősbödött, nyert azóta. Állami létünk megszilárdulva, gabna termelésünk és a földbirtokos osztályok nehéz, sulyos viszonyok nyomása által kemény dolgokhoz szoktatva, s iparunk a krizist kiállva, kezdetleges mérvben, de világforgalmi minőségben van. Ily tényezőkkel megyünk szembe a kapcsolatok megnyitásával; s hogy e tényezők, — bár távolról sem biztosítják a sikert, minden esetre sokkal jobbak az eddigieknél; azt csak szük látás vonhatja kétségbe; s igy kilátásaink, — kivált ha a még hátralevő időt okosan felhasználjuk — kétségkivül sokkal kecsegtetőbbek ma, mint csak pár évvel is voltak ezelőtt. Az idő előnye van mellettünk, és ez nagy előny.

Keleti szomszédaink helyzete ugyanis közgazdasági, különösen pedig ipari tekintetekben sokkal roszabb, mint a mienk. Részben a krizis előtt állanak még, részben a krizis épen ez idő szerint legjobban dühöng bennök. Ez utóbbi áll a Duna mentére, s a vasutak mentére, meg a tenger partokra; az előbbi a belső nagy száraz földre, mely Adrianápolytól Belgrádig s széltében keresztül a Duna torkolatától Banjalukáig és a dalmát határokig terjed. A hol a közlekedési modern hálózat meg van: idegen népek uralják a tért. Syria kikötőitől, hol Brussa kereskedik, fel egész Trapezuntig, a fekete és a középtenger partjain; a Duna, Baziástól egész a Sulina torkolatig, a thrák félsziget tenger-partjai, sőt a Maricza völgy fel egész Adrianápoly és Filippopolig a vasut mentén, Thessalia és Makedonia, Albania partjai, mint szintén Bosnia és Herczegovinának az osztrák-magyar állammal érintkező határai, a szigetek stb. ki vannak téve a külföldi behozatalnak, s igy a krizis teljes mértékben dühöng nálok. Brussa selyem termesztését kivéve, — mely azonban nyersen vitetik ki nagyobbára Lyonba, s ott dolgoztatik fel, — csakugyan nincs is kiviteli ipar, sőt a belföldi is élénken meg van támadva. Az európai nemzetek hatalmas térfoglatást tettek Konstantinápolyban

magában, s azon 4.132,880 tonna közt, a mely Konstantinápoly évi hajó forgalma volt 1872-ben, csak 902,559 volt török; 1874-ben pedig ugyancsak 4.355,744 tonna tartalomból a török csak 669,641 volt; az Európából bevitt áruk értéke 1871-ben 105.169,800 forintot tévén, melyből a czukor 30, a gyapot és vászon áruk 16.4, a kávé 8, a fa 5.3, a liszt 6.7, a lábbelik 3.2, a vas 2.2, a kőszén 3.7 milliót képviselnek. Ezen tetemes mennyiségü iparczikkek nagyon természetesen meggyőzik a török versenyt, s igy valóban tönkretették azt, a krizist legmagasabb fokára emelték, mely mellett nemcsak az addig létezett házi és belföldi iparnak kellett elpusztulni, az annak formáit, izlését és módosulásait olcsóbban utánzó nyugati iparterményeket előtt, hanem a megváltozási processus is megkezdődött már, és folyik oly nagy mérvben, mint ez időtájban talán sehol másutt. Viquesnel műve szintén nemcsak annak tulajdonítja a török ipar krizisét, mert az ottani ipar terményeit olcsóbban tudja utánozni a nyugati ipar, hanem annak is, hogy a szükségletek gyorsan megváltoztak. A nemzeti különlegességek hova-tovább jobban vesznek elfele Konstantinápoly utczáin; az áramlat mind nagyobb tért hódit, mindig ellenállhatlanabb lesz. A török birodalom beolvadása ez Európa kulturnépei közé.

Vizsgálni fogjuk e tér-foglalás nagyságát és erejét; annyit azonban már most meg kell jegyeznünk, hogy e térfoglalás nagysága és terjedelme, melyet a nyugat-erópai ipar tett keleti szomszédaink tengerpartjain, sokkal inkább elijesztő semmint bátorító hatással bir reánk. Őszintén meg kell vallanunk, ha magunkat áltatni nem akarjuk, hogy a *tengerpartokon hosszú*, nagyon hosszú ideig nem számíthat komolyan a versenyképességre a siker reményével a magyar ipar. Az első elfoglaló jogai magában véve is erősek; hátha még az első elfoglaló a világ iparát uraló nemzet?

Más helyzetben van a *török belföld*, más viszonyok irányadók ennek megitélésében. E más viszonyok jelentik azt, hogy itt a világforgalom behatása még egyáltalában nem, vagy ha igen: nagyon kis mértékben kezdődött meg. A vasuthálózat Scutari partjain, a novi-banjalukai zsákvonal, a konstantinápoly-, adriánopol-filippopolisi és a salonik-sofiai vasut nem elegendők elárasztani az egész térre a nyugat ipar-

czikkeit, a melyeknek Salonik vagy Konstantinápoly felé kell venni utjokat. A hegyek közt közlekedés egyátalán nincs; utak nem léte miatt a forgalmi élet fejlődése lehetetlen; s igy e lakosság ez idő szerint még kivül áll a világforgalmon; belföldi ipara még nincs megtámadva, őseredetiségben, házilag üzetik az, s azon kevés — csekély teriméjü és csekély sulyu-iparczikk, mi a jelen viszonyok közt is utat talál oda, nem a nép nagy tömegének lesz birtoka, hanem egyesek, a gazdagabbak fényüzési vágyát elégíti ki. Oly talaj ez a külföldi iparra, mint a szüzföld a szántóvetőre, a mely a vasuti kapcsolatok létesítésekor, tehát már a legközelebbi jövőben a világforgalom mentén esése, az európai kultur-élet közel volta folytán a lehető legvérmesebb reményeket nyujtja az ipari kivitel számára. Első sorban ezen, még elfoglalatlan talaj elfoglalásáról van szó, hol még nem kell megküzdeni senkivel, csak a házi iparral, mely az európai áramlatnak ellentállni itt sem bir; és a mely a legközvetlenebbül kezünk ügyébe esend a vasutak megnyiltával; a mely lakosság nyelve hazánkban is beszéltetik, szokásai, izlése nálunk is ismeretes; szükségletei iparos fedezésére ennélfogva legközelebbről reánk van utalva.

Még egy fontos vidéket nem szabad figyelmen kivül hagyni, a mely ezektől eltérő viszonyokkal bir reánk nézve, s a melynek épen azért külön kell viszonyaival, természetével megismerkedni. Ez *a Duna mente*. Szerb-, Oláh- és Bolgárországok ezek. Ezek természetes módon vannak összekötve velünk a Duna által. Daczára ennek: Oláh- és Bolgárország ez idő szerint nagy mértékben elveszett föld iparunk részére. A nyugat-európai nemzetek tengeren versenyeznek velünk a dunai kikötőkön át, s e verseny folytán hóditnak tőlünk talajt. Igenis, tőlünk hóditnak. Századok óta az iparos szászoknak, a derék, szorgalmas székelyeknek és a Bárczaságnak Oláhország és Moldva volt rendes piaczok. Közel hozzájok, iparnélküli nép iparos, tömött, szorgalmas lakosság mellett. Ma már ez nagy részben megváltozott. Az angol ipar kiszoritotta és szoritja napról-napra a székelyt és szászt a bukaresti piaczon, s mig Bécsből terhelt hajók futnak le a Dunán: Brassó, Marosvásárhely és Szeben nem képes fentartani természetes piaczait. Hol

van itt a határ, a meddig a mi versenyképességünk fennáll, mely czikkekre és mimódon remélhetjük a piacz visszahódítását?

Meg kell jegyeznünk, hogy e két utóbbi esetben tetemes a lehetőség arra is, hogy a nyugat rajtunk át versenyezzen a keleti piaczokon a mi iparunkkal. Sőt tényleg ugy is van. Mind Szerbia, mind Oláhország a Duna mentén főleg osztrák ipart ismer csak, s ha vasutaink megnyilnak: nem csak lehetséges, de bizonyos is, hogy a magyar iparnak első sorban is az osztrák ellen kell küzdenie, mely Magyarországon át keres piaczot az Al-Dunán, és az uj vasutak által megnyilandó Közép-Törökországban. Az eset ép ugy valószinü, mint az, hogy a nyugati piaczokon az aldunai gabona rajtunk át fog versenyezni a magyar nyers terménynyel és ez eshetőség elől nincs kitérés, az átvitel alól kibuvni csak annyit tesz, hogy az átvitel hasznáról lemondunk, de a verseny élét, mely másfelé is talál módot az érvényesülésre, nem kerülhetjük el. Két ellenségünk lesz tehát a még most elfoglalatlan piaczokon, és két ellenségünk van a Duna mentén. Egyik a tenger felől jövő nyugat-európai, a másik a rajtunk átmenő nyugat-európai, főleg osztrák. Hogy vannak esélyeink mind a két ellenséggel szemben: azt nem lehet tagadni; de az is bizonyos, hogy egyelőre alighanem le kell mondanunk a tengeri szállitással való versenyről a tengerpartokon, és szoritkoznunk a még elfoglalatlan területre, a hova legalább egyszerre érkezünk meg ellenfeleinkkel. Ők erősebbek, de mi nekünk is vannak esélyeink és a harczot megkisérleni a tengerparton, megkezdeni egyenesen a még elfoglalatlan területen: hazafiui kötelességünk és önérdekünk parancsa.

Az összes keleti kereskedésre három ut van a magyar iparnak nyitva, és e *három ut* mindegyikét meg kell első sorban vizsgálnunk, mielőtt a jövő kilátásaira józan számitásokat tehetnénk.

Az egyik ut *a tenger*. Trieszt és Fiume felé. Ez utra sokat áldozott a monarchia egységes korában, sokat áldozott Magyarország a legujabb időkben is. Ezen ut szolgálna az albániai partokhoz, Görögországhoz, a márványtenger partjaihoz, a Bosporushoz és a fekete tengerhez. Más szóval Konstantinápoly, s a török birodalom nyugati és keleti, Románia keleti, Oroszország déli vidékeihez, Kisázsiához és Kisázsián

át keletre, különösen Persiába. Ezen ut esélyeihez tartozik végül a távol kelet, a suezi csatorna által Keletindia és Keletázsia, China, Japán stb.

A másik ut a *Duna*. Ennek természetes közlekedése volna Magyarországtól a fekete tengerig. A folyami szállitás előnyeivel birna. A folyó szabaddá tétele sok vérbe, és még több diplomatikus tintába került. Az út szolgálna Szerbia, Románia és Bulgáriára, sőt a verseny ez úton is lehetséges volna a keleti és a márványtenger partjain, Kisázsiában, Persiában, Dél-Oroszországban és keleti Törökország tenger partjain.

A harmadik út *a száraz*. Ez ideig ezen út meglehetős kevéssé volt felhasználva a modern közlekedési eszközök által, bár például a határszéleken mindenütt lehetséges lett volna Bosnia és Herczegovina felé most is, sőt Erdélyből a vulkán, ojtozi, tömösi, gimesi, verestoronyi szorosok utján a legrégibb időktől fogva nemcsak a strategia vont hasznot, hanem a kereskedés is. És tényleg e kereskedés kedvéért létesittettek járható utak; e kereskedés kedvéért biztosittattak részint törvényhozásilag, részint eddigelé csak diplomácziai tárgyalások utján a vasutak : az orsovai és a tömösi, a belgrádi, a szamaczi és a novii csatlakozások, a melyek vonalaik egész mentén utat nyitnak kereskedelmünknek, illetőleg iparczikkeink kivitelének keleti szomszédaink eddig leghozzáférhetlenebb, és épen azért még semmi külipar részéről el nem foglalt területéhez.

Ezen három ut esélyeit kell legközelebbről megvizsgálnunk, előbb egy rövid tekintetet vetve azon kereskedésre, mely keleti szomszédaink és köztünk fennáll ez idő szerint.

II.

MAI FORGALMUNK KELETI SZOMSZÉDAINKKAL.

1. Általános kereskedelmünk kelet felé.

Hogy forgalmunk soha nem irányult nagy mértékben kelet felé az oly tény, a mely általános igazságul fogadtatik el.

Az osztrák-magyar monarchiának kereskedelmi mérlege a török souverainitás *alatt álló államokkal* csak határforgalom, a behozatalra, a kivitelre, és a kiviteli többletre nézve következő volt:

	behozatal:	kivitel:	különböző kiviteli többlet:
1841—50-ig átlag:	12.9 mill. frt.	8.5 mill. frt.	— 4.4 mill. frt.
1851—60-ig »	28.6 »	34.8 »	+ 6.2 »
1868—72-ig »	33.9 »	59.4 »	+25.5 »
1870 évben:	27.3 »	58.3 »	+31.0 »
1871. »	33.8 »	57.6 »	+23.8 »
1872. »	47.1 »	56.9 »	+19.8 »

Ezen számadatok azonban csak a *kontinentális* kereskedést illetik, s igy ehhez hozzáadandók azon összegek, a melyek a tengeri forgalom által közvetittetnek. Itt csak Trieszt lehet jelentékeny, mert Fiume jelentősége ez irányban, — mint majd lentebb kimutatjuk, — egészen elenyésző. A legutolsó években is csak egy-egy török lobogó tévedt be ritkaságul a fiumei kikötőbe; például a legutolsó évben csak egyetlen egy, az is csak 300 forint áru portékával; azon fiumei kivitel pedig, mely a Lloyd utján kelet felé irányul, legtöbb esetben *Trieszt* felé indul. Ezen egész forgalom Levante felé Fiuméből a Lloyd utján nem ment 10,000 mázsánál többre soha. A többi kikötők még jelentéktelenebbek lévén: elégnek vélem a trieszti

adatokat sorolni fel 1870-től egész 1874-ig. Volt ugyanis a behozatal és a kivitel Törökország, Moldva és Oláhország felé a következő :

	behozatal:	kivitel:	kiviteli többlet:
1870-ben :	18.6 mill. frt.	22.6 mill. frt.	4 mill. frt.
1871-ben :	23.9 »	24.5 »	1 »
1872-ben :	30.7 »	20.7 »	—10 »
1873-ban :	23.2 »	21 »	— 2.2 »
1874-ben :	19.1 »	18.2 »	— 0.9 »

Ezen számokat összehasonlitva a fentebbiekkel, ugy találjuk, hogy az utolsó évek átlaga szerint 56 millió forint évi behozatala 81 millió kivitele van az osztrák-magyar monarchiának együtt kelet, illetőleg legközelebbi keleti szomszédaink felé. E szám magában véve is jelentéktelen, de még jelentéktelenebb lesz akkor, ha e 137 millió háta mellé gondoljuk, hogy az osztrák-magyar monarchia kontinentális külkereskedésének összege 660 millió, Trieszté pedig még a legutolsó, legrosszabb években is fölülmult 210 milliót, s igy e 157 millió 870 milliónak aránytalanul csekély része. A további vizsgálat még inkább eloszlatja illuzióinkat. A tengeri kivitel tulnyomó része csak átvitel, s hogy ez mily terjedelmü, mutatja az, hogy a nyugatról a monarchián át a török területre menő deklarált transitó áruk összege az összes transito kereskedésnek (a kimenetelt illetőleg) több, mint $^1/_4$-ét tette, vagyis felülment a 30 millió forinton. Valószinü, hogy az arány legalább is ily mértékben számitható a trieszti kivitelnél is ; nem lévén semmi ok sem azt feltételezni, hogy azon nyugati ipar, mely Törökország felé a versenyt rajtunk át a szárazföldön, tehát a költségesebb uton megbirja, ne birná meg legalább is olyan mértékben a tengeri uton a versenyt. S igy a 137 milliót valóban nagy illusió volna oly tételül fogadni el, a mely az osztrák-magyar monarchiának képezné keleti kereskedését a behozatalt s kivitelt illetőleg.

Ha szomoru az osztrák-magyar monarchia külkereskedése együttesen legközelebbi keleti szomszédainkkal, ugy valóban primitiv és kétségbeejtésig csekély a magyar birodalom forgalma a keleti szomszédokkal. A statistikai hivatal ezen nemben tett munkálataihoz bizonyára sok kétség fér, az

egyes adatok megbizhatósága, s még inkább ez adatok teljessége a legnagyobb mérvben igényelvén a kritika figyelmét: hanem általános képül mégis eléggé kielégitők ez adatok.

Az átvitelt is beleértve, következő adatok állanak előttünk, mely adatok részben, az átvitel beszámitásával, (miután a kételyek épen csak az átvitelnél származnak) teljesen megbizhatók. Ugyanis Magyarországról a kivitel keletfelé csupán a vámhivatalok felé történvén a szárazi uton: a vámhivatalok feljegyzései biztos támpontot nyujtanak. Ez adatok szerint pedig mig 1868-ban a magyar-osztrák határon 341.6 millió forintnyi érték hozatott be, kelet felől csak 35.6 millió; mig Ausztria felé 331 millió vitetett ki, kelet felé csak 20.4 millió. 1869-ben volt a behozatal Ausztria feltől 379.7, kelet felől 29.9 a kivitel Ausztria felé 332.3, kelet felé 25.1 millió. Végül 1871-ben a behozatal Ausztria felé 350.9, keletfelé 24.4 millió frt. értékben van kimutatva.

Ezen számok bővebb elemzésére majd vissza fogunk térni, jelenleg csak azt jegyezvén meg, hogy ezen kiviteli és behozatali összegek már magukban véve is sokkal magasabbak a tényleges forgalomnál. Ugyanis az átvitel is szerepel e fentebbi számokban. Ezen átvitel kettős természetü. Az egyik ugyanis azon árucsoport, mely külföldről szállittatik külföldre Magyarországon át a keleti határok érintésével: nevezetesen a német birodalomból és Triesztből a magyar-osztrák vámterületen át a török birodalomba és a Dunafejedelemségekbe, s viszont az innen oda átvitt áruk. Ezek rendesen az illető vámhivataloknál, mint ily kivitelek jelöltetnek meg. Nehezebb a másik csoport kiszámitása, a mely az osztrák területről Magyarországon át keletre, és viszont onnan Ausztriába szállitott áruk kimutatását tartalmazná. Ezen számitásnál ugyanis nem szerepelhet már a vámhivatali feljegyzés, s igy csak hozzávetőleg lehet őket kiszámitani, egyedüli biztos részét csak azon forgalom képezvén, mely a közlekedési vállalatoknál egyenesen keleti rendeltetéssel adatik fel. Ezt vette a statistikai hivatal is kiindulási pontúl.

Ezen átvitel azonban igen tetemes részét tette a forgalomnak. A behozatalnál a fentebbi négy évben volt 57.6, 70.1, 65.6 és 70 millió; a kivitelnél pedig 21.4, —15.4, —14.6 és

illetőleg 17.8 millió forintra rug. Hogy ez átvitel tulnyomó részben az osztrák keleti forgalmat illeti : a felett egyátalán nincs semmi kétség, s igy a két számcsoport összehasonlitása mutatja, mily kevés jelentőségü azon forgalom, mely ez idő szerint Magyarország és legközvetlenebb keleti szomszédai között az átvitel leszámitása után, mint valóságos forgalom, még fenmarad.

Ha az egyes áruczikkek szerint vizsgáljuk ez összeállitásokat: teljesen igazolva van fentebbi megjegyzésünk. Ugyanis a behozatalnál legnagyobb fontosságu czikkek a buza és tönköly (455,147), kétszeres (279,036), tengeri (1.306,000), árpa (100,439), repcze (179,656), olaj mag (110,525), halak (337,435), ökör (4.014,240), tehén (1.682,820), juh és kecske (350,492), sertés (13.579,600), ló (165,075), bőrök (1.508,400), juhbőr (3.898,290), prém (114,400), fagygyú (136,152), csontok, kövek (222,800), gubacs (327,140), kőolaj (357,560), érczek (598,800), gyapju (5.696,863) forint értékben.

És hogy ezen behozatal természetes, nem egyes rendkivüli év eredménye : azt legjobban igazolja azon körülmény, hogy ezen czikkekre nézve mutat épen a behozatal folytonos állandóságot, sőt folytonos emelkedést. Igy a kerti és mezei termények és állatok behozatalánál, hozzáértve végül a kötő és szövő anyagokat is, az emelkedés folytonos. Kerti és mezei termelvény 1869-ben 814,096 frt; 1870-ben 1.114,057 frt; 1871-ben 2.709,393 forint árú hozatott be; állat 1869-ben 15.977,170 frt; 1870-ben 17.833,679 frt; 1871-ben már 30.250,685 forint értékü hozatott be; szövő és kötő anyag 1869-ben 4.777,900 frt; 1870-ben 3.875,124 frt; 1871-ben 5.747.483 frt értékben. Ezeken kivül figyelmet érdemelnek az állati termények 5.796,883 frt, csaknem állandó; a gyógy- és illat-, festő-, cserző szerek 1.090,055 forint, évről évre emelkedő; a bőr és bőráruk 530,150 frt értéke, mely utóbbi behozatal szintén emelkedik évről évre

Ezen adatok bizonyitják, hogy közvetlenül keleti szomszédainktól a behozatal ez idő szerint mind olyan tárgyakra szoritkozik, a melyekkel mi is rendelkezünk, sőt a melyekből nekünk is kivitelünk van, a melyekről tehát nem lehet a legkisebb valószinüséggel sem feltenni, hogy a mi szükségleteink

fedezésére szolgálnának, a melyek tehát épen ezért csak átvitelűl érintik hazánkat. Hogy ezen czikkek jelentőségét kellőleg méltányolhassuk az összes forgalomhoz képest : meg kell emlitenem, hogy a fent elsorolt czikkek, nevezetesen a gabna, az élő állatok, a bőr és a gyapju behozatal, melyek mindnyája nemcsak nem nemzeti szükséglet, sőt nemzeti kiviteli czikk nálunk, összesen 34 3/4 millióra rug. Miután pedig az összes behozotal 37 3/4 millió : igy legkedvezőbb számitás mellett sem lehet több 3 millió forint értéknél azon behozatal, mely közvetlen keleti szomszédainktól jő Magyarországra, fogyasztás, vagy ipari feldolgozás végett. Rendkivüli esetekben, mint a minők a legközelebb mult évek voltak, ezen összeg kétségkivül emelkedik a Dunafejedelemségekből behozott gabna mennyisége által. Hanem azon éveket, midőn Magyarország gabona-szükségletének egy részét külföldről fedezi, csakugyan nem lehet normálisoknak bélyegezni.

Igy áll a behozatalra nézve minden önámitás nélkül a dolog. Hogy a hivatalos statistika más eredményre jut : annak természetes oka az, mert a gabona-kereskedés és az állatkereskedés Budapesten van összpontosulva, s igy a Románia vagy Szerbiában feladott áru Budapestre, s nem egyenesen küldetik külföldre. Például a budapesti első magyar sertéshizlaló társaság jelentése szerint 116,820 darab sertés hajtatott fel keletről Kőbányára, honnan hizlaltan adatott el. Itt tehát legfeljebb értéknövekvés fordul elő, hanem azért a sertés behozatal mégis csak átviteli. Ha Bécs gabnapiaca, — mire, fájdalom ! nagyon komoly kilátások vannak — megveri Budapestet : látni fogjuk tisztán, hogy a magyarországi behozatalnál elszámitott gabna csak átviteli természetü. Hasonló áll a gyapjura és bőrökre nézve is.

A kivitelt illetőleg sincs mit dicsekednünk. A kivitel főczikkei ugyanis a következők : czukor (1.492,123), rizs (361,000) juh (124,152), ló (101,475), viasz (104,420), sör (255,980), szesz (212,548), bor (281,590), műfa (2.269,665), kőszén (233,885), konyhasó (807,288), nyersvas (127,280), aczél (93,820), pamutáru középfinom (464,000), finom (189,180), kötélgyártó áruk (608,800), lenáru legdurvább (150,850), közönséges (631,125), finom (130,900) ; gyapjuáruk legközönsé-

gesebb (158,088), közönséges (594,160), középfinom (268,940), finom (467,160), öltönyök közönséges (472,770), finomak (111,890), vegyes (966,250), papir legközönségesebb (155,175), közönséges (360,612), finom (384,140), bőrmunkák (235,930), finomak (421,950), keztyűk (1.346,400), faáruk falemez (159,540), finom (780,000); közönséges üveg (269,664), ólom áruk (319,446), legközönségesebb vasáru (512,270), finom (141,840), fémáruk (204,850); apró áruk (2.615,920), vegyészeti áruk (279,315), pecsétviasz (233,232), viaszgyertya (191,950) s végül gyufai áruk (431,750) forint értékben.

Hogy ezen főczikkek kivitele rendes, állandó természetü: azt a lentebb idézendő statistikai adatok igazolják, sőt igazolják azt is, hogy a hol hanyatlás mutatható ki: ott azon czikkek vannak közelebbről érdekelve, a melyek épen magyar termények volnának. Ugyanis a fő kiviteli czikkek a gyarmati áruk, épitő és műanyagok, gyógy- és illatszerek, szőtt és kötött áruk, bőráruk, csont-, fa-, üvegáruk, fémáruk, gépek, vegyészeti termelvények, mind oly czikkek tehát, a melyekből Magyarország saját fogyasztását sem képes fedezni, nemhogy kivitelre volna képes, s minthogy az összes $24^1/_2$ millió kivitelből ezekre esik $20^3/_4$ millió: körülbelől lehet állitani, hogy e $20^3/_4$ millió csak átviteli üzlet Magyarországra, s hazánk összes kivitele saját termelvényeiből nem megy túl $3^3/_4$ millió forinton keletre. E számok eltérnek a statistikai hivatal adataitól, de bizonyosan nem az igazságtól. Az osztrák kereskedőnek semmi érdeke sincs, hogy áruit a közlekedési vállalatoknál egyenesen keletre küldje. A szállitási különbözet csekély, a vám semmi különbséget sem tesz, ha az áruk Magyarországra küldetnek, s később innen küldetnek tovább. Rendesen az alüzérek által történik, de hogy az áru külföldi természetü: azt bizonyitja azon kettős valószinüség is, hogy először ugyanezen árukra nézve Magyarország nem hogy kivitelre képes volna, saját szükségleteit sem birván fedezni, külföldre szorul; hogy másodszor a visszteher természeténél fogva — a mint azt minden közlekedési ügygyel foglalkozó ember természetesnek is találja — a behozatal onnan fedeztetik, a hova a kivitel történik, vagyis ez esetben az osztrák örökös tartományokból.

Ha vizsgáljuk az egyes tételeket a vámtarifa csoportozatai szerint, s az egyes tételek forgalmi hullámzatát : a fent elmondottakat megerősitve fogjuk látni. Csak a félmilliónál nagyobb tételekre igy állanak e csoportok : Gyarmati áruk 1.501,525 forint. Ez nem lehet magyar kivitel. Pedig ez 1869-ben csak 167,720 ; 1870-ben csak 1.078,172 forint volt, s igy folyvást emelkedik, természetes arányt tartott a kultura emelkedésével keleten. A kerti és mezei termelvények voltak 1869-ben 584,852 ; 1870-ben 355,126 ; 1871-ben 514,001 frt. Hogy itt — s pedig ez a dolog természeténél fogva magyar kivitel — emelkedés nem tapasztalható : az bizonyos a behozatal tényeiből, a melyek szerint e czikkekre nézve épen a keleti behozatal emelkedett. Hasonló az állapot az állati terményekre nézve, melyek 1869-ben 595,601 ; 1870-ben 515,576 s 1871-ben már csak 348,720 forintot tettek. Ép ugy az italok 1865-ben 1.030,527 ; 1870-ben 880,067 ; 1871-ben 845,611 forintot tettek. A tüzelő anyagok ellenben 1.607,569 forintról 2.563,806 forintra emelkedtek, részben a petrozsényi kőszén, részben a horvát-szlavon erdők fokozott kivitelénél fogva. Ezzel szemben a fémkivitel 777,366 frtról 488,326 frtra sülyedt alá. Tetemes emelkedés mutatható ki a szőtt és kötött áruknál (5.580,204), a serte, kókuszdió rost stb. áruknál (1.138,368), a bőráruknál (2.492,482), vegyészeti áruknál (1.287,469), a csont, üvegáruk (1.903,763), és a fémáruknál (1.279,026), a melyek azonban a dolog természeténél fogva aligha tekinthetők a magyar ipar terményeinek. Szárazföldi és vizi járművek 1869-ben 922,720 ; 1870 ben 673,600 ; 1871-ben csak 188,004 frt értékben mentek ki külföldre, világos csökkenést mutatva : mig a gépeknél az emelkedés 1.740,343 frtról egész 2.723,670 frtra fokozatos. Hogy ez utóbbi czikk tulnyomó része szintén nem magyar eredetü : szintén felesleges bővebben részletezni.

Igy lévén tehát a dolgok : aligha tévedünk, ha a magyar keleti forgalmat az átvitel leszámitásával alig tesszük többre a behozatalnál 3, a kivitelnél $3^3/_4$ millió forint értéknél, s ezt indokoljuk is egyszerüen azon ténnyel, hogy mindkét ország termelése ugyanaz, s igy mindkét ország kivitele és behozatala egy természetü lévén : ez idő szerint köztök a ter-

melvények cseréje nagyobb mértékben — vagyis a forgalom — nem fejlődhetett ki, s igy a forgalom rajtunk át vonul, nyugat ipara cserélvén ki terményeit a kelet nyers termé-nyeivel.

Nem lesz érdektelen talán ezen hozzávetőleges átvitel mérvével összehasonlitani azon apodiktikus igazságu átvitelt a melyet a statistikai hivatal közleményeiben kimutat azon áruk után, melyek nyugatról : tehát külföldről és Ausztriából adattak fel egyenesen keletre, és azon áruk után, melyek vi-szont keletről adattak fel egyenesen — Magyarországon át — Ausztriába és a nyugati külföldre. Ha e mennyiséget ösz-szehasonlitjuk azzal, mely Magyarországon kiraktároztatott és részben itt maradt, részben, és pedig nagy részben, a fen-tebbiek szerint tovaszállittatott, de mindenesetre csak köve-tett átvitelt képez : látni fogjuk tisztán a keleti forgalom irá-nyát hazánkon át. Az 1871. évben az 1872-iki év már nem számitható rendesnek — ugyanis következő összegek voltak ezek vámmázsa számra :

	Egyenesen ugy adattak fel külföldön és Auszt-riában, mint kivitel keletre :	Előbb magyarországi rendeltetéssel adatott fel, vagy Magyaror-országról vitetett ki :
Kávé	31,568	157
Füszerek . . .	820	81
Thea	847	1
Déli gyümölcsök .	7,462	60
Czukor . . .	66,282	48,242
Rizs	17,880	2
Halak, kagylók s vizi állatok . . .	4,695	2,125
Bőrök és prémek .	6,052	580
Olajok, zsirosak .	18,508	1,513
Ser	10,433	51,909
Szesz	3,580	15,492
Bor	1,523	29,007
Gyógy- és illatszer anyagok . .	1,077	55
Vegyészeti segéd-anyagok . . .	4,360	18,327

	Egyenesen ugy adattak fel külföldön és Ausztriában, mint kivitel keletre :	Előbb Magyarországi rendeltetéssel adatott fel, vagy Magyarországról vitetett ki :
Vegyészeti termelvények s festékáruk	12,566	10,513
Festő anyagok . .	4,005	791
Cserző anyagok .	1,543	
Gyanták . . .	6,662	2,552
Só	112,203	201,822
Ásványos vizek .	2,475	9,914
Savanyok . . .	6,532	4,662
Ólom	1,655	1,543
Vas, dolgozott és aczél	111,932	29,534
Higany	29	3
Horgany . . .	287	38
Egyéb nemtelen fémek	2,517	1,785
Fonalak . . .	20,451	853
Pamutáruk . .	37,228	3;040
Lenáruk . . .	11,537	18,688
Gyapjuáruk . .	29,140	9,244
Selyemáruk . .	2,498	133
Öltönyök és pipere áruk	10,069	2,806
Papiros és papiros áruk	25,267	30,542
Bőr és bőráruk .	20,067	9,408
Faáruk	31,313	38,961
Üveg és üvegáruk .	27,555	23,514
Kőáruk . . .	365	4,075
Cserép és porczellánáruk . . .	16,176	18,560
Vasáruk . . .	78,689	27,899
Fémáruk, különfélék	4,179	2,532
Gépek és gépalkatrészek	28,568	3,855
Apróáruk . . .	21,012	2,429
Szappan és gyertya .	15,399	4,858
Gyuáruk . . .	18,824	14,489

Ime : ezen felette tanulságos összeállitás elegendő fényt vet kivitelünk természetére. Még ha mindazon áru, mely Magyarországon adatik fel keletre, csupán magyarországi szár-

mazásu volna is — mely tényre nézve pedig fentebbi jegyzeteink ugyan csak alkalmasak elosztatni az illusiókat, még ezen feltételezett, de meg nem engedett esetben is mennyire tulszárnyalják a kivitelt a külföldön és Ausztriában feladott, és Magyarországon át egyenesen keletre szállitott forgalom adatai, e számokat nem csak a gyarmatárukban és vegyészeti anyagokban, hanem a bőrben, olajban, vasban, fonalban, pamut, gyapju, pipere áruk, üveg, vasáruk, gépek, apróáruk, szappan és gyúárukban, vagyis épen azon árukban, a melyek — mint fentebb kimutattuk — a Magyarországról való kivitelnek is főczikkeit teszik. Lehet-e ezek után még táplálni azon illusiót, hogy a Magyarországról kivitt áruk magyar termelvények, mikor köztudomás szerint nálunk vajmi csekély ezen iparok termelése?

Hasonló összehasonlitásra az igazság érzete kényszerit a behozatali adatok vizsgálásánál is. Ha ugyanis azon forgalmat, mely Törökországból, Szerbiából és Romániából a magyar korona területén át szállittatik egyenes rendeltetéssel Ausztriába, vagy a nyugati külföldre, összehasonlitjuk a Magyarországra szállitottal, mely innen a fentebbiek szerint később aztán túlnyomó nagy részben ismét odábbszállittatik: akkor 1871-re a következő adatok állanak rendelkezésünkre, ismét vámmázsa szerint számitván a tételeket.

	Keletről Magyarországon át egyenes rendeltetéssel Ausztriába és nyugatra:	Keletről Magyarországra vagy magyarországi feladással nyugatra:
Gyümölcs és kerti termelvények .	271,572	29,869
Gabona és hüvelyesek	367,313	689,116
Növények és növényrészek . . .	20,056	51,674
Bőrök és prémek .	28,471	54,218
Gyapju . . .	96,559	96,559
Toll, szőr és serte .	1,988	3,160
Zsirok . . .	3,485	6,396
Selyem	70	115
Kőolaj	32,084	46,109

	Keletről Magyarországon át egyenes rendeltetéssel Ausztriába és nyugatra:	Keletről Magyarországra vagy magyarországi feladással nyugatra:
Ehhez jő még darab számra szarvasmarha és köblábszámra műfa közönséges .	6,944 351,800	63,204 1015

Ezen áruczikkekről van kizárólag tudomása a statistikai hivatal közleményeinek; de épen ezek főtételei a magyar behozatalnak is kelet felől. A sertés-forgalomra nézve, mely itt nincs felvéve, érintettük fentebb, hogy az csaknem kizárólag Kőbányára megy, a honnan aztán meghizlalva szállíttatik külföldre. Érintettük pedig fentebb, hogy a keleti behozatal főbb czikkei, a gabna, az élő állatok, a bőr és a gyapju, az összes behozatal $37^{3}/_{4}$ millió forintnyi végösszegéből nem kevesebb mint $34^{3}/_{4}$ milliót képviselnek. Ha hát látjuk, hogy épen ezen czikkekben oly tetemes, sőt esetenként túlnyomó a külföldre Magyarországon át egyenes rendeltetéssel való szállítás: nem lehet kétségünk arra nézve sem, hogy a Magyarországra való szállítás voltaképen szintén csak átvitel, s hogy ennélfogva összes forgalmunk kelet felé, behozatal és kivitel egyaránt sokkal inkább csak névleges, tényleg csak átvitel gyanánt tekinthetvén azt.

S ha a közgazdasági helyzetet elfogulatlanul vizsgáljuk: ez eredmény nem is lesz feltünő. Mi is nyerstermelő ország vagyunk, ők is. Mi is nyers termékeket viszünk ki, ők is. Mi is iparczikkeket hozunk be, ők is. Ennélfogva mi ez idő szerint nem vagyunk egymásnak vevői; ellenkezőleg ugyanazon kínálattal és ugyanazon kereslettel jelenvén meg a nyugati közös piaczokon: ez idő szerint is még egymásnak versenyző társai vagyunk, melyek a közös piaczon: nyugaton egymás kárára lefelé szorítják a nyers termények árát, és ugyanazon mérvben felfelé emelik az iparos termények csereértékét.

És ez főoka keleti kereskedelmünk szomorú helyzetének, melyet a következőkben sem lehet szem elől téveszteni. Csakhogy hasonlóul nem szabad, nem lehet a következőkben szem elől téveszteni azon, e tanulmány kezdetén fejtegetett és hangsulyozott igazságot sem, hogy hazánk ipara kedvezőbb helyzetben van,

mint keleti szomszédainké. Nálunk a házi ipar szétrombolása, a gőzerő megjelenése által létesített krizis dühöngése már megszünt azipar terén, iparunk már az uj formában, a világforgalom modern behatása alatt fejledezik, mig keleti szomszédaink nagy részénél ez uj fejledezés nem mutatkozik, tulnyomó nagy részénél pedig még a krizis meg sem jelent, mely pedig ellentállhatlan erővel és kikerülhetetlenül el fogja seperni a jelen iparállapotokat ott is.

Ily képet nyervén a magyar forgalomról kelet felé: figyelmünket egyes kiviteli utakra fordíthatjuk.

---

2. Keleti forgalmunk a tengeren.

A *tengeri* kivitelnél a főszerepet természetesen Törökország, s itt is legnagyobb részben Konstantinápoly játsza. Ezen forgalom nem is mondható csekélynek. Mint azonban Mac Culloch az ő derék kereskedelmi és hajózási szótárában megjegyzi, az elsőbbség minden előnye a francziáké volt, kik már a 16-ik században kötöttek volt kereskedelmi szerződést az ottomán birodalommal. Csak később nyilt meg a többi nemzetek utja, s a franczia verseny sokáig még az angol ipar ellen is sikerrel küzdött. A konstantinápolyi kikötő forgalma egyébbiránt az egyetlen, a melyről hivatalos statistikai adatok bocsáttatnak közzé, — igaz, hogy csak a legujabb időktől fogva: »Mouvement maritime de Constantinople« czim alatt, — a török tengerészeti miniszterium részéről, a mely adatok után itt biztos alapra lehet építeni a hozzávetéseket, a mely előny a török birodalom, sőt átalán kelet felé épen nagyon ritkán fordul elő.

Ezen hivatalos adatok szerint átlag tiz év adatai után 2,168 gőzös és 19,980 vitorlás hajó fordul meg *Konstantinápolyban*, összesen 4.395,380 tonna tartalommal, a mihez még Jeni kapu (a márvány tengeri), Scutari és Karvak (a bosporusi) kikötő még 200,000 tonnával járulnak. Ezen számból az osztrák-magyar tengerészet Anglia-, Olasz-, Görög- és Törökország után sorakozva, 637,734 tonnával vesz részt évente, mig az utánna következő Oroszország csak 303,662, Francziaország csak 186,255 tonnával. 1871-ben az osztrák-magyar hajó for-

galom megelőzte az olasz és görögöt is, 665,896 tonnára emelkedvén, s igy közvetlenül a török és az angol forgalom után sorakozván. Ezen, — magában véve is eléggé jelentékeny eredmény főleg az osztrák-magyar *Lloyd* forgalma majdnem kizárólag, mely társaságnak vannak Konstantinápolyból kiindulólag következő rendes menetei:

1. Syra, Corfú, Triesztbe (gyorsmenet hetenként egyszer), Syrában csatlakozással Candia és Corfúban Albania felé.

2. Várnába gyorsmenet (hetenként egyszer.)

3. Küstendzse és Odessába (hetenként egyszer).

4. Burgas, Sulina, Galacz és Brailába (hetenként egyszer).

5. Tneboli, Sinope, Samsan és Trapezuntba (hetenként egyszer).

6. Gallipoli, Dardanella, Lagos, Szalonik, Syrába (kéthetenként egyszer).

7. Gallipoli, Tenedos, Smyrna, Rhodusz Cyprus sziget, Beyruth, Jeffa, Port Said, Alexandriába (kéthetenként egyszer).

Ezeken kivül az alexandriai és a bombayi menetek, a melyek azonban már alig tartoznak körünkbe.

Az osztrák-magyar tengerpartot nem érinti más rendes járat Konstantinápoly felé, mig Marseilleből két, Liverpoolból négy társaság tart rendes összeköttetést a konstantinápolyi, a márvány- és fekete-tengeri kikötőkkel.

A mi már Konstantinápoly keleti kereskedelmi forgalmát illeti: hivatalos adatok, és nem hivatalos jegyzetek alapján Sax osztrák-magyar konzul következőre teszi a behozatalt: 1861-ben 256.$_4$, 1864-ben 316.$_6$, a kivitelt 1861-ben 118.$_5$, 1864-ben 138.$_5$ millió frankra. Ezen számból azonban levonandó a perzsa és kaukázi átvitel összege. 1869-ben az Európából való behozatal 82.$_7$, 1871-ben pedig 105.$_1$ millió forintra becsültetett, a kivitel forintokban ugyanazon években 30, illetőleg 68 millióra becsültetvén. A konzuláris hivatal följegyzései szerint az osztrák-magyar lobogó alatt a behozatal volt 33.673,759 forint, a kivitel pedig 29.070,401 forint. A behozatal főczikkei általában: a gyapotáruk, vászon, gyapju, selyem áru, gabna, liszt, fém, szén; a kivitel főczikkei pedig: gyapju kecskebőr, szappan, bőr, zsirok, opium, rózsaolaj, faolaj, do-

hány és gyapot, a mely utóbbi azonban részben kaukázusi és persa eredetü, részben pusztán átviteli árunak tekintendő.

Az egyes nemzetek részvéte következő a behozatalnál: Anglia 42% ; Marseille (franczia és svájczi, sőt belga árukkal is) 22% ; monarchiánk (osztrák magyar, porosz és szász árukkal) 16% ; Oroszország 9% ; Olaszország 6% ; Holland 3% ; Görögország 1% Északamerika 1%. Az osztrák-magyar behozatal főleg gyapot és vászonáruk, mű és építész fa, liszt, papir, étel, bőr és gyuáruk.

A kivitelt illetőleg, az főleg átviteli természetű; a termények, illetőleg kiviteli áruk nagyobbrésze ázsiai és áfrikai eredetü lévén; igy a rizs, datolya, gyökerek és a tömbeki Egyptomból; az olaj az égei tenger partjai és szigeteiről, a selyem Brussából, a többi czikkek Kisázsiából, végül a rózsaolaj a Balkán aljáról jő.

Az Európából Konstantinápolyba hozott czikkek különböző nemeire nézve ugyancsak Sax ur összeállítását követve, 1864, 1871 és 1872. évekre kell figyelemmel lennünk, a melyekre nézve adatok vannak, de ez adatok — ismételve kell hangsulyoznunk — csupán megközelítő értéküek.

A főbb beviteli czikkek voltak milliókban, csak a fél millió forintnál nagyobbakat említve, 1867-ben: vaj (1.9) óra és aranyáru (0.8) szeszes ital (1.2), gyertya (0.7), kávé (1.9), gabna és liszt (3.4); szőtt gyapotáru (29.7), szinek (0.6), üveg és porczellánáruk (1.), bőr (1.4), fűszer (0.8), vászonáru (8.4), selyemáru (3.9), nyers vas (0.5), vasáru (1.1), kőszén (2.2), butor, tükör (0.6), papirnemű (0.6), rizs (1.1), czukor (3.6), enni való (1.2), thea (0.6), réz, ólom, ón (1.7), másnemű (6.9); összesen 81.4 millió forintig.

A főbb beviteli czikkek 1871-ben ugyancsak e fentebbiek szerint a következők voltak: divatáruk (1.7), kávé (8), gyertya (0.6), kőszén (3.-) gabna (4.5), ennivaló (1.8), arany és ezüst (0.7), liszt (6.7), vas (2.2), bőráru (3.2), épitési fa és gerenda (5.3), gyapot, gyapju, vászon, selyemáru és ruha (16.4), gyógyszer (4.3), kő, tégla (1.8), rizs (1.9), szesz (1.2), üveg áru (0.6), bor és liquerök (2.4), czukor (30), gyufa (1), papir (1.4), apró áruk (2.7), összesen 105.1 millió forint értékben.

Végül 1872-ben következő czikkek : T és hosszú szövetek (10), gyapotáru (3.3), Mull (3), fehér vászon (3), festett vászon (6), posztó (4), flanell, keztyű (1), gyapjuszövet (1.5), divatáruk (2.7), szőttáruk (2.1), üvegáruk (1.2), porczellán (0.7), borszesz (1), bor (2) stb. millió forintig. Mint látható, ezen adatok felette ingadozók, s igy biztos számításra alapul nem szolgálhatnak, de annyi világos belőle, hogy a czukor, mint szinte az ipar-czikkek, gyapot, gyapju, vászonáruk, üvegáruk adják a fősulyt a forgalomban, a mely forgalomnak azonban egyes részleteire ugyis visszatérvén később, midőn az egyes áruczikkekről lesz szó, itt még a Konstantinápolyból kivitt áruczikkeket akarjuk felsorolni szintén forint értékben 1871-ről, megjegyezvén, hogy egyátalában ez az egyetlen kimutatás, a mely létezik a konstantinápolyi kivitelre nézve. Kivitetett pedig ekkor keleti ipartemény (0.7), gyapot (2.9), gabna (5.4), rózsa olaj (0.3), gummi (8.1), gyapju (8), opium (5), bőrök (27.3), tajték (1), nyers selyem (2.6), dohány (0.2), összesen tehát ezen czikkeknél 68 millió forint érték.

Az egyes átvitelre nézve azonban ugy látszik, hogy a konzulátus tulságos sulyt tulajdonít annak. Legalább a Pollák-féle becsecs monográfiában a Persiában Tabrison át (tehát Európa felől) bevitt összes áruk értéke hivatalos adatok nyomán csak 7.8 millióra, a kivitel csak 3.4 millió forintra rugott, és az összes persa behozatal 16—18 milliót nem haladt tul. Mindazáltal átalán véve e számokat megnyugtató alapul el lehet fogadni, annyival inkább, mert az angol konzulátusi jelentésekkel összevetve, meglehetősen megyegyeznek azokkal. Az osztrák-magyar trapezunti konzulátus 1873. év végén kelt jelentése csak igen kevés eltérést mutat, a mennyiben az áruk összes értékét az Európából való bevitelnél csak 1.038,846 török lirára, vagyis 9.362,410 forintra becsüli, a kivitelt pedig ugyanakkor 850,900 török lira, vagyis 7.7 millió forintra (a török lirát 9 frtjával számítva.)

A másik fontos keleti kikötő *Smyrna*, a melylyel szintén meglehetős élénk kereskedelmi összeköttetése van a monarchiának. A »Monatschrift für den Orient«-ben dr. Scherzer főkonzul e második fontosságu kikötő forgalmáról, s e forga-

lomban az osztrák-magyar ipar részvételéről következő adatokat közli az egyes kivitt áruczikkek értékére:

	Behozatott Smyrnába összesen:	Ebből az osztrák-magyar birodalomból.
Sör	36,900 frt áru	30,400 frt áru
Építési és műfa. .	188,500 »	96.000 »
Vaj	345,224 »	55,500 »
Vas és vasáru . .	2.085,000 »	100,000 »
Vegyészeti czikk .	216,000 »	56,000 »
Zsirok	157,000 »	152,000 »
Üvegáruk . . .	530,000 »	250,000 »
Apró áruk . . .	1.460,000 »	190,000 »
Divat áruk . . .	3.750,000 »	450,000 »
Papir	600,000 »	415,000 »
Porczellán, kő . .	180,000 »	40,000 »
Rhum	326,000 »	35,090 »
Zsákvászon . . .	326,000 »	49,000 »
Hajó ellátásra . .	1.750,000 »	145,000 »
Kötéláruk . . .	38,000 »	20,000 »
Czipők, bőr . . .	200,000 »	20,000 »
Aczél	63,000 »	58,000 »
Posztó	1.600,000 »	263,000 »
Gyapjuáruk . .	3.370,000 »	718.000 »
Gyuáruk . . .	136,000 »	132,000 »
Szesz	245.000 »	12,500 »

Ugyancsak dr. Scherzer összeállításai szerint volna az összes bevitelben Smyrnába a magyar-osztrák forgalom részvétele 9%, tehát 7%-al alacsonyabb a konstantinápolyinál is, mig az onnan való gyapot, opium, viasz, déli gyümölcs stb. kivitelben az osztrák-magyar forgalom csak 14% volna.

Ez adatok, bármily tekintélyes és megbizható forrásból származnak is, inkább csak hozzávetőlegesek, semmint pontosak. A mi czélunkra nézve azonban: a kereskedés irányának megismerésére kielégitők.

A többi kikötők forgalmáról még kevesebb a biztos adat, s igy épen oly téren állunk, a hol a statistika teljesen megszünik. Meg kell ugyan említenünk, hogy az egyes nemzetek kiviteli tételeiben szerepelnek e Törökországba való kivitel té-

telei is, hanem ezekről positiv arányokat alig lehet venni kiindulási pontul. Ezen forgalom nagyságát a különböző statistikai adatok különböző mérvünek tüntetik fel, minden bizonyosság nélkül. Igy Block az »Annuaire«-ben 350 millió frankra teszi a bevitelt, 150 millióra a kivitelt, a nélkül azonban, hogy ez adatok pontosságáról jót állana. Az angol konzulatusok jelentései a török kivitelt 10.000,000 font sterlingre, a behozatalt 18.$_5$ millióra, az összes forgalmat tehát 285 millió frtra teszik, a mi talán közelebb jár a valósághoz, mint a Sax ur adataira épített arányszámok, vagy a franczia statistikus adatai. Ezen számból az angol bevitel volt 1867-ben 66.$_2$, 1870-ben 70.$_8$ millió forint, mihez a Romániába való bevitel ugyanazon években 4.$_3$ és 5.$_6$ millióval járult. Az angol kivitel pedig ugyanazon években volt 40.$_8$ és 66.$_3$, illetőleg Romániával 5.$_2$ és 10.$_4$ millió forint. Az összes behozatal 185 milliójából tehát az angol behozatal mintegy $^2/_5$-öt tett, a kiviteléből mintegy $^1/_2$-et. De a számok — ismételnünk kell — inkább hozzávetőleges, semmint általános igazságok.

A kérdés, mely ugy itt, mint a többi keleti kikötőknél bennünket érdekel, csupán az, hogy mily arányban van az osztrák-magyar forgalom képviselve a keleti kereskedelemben? És a tengeri kereskedelemre nézve bizvást elfogadhatjuk az összes adatok egybehangzó tanusága szerint a Sax által Konstantinápolyra nézve felállított adatokat átalánosakul, a mely szerint az összes tengeri keleti forgalomból 42 % Anglia, 22 % Marseille és csak 16 % az osztrák-magyar forgalom; Oroszországra ugyanezen adatok szerint 9 %, Oroszországra 6 %, Hollandra 3 %, Görögországra és Északamerikára 1—1 % esvén. Ezen arányszám ha hibás, inkább azért hibás, mert tulkedvező, semmint mert túlsetét. A fentebbi adatok Smyrna forgalmáról — fájdalom! nagyon is igazolják, hogy ennél többet egyátalában nem lehet felvenni.

Ezen arányszám ha kedvezőtlen önmagában véve is, még kedvezőtlenebb háttere miatt. Ugyanis ezen forgalom magában véve sem tisztán az osztrák-magyar monarchiáé, hanem tetemes mértékben porosz és szász áru; és a mi még szomorúbb, de még kétségtelenebb tény reánk nézve, az az, hogy ezen megmaradó részből is elenyészőleg csekély a magyar forgalom.

Itt ugyanis csak Trieszt vehető tekintetbe, — Fiuménak kereskedelmi forgalma elenyészőleg csekély lévén ez irányban. A hivatalos adatok szerint, — melyek még közzétéve nincsenek, de a melyeket a tengerészeti hatóság volt szives közölni a szerzővel, — 1873-ban Fiuméba érkezett

görög vitorlás	60,	tonnatartalma	6145,	érték	854,410	frt.
orosz	» 1,	»	214,	»	40,000	»
török	» 11,	»	596,	»	45,000	»

Fiuméból indult ugyanakkor:

görög vitorlás	60,	tonnatartalma	6145,	érték	26,456	frt.
orosz	» 1,	»	214,	»	26,250	»
török	» 11,	»	596,	»	28,272	»

Aránylag még kedvezőtlenebb az 1874. évi forgalom Fiuméra nézve a keleti üzletben. Érkezett ugyanis ekkor

51	görög vitorlás	3830	tonnatartalommal	és	402,850	frt	ért.
1	török »	30	»	»	2,400	»	»
2	orosz »	484	»	»	64,000	»	»
2	oláh »	358	»	»	24,000	»	»
1	orosz gőzös	1445	»	»	216,000	»	»

Ez évben ugyanis az orosz, és oláh hajók gabonát hoztak be, s innen a nagy behozatal, de ez csupán a végtelenül rossz esztendőnek volt tulajdonítható.

Ugyanazon évben kiindult Fiuméből:

52	görög vitorlás	3845	tonnatartalommal	200,902	ft értékkel
1	török »	30	»	300	» »
1	orosz »	264	»	üresen	
2	oláh »	358	»	26,410	» »
1	orosz gőzös	1445	»	üresen.	

Látni való, hogy a magyar kikötő még visszterhet sem volt képes adni legtöbb esetben, nem hogy kivitelre képes lett volna saját initiativájára.

Ezen körülménynek ezer és ezer oka van. Fiume hanyatlása a trieszti vasut megnyilta óta tetemes, s a legutóbb óriás áldozatokkal létesített vasuti csatlakozás eredménye még mindig kétséges. Hanem annyi bizonyosan áll, hogy ha a Fiumét illető építkezések végre lesznek hajtva: Magyarország kiviteli utja kelet felé Fiumén át tengeren is megnyittatik, s

Fiume ez által Magyarország keleti érdekeinek is nagy mérvben szolgálhat.

A mi egyátalában illeti Fiume és a magyar-horvát tengerpart forgalmát a kelettel: a hosszújáratu magyar hajókról kiadott statistikai adatok szerint 1872. szeptember 1-től 1873. végéig, tehát 16 hónap alatt a hosszujárásu magyar hajók 75 izben érintették a török, 111 izben az orosz, 3 izben az oláh partokat. Ezen 189 járatból esik Odessára 68, Konstantinápolyra 30, Sulinára 17, tehát e háromra együtt 115. Hogy e hajók majdnem kivétel nélkül csupán gabnaforgalmat létesítettek, felesleges érinteni is.

A fiumei kereskedelmi és iparkamara jelentése szerint következő volt Fiume behozatala osztrák forint értékben:

	1869-ben	1870-ben	1871-ben
Törökországból	806,763	384,635	230,000
Görögországból	14,450	9,030	196,513
Moldvából	—	—	372,420
Oroszországból	864,008	—	789,200
A kivitel pedig ugyanazon években:			
Görögországba	143,241	91,137	176,702
Oroszországba	580	—	—
Törökországba	6,252	4,200	1860

Ezen számok bizonyítják a kiviteli csekélységet, a mely a nagy forgalom, például Trieszt forgalmi adatai mellett nem is tényező. Sajnos, hogy a nevezett kamra jelentéséből nem lehet kitudni, mily mértékben, és minő áruczikkek szállíttattak az egyes keleti tartományokba, és keleti tartományokból. Azt hisszük azonban, hogy ha tekintjük azon arányt, melyben a hajó-forgalom volt a nevezett országok lobogója alatt, s ha számbavesszük a Triesztből kivitt áruk felosztását: ugy körülbelől vonhatunk következtetést a Fiuméba behozott, és innen kivitt áruczikkek természetére és irányára is.

Ezen adatokhoz függelékül meg kell jegyeznünk, hogy a Lloyd által közvetített fiumei-forgalom, mely 1872-ben 124,781, és 1873-ban 126,927 mázsára ment, nincs ebbe beleértve. Ez ugyanis mindig Triesztbe vitetvén előbb: oda számíttatik be. A fiumei czikkekből keletre a Lloyd főkönyvei

szerint következő mennyiségek szállíttattak: Alexandriába 46, Konstantinápolyba 3635, Görögországba 2187 mázsa; az összes nem mulván felül a kivitelnél 10,000 mázsát; mig a behozatal 18,663 mázsára rugott, a melyből 12,000 mázsa odessai gabona volt. Ugy látszik, az orosz behozatal legnagyobb része csakugyan a rendkivüli időjárásnak tulajdonítható, a mely nem adván elegendő termést Magyarországon, a behozatalt fedezte innen. Különben rendes időben is sok orosz gabona hozatik Fiuméba, hol a gőzmalomban megőröltetvén, magyar liszt czége alatt szállíttatik tovább igen gyakran Trieszten át Bahia vagy Rio de Janeiróba is.

A mi már Triesztet illeti, onnan a hajóforgalom kétségkivül tetemes kelet felé. Igy a tengerészeti hatóság által 1874-et illetőleg kiadott trieszti hajózási statistika adatai szerint a tonnatartalmat tekintve, érintette hajó Triesztet 1874-ben Görögország felé való utjában vitorlás és gőzös együtt 60,547, mi az előbbi évekhez képest, hol a tonnaszám majdnem egyenlően 25,000—32,000-ig ingadozott, nagy mértékü haladás, Törökország felé a tonnaszám 148,121 volt, s ez körülbelől egyenlő minden évben 1870-től fogva. Lobogók szerint

görög hajó volt	367,	tonnatartalma	46,117
török lobogó	94,	»	6,439
orosz »	18,	»	8,475
oláh »	5,	»	534

Ezen adatok is mutatják, a mi különben természetes is, hogy a forgalom főleg osztrák-magyar és idegen hajókon közvetíttetett kelet felé. Igy például a török forgalom közvetíttetett tonnaszámokban 1603 osztrák-magyar, 4929 ottomán, és 9226 idegen tonnával; Románia-felé 333 osztrák-magyar, és 7930 idegen tonnával; Oroszország felé 11735 osztrák-magyar, 2856 orosz és 9226 idegen tonnával, a mely számok főleg a Lloyd és angol hajók forgalmának eredményei, ámbár ezen számokba a Triesztből kiindult hajók száma nincs betudva, csak azoké, a melyek utközben érintették Triesztet, s igy a Lloyd egész keleti forgalma kihagyatott belőle, melynek pedig épen végpontja Trieszt.

Ha a kereskedelmi kamara által kiadott kereskedelmi forgalmi adatokat tekintjük, hol Trieszt hanyatlása szembe-

szökő adatokkal bizonyíttatik be, ugy találjuk, hogy az összes forgalom 1871-től 156.3 millió bevitel, és 110.4 millió kivitelről fokozatosan sülyedt alá 1874-ben 128.3 millió bevitel és 92.6 millió kivitelre. De találjuk azt is, hogy e bevitelnek állandóul mintegy fele foganatosíttatik idegen lobogó alatt, mig a kivitelnek több mint $^2/_3$-ad része osztrák-magyar lobógó alatt folyik. Ez a Lloyd hatása.

A mi a keletre való bekozatal és kivétel értéket millió forintokban illeti: ime a legutolsó évek adatai.

	1871	1872	1873	1874
Oroszországból	4.3	5.	7.5	7.3
Törökországból	22.4	24.8	19.3	16.1
Romániából	1.4	5.9	4.1	3.1
Görögországból	4.9	5.7	4.5	4.4
	1871	1872	1873	1874
Oroszországba	1.9	1.9	1.	0.6
Törökországba	24.6	20.5	20.5	17.1
Romániába	0.2	0.2	0.5	1.
Görögországba	3.7	3.6	3.	2.2

Ez adatok is mutatják, hogy az utolsó évek egyátalán véve a keleti forgalomra nézve is hanyatlást szültek. Velencze versenye sok forgalmat elvont a Brenner utján Triesttől, e mellé még a pénz és hitelviszonyok megrázkódása itt is érezteté hatását.

A mi már az egyes behozatali czikkeket illeti: kelet felől Triesztbe következő czikkek és következő mennyiségekben hozattak be, összehasonlítva a keleti behozatalt az összes triesti behozatallal. Az aszfalt 2374 mázsájából török 1442; a mireny 2 mázsája, a balzsam egy mázsája török, a bor 149,116 mázsájából 17,272 török, 14,999 a jónszigetekről, 1285 Görögországból való; a kávé 153,437 mázsájából 744 török; a borsból közel 1000 mázsa, a festékek tetemes része, a kagylók 6709 mázsájából 652 török, a nyers gyapot 522,218 mázsájából 33,201 török, a sajt 6887 mázsájából 1039 török, a gyümölcsökben a fige, cedrus, datolya, czitrom, mandula, dió, olaj, szőllőben (ebből 116,082 mázsából 113,435 török) tekintélyes részt vesz; az opium 215 mázsájából 210 mázsa török. A zabból (66,591 staja) 40,279 török,

12,527 orosz és 2,788 görög, a buzából (1.172,248 staja) 822,758 orosz, ¦6,347 török, 226,737 oláh; a gabonából megfelelő rész, szintén a tengeriből, a keletre esik. A nyers gyapju 41,790 mázsájából 18,584 esik török, 3,570 orosz, 2,854 görög, 2,286 jón behozatalra, sőt a feldolgozott gyapju 673 mázsájából is 304 mázsa török. A különböző áruk 80,348 forintjából 16,927 esik Törökországra, a faolaj 216,230 mázsájából pedig 18,987 török, 32,671 jón és 1,288 görög behozatal; a finom rózsaolaj 101 mázsájából a török behozatal 64 mázsa. A bőrökből a bárány és kecskebőr 39,724 mázsájából a török behozatalra 16,559, a görögre 5,782, a jónra 4,919 mázsa esik; a szappan 6,901 mázsájához a török behozatal 1909, a jón 3,388 mázsával járul, a magvak 1,926 mázsájához a török behozatal 351 mázsával részesül, a tajték 6,400 mázsája mind török, a dohány 131,363 mázsájából 63,911 esik a török, 4,668 a görög behozatalra stb. A többi behozatali czikkekben is részesül a keleti forgalom, azonban részben jelentéktelen módon, részben pedig ugy, hogy feltünő volta miatt kénytelenek vagyunk egyszerüen reexportnak tartani; mint a minő Magyarország kereskedelmi mérlegében is nem egyszer előfordul.

A mi a kivitelt illeti tengeren: itt már természetesen egészen másnemü áruk szerepelnek. Az eczet 10,237 mázsájából 1,970 megy török földre, a szesz 101,099 mázsájából 31,481 török, 2,500 jón kivitel, a rhum 57,106 mázsájából 35,440 török és 8,396 görög kivitel, az ásványvizek 1,927 mázsájából a török kivitel 1,323; a fegyver 251 mázsájából 98 török földre megy; a sör 111,997 mázsájából 24,837 kerül török földre, a szalmakalap kivitel mind keletre szól, szintén a kocsi kivitel is; a papir 125,292 mázsájából 71,971 megy török, 2,413 orosz földre; a játékkártya 31,426 tuczatjából 27,519 került török földre; az ékszerek és apróáruk 12,986 mázsájából 7,976 török, 355 orosz és 1,055 görög kivitel, a kávé 56,105 mázsájából 9,072 török, 1,180 görög és 3,821 jón fogyasztás; a czukor 136,256 mázsájából 13,748 esik a jón, 3,947 a görög és 26,721 a török kivitelre; a festő anyagok nagy részének szintén tekintélyes helyet kell e kivitelben tulajdonitanunk. A feldolgozott gyapot 97,160 mázsájából 36,040 ment a török, 3,080 a görög, és 3,496 a jón kivitelre,

a füszeráruknak (5,913) mintegy fele, a vasnak és vasmunkáknak mintegy $^1/_6$-od része (például sinek 49,092 mázsájából csak 2,100), a gyümölcsből aránytalan csekély rész a keleti kivitel, hasonló áll az életnemüekre nézve, csak a rizs 98,952 mázsájából esvén 11,137 a török és 7,387 a görög kivitelre. A gyapjuáruk 8,124 mázsájából azonban 5,686 megy a török és 286 a görög földre; a faáruk 7,667 mázsájából pedig 2,775 a török és 726 a görög földre. A fa-kivitel, ugyszintén a donga kivitel is aránylag szerfelett csekély kelet felé, inkább nyugatra és Egyptomba szállittatván az. A faeszközök (10,734) mintegy $^2/_3$-öd részben mennek keletfelé, és gépek 662,707 mázsájából 181,179 volt a török, 223,054 a jón és 44,804 a görög kivitel. A különböző áruk 1,548,709 forint értékéből Törökország fizetett 928,435, Görögország 196,958, a jón szigetek 118,782 forintot. A feldolgozott ércnemüekből mintegy $^1/_4$-edrész keleti kivitel, az olajnemüekből aránylag csekély, a szépművészeti tárgyak 91,219 forint értékéhez Görögország 22,776, Oroszország 11,190 és Törökország 6,440 forinttal járult; a faórák $^2/_3$-ada ment keletre, a bőrökből, halakból és bőrmunkákból aránylag legkevesebb. Az épitési kövek is inkább Egyptomban keltek; a só kivitel szintén csekély volt keletre, szintén a szappan, mustár és magck, továbbá a selyem kivitel is. A stearin gyertya kivitel 10,196 mázsájából a török 1,898, a jón 780, a görög 576, az oláh 822 mázsát fogyasztott el, mig a tudományos és zeneeszközökből (181,408 frthoz) Törökország 50,099, Oroszország 44,188 frttal járult; a különböző szöveteknél szintén tetemes volt (1,741 mázsából) mintegy $^1/_3$-ad a keleti fogyasztás. Az üveg 58,086 mázsájából a jón szigetekre 1.484, Görögországra 5,274, Törökországra 24,009, Oroszországra 1,815 jut. Hasonló az arány a tükrökre (710 mázsa) és az üveg csecsebecsékre. Ezen áruczikkekben volt a legfőbb kivitel kelet felé, és bár más árukban is volt esetleges kivitel, annál kevésbé kételkedni, hogy épen ezen áruk képezik az osztrák-magyar kivitel természetes áruczikkeit kelet felé: mert épen ez árukban állandó évről évre a kivitel, és épen ez árukra nézve nagy mértékü hasonlóság mutatkozik a konstantinápolyi és smyrnai behozatal adataival, a melyeket fentebb érintettünk.

Nem lehet semmi kétség sem az iránt, hogy ezen forgalom tetemes része a Lloyd gőzöseinek köszönhető, s igy azon czél, a melylyel alapittatott a nevezett társaság, s a melylyel subventionáltatott a kormány részéről, el van érve Ausztria részére legalább nagyjából. Emlitendjük lejebb, hogy még az osztrákoknak is vannak jogos követeléseik és panaszaik e társaság ellen. Annál nagyobb mérvüek a mi panaszaink, kik az 1872 : XXVI. t. cz. értelmében szintén kötelezve vagyunk a subventióra. Ezen panaszok és kivánalmak azonban lentebb fognak tárgyaltatni.

Hogy Trieszt kivitelében mennyi része van a magyar iparnak kelet felé : azt majdnem lehetetlen eldönteni. A déli vasutnak mind nagykanizsa-pragerhofi, mind zágráb-steinbrücki vonalától vannak ugyan derék, használható kimutatásaink a hivatalos statistikai közleményekben, azonban ezek csupán azt mutatják, hogy mily mérvü volt a ki- és bevitel a magyar korona területéről a jelzett irányban, a miről legfelebb arra lehetne következtetést vonni, hogy Tieszt forgalmában mennyivel szerepel a magyar termelvény ; de arra, hogy a kelet felé menő trieszti forgalom mennyi részben magyar eredetü, nagyon merész dolog volna innen vonni a következtetést, s egyátalában nagyon indokolatlan volna minden ezen alapra fektetett okoskodás. Igy a buda-pragerhofi vonal fő kivitele a gabna és őrlemények ; de azokból csak kis rész megy kelet felé. A sör-kivitel csekély, boré csökken (99,764 mázsáról 45,459-re), a szeszé szintén, de ennek oka inkább az olasz vámpolitikában, mint másutt keresendő stb. Egyátalán ez adatok nem elegendőleg biztosak arra, hogy következtetési alapul volnának tekinthetők.

Igy egyáltalán mondhatjuk, hogy ha az osztrák-magyar tengeri kivitel csekély keletre : még csekélyebb, majdnem semmi, a magyar rész ebből. Az egyes fogyasztási piaczoknál látni fogjuk ez állitást illustrálva más oldalról is kétségbevonhatlanul, lentebb külön fogunk visszatérni a teendőkre a tengeri forgalom emelésére, s külön arra, mily czikkeknek nyilhatnék erre utja.

3. Keleti forgalmunk a Dunán.

A Duna a második közlekedési ut.

Ezen ut már korábban felhasználtatott a kereskedésre. A XVII-ik század végén Kleemann Miklós a fekete tengerig lement hajón, Gollner Bálint 1785-ben szintén egész Konstantinápolyba, de e szórványos kisérlet hosszú ideig elszigetelten ált. A Vaskapu név alatt ismeretes 3—500 öl széles, 1,400 öl hosszú sziklahát, mely 9 ½ lábnyi vizállás mellett hajózható csak, nagy gátja volt a kereskedésnek, gr. Széchenyi István működése óta változatlanul maradt e tekintetben a helyzet, csupán egy kényelmes ut vágatván a folyó mellett, melyen az áruk a hajózás akadályoztakor (a mi az utolsó évtizedben átlag 151 napra terjedt) átszállittattak. Ez azonban költséges, s igy a természeti útnak előnyeitől meglehetősen meg van fosztva a magyar kereskedelem. Az európai Pontus-értekezlet Londonban 1871-ben kimondván, hogy dijak szedésére feljogositttatik a munkálatokat foganatositó kormány : a magyar kormány már is megkezdte az előmunkálatokat, s a remény alapos, hogy e főakadály hova-hamarább el fog tünni. Ez annyival inkább kivánatos a magyar kereskedelem érdekében, mert a szulinai torkolatnál befelé is mintegy 50 mértföld hosszat a tengeri vitorlás és gőzhajókkal is hajózható lévén a Duna ; Románia és Bolgárország partvidéki részein a tengeri uton tulnyomó angol és franczia ipar folytonos tért hódit. Iparczikkeket ma nagyon keveset szállitanak ez okból a Dunán, mert a szállitó ki van téve annak, hogy a vaskapunál kedvezőtlen vizállás mellett hosszu időig vesztegel áruczikke, s azalatt talán a piacz esélyei elvesznek : vagy pedig óriás költséggel kell a tengelyre rakást, kocsin szállitást, s ismét hajóra rakást teljesittetni, mely mint Budapest példáján tudjnk az összekötő vasut hiányánál fogva az állami és déli vaspályák közt való tengely-közlekedés miatt óriás mértékben csökkenti a Dunaverseny képességét.

Hogy ez tényleg igy van : daczára az európai dunabizottság által elköltött milliónknak : arra utmutatást ad a statistika is. A Sulinán átjött és a Dunáról jött hajók összes szá-

ma 498,290 tonna volt 1872-ben. Ebből 148,089 esik az angol, 142,187 a görög, 56,394 az osztrák-magyar forgalomra, melylyel majdnem egyenlő a török és olasz, fele a franczia, ne gyede az orosz, nyolczada a román, a többi norvég, német és hollandi hajó, volt. Az osztrák-magyar forgalom tehát csak 11.3 %-ja az összes forgalomnak, és e részesülési arány is csökken évről évre, az utolsó évtized átlag 18.1 % esvén e lobogóra. Minthogy pedig ezen forgalom az Al-Dunáról a tengerre kimenő hajók forgalmát jelenti: természetes, hogy azoknak be is kellett jönni az Al-Dunára, a mi a tengeri hajókra nézve ugyanazon uton történt.

E hatalmas folyó, mely 126.5 mértföld hosszban hazánké, s igy hajózható medrének 36.3 %-a esik reánk, a fentebb emlitettek folytán mindez ideig nincs eléggé felhasználva a forgalom czéljaira. A közmunka és közlekedési miniszterium által kiadott statistikai adatok szerint az összes gőzhajózási forgalom 29.8 millió mázsára ment Magyarországban az 1872. évben, ehhez, hogy mennyi forgalmat adtak a vontató hajók, talpak, szálak stb. nem lehet kimutatni. Konek kézikönyve szerint 46.2 millióra menne e forgalom, mely arányok szerint való következtetés. A statistikai hivatal csak az osztrák határ felé való forgalmat jelzi mindkét nagy gőzhajótársaságoknál. A vontató hajók forgalmára nézve a kereskedelmi és iparkamara nagy müvében vannak csak adatok. Ezek szerint ugyancsak 1872-ben 906 vontató hajón felfelé 4.9 millió mázsa áru érkezett (ebből csak 0.7 különbféle, a többi mind gabnanemü). E tételt megkétszerezve (pedig a lefelé menő hajók rendesen nincsenek ugy megrakva) ezen 9.8 millióval együtt sem ad 37.7 milliónál többet a forgalom, pedig abba már a Száva, Tisza, Dráva és balatoni gőzhajózás adatai is belefoglaltatnak.

A forgalom főleg a szab. dunagőzhajózási társulat által közvetittetik, mely 1830. óta folyvást erősbődve, ma tényleg, részben az 1873 : XIV. t. cz. által is segitve, az egész Duna felett uralkodik. Van 1874 végén a társulati üzletjelentés szerint 179 gőzöse 15,926 gőzerővel, és 655 vontató hajója. Forgalma volt 1.489,545 utas és 20.971,341 mázsa teher. Sajnálatos, hogy ezen teherforgalom nincs részletezve. Csupán az

van kimutatva, hogy 9.799,790 mázsa tett belőle kereskedelmi árut, 7.000,543 tett gabnát és 4.171,008 az üzleti szenet. Némi támpontok azonban mégis adatnak. Igy emelkedés van az épitési és tüzifa, a gabona, a gyapju áru, festékek és festék anyagok, ugy szintén a zsiráruknál, mig a vasnál és a vasáru, márvány, kő, liszt, őrlemények, só, dohány, bor és szilvánál apadás mutatkozik. Ezen czikkekből a fa kiviteli, a gabna behozatali, a vas, gyapju, liszt, bor, szilva stb. kiviteli czikkek. Az egyes czikkekre nézve az egyes fogyasztási piaczok lent következő összeállitásából láthatjuk a változás mérvét.

Nem érdektelen végül az egyes menetek forgalmi statistikáját látni, a mely csupán az áruknál, (melyekből a kocsik, lovak és ebek, mint szintén sertés is külön számittatnak,) a következő volt a keletfelé járó meneteknél: a zimonypancsovai járatoknál 26,842; a budapest-orsovai hajókon 21.169,214; a budapest-galaczi gyorshajókon 1,442; a sziszekzimonyi hajókon 1.750,056; az orsova-sulini hajókon 11.723,095 s végül a galacz-odessai járatokon 188,084 mázsa. Mint látható ez összeállitásból, budapest-orsovai és orsova-sulinai hajók képezik a forgalom nagy részét, a 41 szállitott kocsiból is az elsőre 24, az utóbbira 6 esvén. Ha ezen mennyiségek részletezve is volnának: kétségkivül felette becses adalékul szolgálnának a dunai forgalomra.

Sajnálatos, hogy főleg az aldunai állomások forgalmi statistikájára nézve nem tartalmaznak e jelentések semmi részletes adatot: sem az ipar és kereskedelmi kamara jelentése Orsován tul nem veszi figyelembe csupán a gabona felhozatalra nézve. Ez tett Giurgevón 63,655, Kalafáton 39,982. Mogurellon 5,884; Nikopolin 29,500; Orsován 29,425; Opatován 10,204; Lom-Palánkán 25,150; Palánkán 26,355; Pancsován 69,990; Radujeváczon 11,877; Ruscsukon 14,300; Sistovon 53,700; Turn-Szeverinben 22,477; Viddinben 47,850; Zimonyban 20,550 mázsát, összesen 534,800 mázsa. Ha pedig szigoruan csak azon állomásokat vesszük, honnan belföldi termény nem adathatott fel, ugy a gabna behozatal eredménye 471,000 mázsa, a mihez körülbelől ugyanannyi szállittatott vontató hajókon. A magyar gőzhajó-társaság adatai, ugy szin-

tén a keleti forgalom többi czikkeire nézve szóló tételek hiányoznak, s igy azokról szólani nem lehet.

Különben ez év nem volt kedvező. 1873 végétől egész 1875 aprilig kellett az igazgatóság jelentése szerint 120 hajónak, mely gabnát volt behozandó, várni a vaskapunál a csekély vizállás miatt, s az üzlet már septemberben megakadt az alacsony vizállás miatt. Ennek következése az volt, hogy az áru forgalom részben Trieszt, részben pedig a lembergi vasut felé vette utját, a mi lényeges változást hozott létre az üzleteredményekben. A társaság Galaczon a Lloyddal, Ruscsukban a török vasuttal, Giurgevón az oláh vasuttal, Baziáson az osztrák államvasuttal, Mohácson a mohács-pécsi vasuttal és Gomboson az alföld-fiumei vasuttal van közvetlen kapcsolati szolgálatban, s ez által nagy mérvben emeli a forgalmi könnyebbitéseket kelet felé. Meg kell emlitenünk, hogy a társaság a Száván is tart szolgálatot, mely a bosnyák forgalom legnagyobb részét közvetiti, s legujabban a Kulpa hajózást is megkezdette Sziszektől Károlyvárosig, mi által az Alduna Fiuméval jött kapcsolatba.

A folyó 1875-ik évre sem lát az igazgatóság semmi kedvező kilátást. A krizis szerinte még tart, a gabnakereskedés nem akar megindulni. Azonban a kereskedelmi javak és fa szállitást kielégitőnek tartja, a mi valószinüleg legalább is ugy vonatkozik Magyarország nyugati behozatalára, mint a keleti forgalomra.

S az első magyar gőzhajótársaság szomoru bukása után, melynek forgalma mintegy 9.5 millió mázsára ment már, a jelenlegi versenytelen helyzetet egészen azon hatalmas társaság uralja. Lentebb látni fogjuk, hogy tarifáihoz fér is nem egy megjegyzés. A győri és a nagybecskereki társaság nem képes versenyt tartani e hatalmas társasággal. Még kevésbé az egyesek, kik közől Luczenbacher Pál 1.971,000 mázsát, Pfeifer József 881,952 és Ertl Károly 523,400 mázsát szállitott az 1872 év alatt. Igy a társaság állapota, ha jogilag nem is, de tényleg minden esetre monopolium, s az aldunai forgalom általa közvetittetik csaknem egészen. Ez aldunai forgalom fontossága azonban épen azért nagy, mert a nyers termények szállitása mindenesetre versenyképesebben történhetik

vizen, mint szárazon, ezáltal tehát a viszteher is sokkal olcsóbban szállitható ez uton nyugatról keletre, mint vasuton, tekintetbe sem véve a most létező kőuti összeköttetéseket. Ezért érdemli meg a Duna ügye a különös figyelmet részünkről, mert kétségtelenül sok reményt köthetünk hozzá, s ha egyszer a vaskapunál levő nehézségek meg lesznek oldva : valóban nem lehetetlen, hogy a czélszerü vasuti, és csatorna hálózattal segitett aldunai hajózás által a fekete tengernek kereskedelmi birtokába jutunk.

Hogy ez ma mért nem lehet, s mik a teendők ez irányban : arról lentebb fogunk szólani.

---

4. Keleti forgalmunk a szárazon.

A *harmadik ut a szárazföldi.* A mi ezen irányban a legfontosabb közlekedési utakat illeti : azok a Románia felé 98.$_{4}$ Bosnyákország és Herczegovina felé 77.$_{7}$, Szerbia felé 51.$_{1}$, összesen keleti szomszédaink felé 227.$_{6}$ mértföldet képező (Ausztria felé 272.$_{5}$ mértföld határ esik) határon át a következők voltak: Szerbia felé a Duna; Bosnia és Herczegovina felé részben az Unna, Glina, Száva folyók mentén létesitett primitiv utak, Románia felé végre a vulkáni, vöröstoronyi, törcsvári, bodzai, ojtozi, ghimesi, tölgyesi szorosok képezik a természetes kereskedési ágazatokat, a melyek ugyan még nem rég is teljesen el voltak hanyagolva, de az ujabb oláh kormányok belátása ismét kiépittette őket, ugy hogy a konzuli jelentések, s az angol reportok csaknem egyértelmüleg emelik ki azon tevékenységet, mely ez irányban Romániában mutatkozik, szemben azon elhanyagolással, mely Szerbia, Bosnia és Herczegovinában mutatkozik. Ez utóbbi helyek nagyrésze, mint a lentebb következő összeállitásból is látszik, a hol minden vidék utjai névszerint is felvannak sorolva, teljesen elhanyagolt közlekedési állapotban van, ugy, hogy a forgalom nagyobbára csak egyes lovakon, s emberi erővel foganatositttatik. Hogy a magyar oldalon a közutak állapota átalában véve hanyatlásnak indult a legutóbbi években, azt tudja mindenki. Azon jelentés azonban, melyet a közmunka és közlekedési minister az ország-

gos közlekedési eszközök hálózatáról bemutatott a törvényhozásnak, minden igyekezet mellett is, hogy az államnak nagyobb része érdekeltségi kezelésbe menjen át, nagy figyelmet tanusitott e kapcsolati utak iránt. Igy a héjasfalva-ghymesi 17, a brassó-határszéli 3.4, vöröstoronyi 2.5, ojtozi 12.3, eszék-broodi 9.3 mértföld hosszú államutak jövőre is államutakúl terveltetnek, s ha a versecz-fehértemplomi, s a fehértemplom-belobrecskai rész helyett az ulna-belobrecskai vonal vétetik államkezelés alá; ezzel a hálózat sorsa nem roszabbodik. Ezenkivül uj államutakul terveltetnek a keleti határon fontos utvonalak közül a fehértemplom-orsovai 17, a lugos-pancsovai 18, az illova-gradiskai 6, a szászrégen-tölgyesi 19.3 mértföld hosszu vonalak. Ez adatok mutatják, hogy a közutak kapcsolatára nézve is a legközelebbi jövőre bőven ki van jelölve az irány, s hogy a magyar kormány eléggé érzi itt is a közlekedés fontosságát.

Ezek szerint jelenleg van használható jó kőut állami kezelés alatt keletfelé: a ghymesi szoroson Csikszék és Galacz közt, az ojtozi szorosan Kézdi-Vásárhely és Galacz közt, a tömösi szorosan Brassó és Bukarest közt, a vöröstoronyi szorosan Szeben és az Olt mentén Slatina közt; ezeknek folytatása is türhető. A eszék-bródi államutnak nincs folytatása Bosniában; a tölgyesi szoroshoz Szászrégen és Jassy közt tervelt államutnak szintén nincs. Egyátalában ez idő szerint csupán Románia felé van utainknak folytatása a fentebbieken kivül még Hátszeg és Krajova közé eső Vulkán szoroson is, mint szintén a Duna és az Olt mentén több csatlakozó, türhető utvonal. Szerbia és Bosznia felé ez is hiányzik.

Ezen ut forgalmára nézve szolgálnak a fentebb felsorolt adatok, beleértve a dunai forgalmat is. Hogy az egyes országok közt mint oszlik meg a mennyiség csupán az egyes legfőbb czikkeket tekintve: a statistikai hivatal adatai következőkben mutatják. Először az onnan való behozatal volt 1871-ben, mázsákban:

	összesen:	ebből oláh:	szerb:	bosniai:
Buza . . .	82,754	51,138	17,515	14,101
Tengeri . .	466,429	340,095	480	125,850
Ökör (darab) .	33,427	2,722	17,392	12,313

	összesen :	ebből oláh :	szerb :	bosniai :
Tehén (darab) .	28,047	4,644	9.262	14,141
Sertés (darab) .	543,184	87,856	348,757	106,571
Közönséges bőr	30,160	15,921	13,749	498
Nyers juh bőr .	23,626	8,327	10,869	4,430
Nyers gyapju .	96,557	68,971	26,836	750

Fentebb éntintettük, hogy ezek a forgalomnak több mint $^4/_5$-ödét képviselik a behozatalnál. Lássuk most a kivitel legfőbb czikkeit.

	összesen :	ebből oláh :	szerb :	bosniai :
Czukor . .	48,133	10,780	26,649	10,704
Műfa (100 bécsi köblábakban)	50,437	45,411	4,751	273
Konyhasó . .	201,822	1	142,305	60,516
Kötélgyártó áruk	12,176	9,705	1,878	593
Lenáruk . .	2,475	1,506	793	82
Gyapjuáruk .	4,244	2,951	272	1,024
Öltönyök . .	773	574	195	2
Finom bőr áru .	1,122	803	300	19
Finom fa áru .	18,750	16,150	2,404	196
Közönséges vasáru	9,314	4,625	3,950	739
Finom apróáru .	779	309	458	12
Közönséges apróáru . . .	1,614	621	542	451

Körülbelől hasonló megoszlást mutatnak a többi áruczikkek is, a melyek keleti kivitel kereskedésünknek jelentékenyebb részét képezik. Ezen összeállitás egyes részleteire lentebb még visszafogunk térni, az elsoroltakban csupán azt igyekezvén kimutatni, hogy a közlekedési eszközök létele mily lényegesen segitette elő a szerb és oláh kereskedést és mily primitiv maradt a nagy bosznyák területen az. Mily óriás változatokat létesitend itt a vasuti kapcsolatok megnyilta!

A mi már a vasuti kapcsolatokat illeti : ugyanazon jelentés következő keleti kapcsolatokat tervez :

1. budapest-zimonyi ; 2. temesvár-orsovai, 3. brassó-tömösi ; 4. petrozseny-vulkáni ; 5. kikinda-pancsovai ; 6. maros-

vásárhely-ghymesi (esetleg ojtozi); 7. eszék-gradiskai vonalak.

Ezek közől tehát kettő vezetne Szerbiába, négy Romániába és egy Boszniába. Meg kell jegyeznünk, hogy a határszélen eddig csak a banjaluka-novii vasut áll Boszniában, s hogy e vasuttal a csatlakozás bizonyára forgalmi politikai okokból nem vétetett fel e jelentésbe.

Ezen vasuti kapcsolatok ügye jelenleg ugy áll, hogy a temesvár-orsovai vasut az 1874 : XXVII. által engedélyezve van, s a munkálatok ugy azon, mint az 1874 : XXVI. törvényczikkben beczikkelyezett román vasuti szerződésben biztositott brassó-tömösi vonalon az előmunkálatok folynak Mind a kettőnek első rangu vonalként kiépitése a nevezett szerződés 2. §-ában olykép biztosittatott, hogy az első a Temesvártól Orsován átvezető irányban Turn-Severinig, mint csatlakozás az épités alatt levő bukarest-vercsorovai vonalhoz; a második Brassóból kiindulva a Tömös szoroson át Plojesten végződvén, mint csatlakozás a bukarest-galaczi vonalhoz, négy év alatt létesittessék; egyszersmind ugyanazon szerződésben 6. §-ban a vulkáni, a vöröstoronyi, és végül az ojtoz vagy ghymesi kapcsolat hasznos volta elvben elismertetett minden további kötelezettség nélkül.

Ezzel tehát a romániai kapcsolatok dolga ténylegesen eldőlt. Eleinte hét, később négy csatlakozást sürgetett a magyar kormány; utoljára kettő létesitetett. E kettő közül az egyik valószinüleg államköltségen épittetik ki, tudniillik a rövid brassó-tömösi vonalrész; mig a másik a szab. osztrák államvaspálya társaságnak engedélyeztetett, az 1874 : XXVII. t.-czikkben beczikkelyezett engedélyokmány szerint. E szerint (3. §.) a pálya egyvágányu lesz, az árszabályok (9. §.) az engedélyes által időközben leszállithatók egészben, vagy csak a pálya egyes vonalszakaszaira, egyik vagy mindkét irányban, minden szállitási távolságra egyenlően, vagy növekvésük esetére nagyobb mérvben. Kiköttetik a drágaság idejére a féltarifa szokásos záradéka (10. §.) A vasut 90 évre engedélyeztetik, (15. §.) az állam beválthatja (18. §.), egy millió forint tiszta jövedelem eléréseig adó mentesség (23. §.) és kamatbiztositék egy millióig adatik (22. §.) Legfontosabb azonban a

(24. §.) végszakasza, mely igy szól : »Az engedélyes társulat, mely egyszersmind Temesvárról az osztrák határszélig Magyarországot átszelő vasut birtokosa, kötelezi magát, hogy a hazai termények, ipar és kereskedés érdekében, a Magyarországon átszállitandó áruk után ezen régi pálya hálózatához tartozó vonalon Orsovától magyarországi vonalának határszéli állomásáig sohasem fog csekélyebb vitelbért szedni, mint a minőt magyar vonalának bármely állomásától ugyanazon határállomásig a hason szállitási áruk után szed. Hasonlóképen nem szedhet az engedélyes Orsovától valamely magyar állomásig csekélyebb vitelbért, mint a minőt valamely magyar állomásától ugyanazon rendeltetési állomásig egyenlő vagy csekélyebb szállítási távolság mellett ugyanazon áru után szed. Ha a román vasuthálózattal valamely más magyar vonal hozatnék kapcsolatba a nélkül, hogy a román határtól az osztrák államvasut valamely állomását érintő versenyvonal ugyanezen feltételeknek alávettessék, az államvaspálya társulatot kötelező ezen dijszabályzati határozatok érvényessége megszünik.«

Ezen határozat czélja a magyar gabna versenyképességének fenntartása volt a differenciális tarifák ellen. Lentebb visszatérünk e tarifa politika érdemére. Ezáltal a magyar hálózat össze lesz kötve egyik oldalon Plojest és Galaczczal, a másik oldalon Bukarest, Giurgevó és Ruscsukon át (kivált ha a Duna áthidaltatik) Várnával a Feketetengeren. Szóval a keleti csatlakozások ezen része teljes lesz, legalább a körülmények szerint. Hogy az ojtozi, ghymesi és vulkáni, sőt a verestoronyi csatlakozás is kivánatos ezeken kivül: az nem szenved semmi kétséget, de másrészről igaz az is, hogy a keleti forgalom jelen fejlődöttségéhez elég e két csatlakozás.

Szerbiába két csatlakozás terveltetett. Az egyik a budapest-zimonyi, a másik a kikinda-pancsovai. Mindkét csatlakozásnak közös pontja Belgrád, s valóban innen kiindulva a Morava völgy azon természetes ut, mely Belgrádot részben Saloniki, részben Konstantinápolylyal egybeköti. Ez az egy vonal teljesen elégséges ez irányban; de ez igazán világforgalmi vonal, olyan, mint egyetlen sem a magyar hálózatban. Ezen csatlakozás az alexináczi csatlakozástól függ a szerbtörök határon. Az e körül folyt diplomatikus jegyzékváltások

története ismeretlen. Tény, hogy ez ideig sincs semmi. Török, angol vagy orosz kéz játszott-e bele : nem tudni. Avni pasa elmozditásától várták a legutolsó időben a fordulatot, de Esszád pasa kormánya sem jelezte a komoly cselekvés idejét. Hogy Risztics miniszterségе idején le is tétetett már a szerződés a szerb skuptsina asztalára: ez tudva van. De e szerződés csak feltételes, és az alexináczi kapcsolat biztosítása után lép életbe. E szerint a magyar-szerb pályák egy Nándorfehérvár és Zimony közt épitendő vasuti hiddal fognak összeköttetni, melynek helyét egy mindkét fél részéről kiküldött bizottság állapitandja meg s melynek épitési és fenntartási költségeihez mindkét fél egyenlő összeggel járuland. E vasuti hid semleges területet képezend. Határállomás Nándorfehérvár lesz; a főállomásra nézve azonban a kiküldendő bizottság határozand. A Nándorfehérvártól a szerb partig vezető pálya üzlete azonban a szomszédos magyar pálya vezetésére biratik. Az átfutó árszabálytételek közös egyetértés alapján határoztatnak meg, stb.

Ezen szerződés azonban még mindez ideig testetlen. Hirsch báró híres epizódja, s az osztrák-magyar diplomáczia szerencsétlensége tény. — A szerb-török kapcsolat ma sincs előbbre, mint volt. Valószinünek látszik, hogy a török kormány szándékosan huzza az ügyet, előbb tengeri vonalait óhajtván kiépiteni, semmint ez óriás pályát, melynek természetes folytatása volna az Eufrátesz völgyi, megnyitná a forgalomnak. Pedig nagy érdekek kapcsolvák ehhez is, a melyek sürgőssé teszik a kérdés megoldását. Igy Angliára nézve az alternativ és gyorsabb ut kérdése Indiában (calais-, suezbombayi ma 427—452 óra, mig calais-, konstantinápoly-, bassora-, bombayi csak 292 óra); igy az egész keleti kereskedelemé, az északnémet kikötőké, de főleg Magyarországé, mely előtt ily módon megnyilnék Szerbia és Macedónia. A szerb behozatalt a fa- és sertés-kereskedésen kivül 750,000, mázsára becsüli a magyar kormány jelentése, a kivitelt pedig Magyarországból 164,000 mázsára, mely ezen vonalra jönne, mint szintén a saloniki-északnémet forgalom is, mely 1871-ben 2,020,000 mázsa behozatal (662,000 mázsa gyapot, 798,000 mázsa déli gyümölcs, 255,000 mázsa gubacs, 157,000 mázsa

olaj és 468,000 mázsa egyébb termény) és 1.884,000 mázsa kivitelből állott.

Magyarországra nézve a budapest-zimonyi vasut gyors kiépitésére nézve egyátalán nincs vélemény különbség. A kikinda-pancsovai csatlakozás átalános ellenszenvvel találkozik ugyan, de ennek oka nem a csatlakozás elhalasztására, hanem sokkal inkább arra vonatkozik, hogy e vonal e forgalmat is az osztrák-államvasut kezébe játszaná, mely igy uralná összes forgalmunkat.

Ezen vonal nagy fontosságát még növeli az, hogy épen ezen rész felé egész Philippopolig nincsen ugy szólva semmi közlekedés egyik oldalról sem s igy az általa megnyitandó egész vidék teljesen uj terület a forgalmi életre. Az egyes vidékek ismertetésénél mind Szerbiára, mind a határos török vidékekre nézve adni fogjuk a részleteket.

Végül a bosniai csatlakozást illetőleg a magyar kormány idejekorán forditott gondot erre. A közlekedési miniszterium részéről Ludvigh Gyula vasut épitészeti felügyelő tett tanulmányokat a hely szinén. Ugy látszik, hogy a szamaczi és a novii csatlakozás lesz véglegesen megállapitva. Egyidőben már ezen két csatlakozás létesitése iránt elvileg megegyezett mind a két kormány; ujabb és ujabb nehézségek folytán azonban az ügy ma ezen csatlakozásokra nézve is azon titokteljes állapotban van, mely a szerb csatlakozásra nézve uralkodik. A szamaczi csatlakozás Eszékről kiindulva Vinkovczén át vezettetnék Szamaczra, onnan pedig a Bosna völgyén vezetve Serajevónál csatlakoznék a török vasúthoz. A novii csatlakozás Petrinjától indulva Novihoz, a már üzletben lévő novi-banjalukai szakasz felhasználása mellett szintén Serajevo felé vezettetnék. Serajevótól mindkét vonal egyesülve haladna Saloniki felé; Bosniát, Herczegovinát és Albaniát szelvén át. E csatlakozások szintén egészen ismeretlen területeket nyitnának meg a magyar forgalomnak, hol azelőtt semmi forgalom nem volt, miután a banjaluka-novii vasut zsákutcza lévén mindkét oldalán, a nagy forgalomban még nem szerepelt.

Ezen kapcsolatok azonban még el sincsenek döntve elvileg sem. A magyar közvélemény a kérdésnek eddig csak negativ oldalával foglalkozott. Az ugynevezett nagy vasuti

szerződés tárgyalása alkalmával azonban, úgy szintén, mint egyes korábbi alkalmakkor is, nem nyilatkozott tulságos rokonszenv különösen a szlavón drága és kevés jövedelmü vasutak kiépitésére, annál kevésbé, mert a társországok ez idő szerint is (nem tekintve folyam és kőuthálózatokat) vasuttal is jobban el vannak látva a magyar államnál. A nagy vasuti szerződés létrejötte esetén ugyanis a társországok minden $3^1/_2$ négyszögmértföldére jutott volna egy mértföld vasút, mig Magyarországon csak 8-ra. E szerint a Szlavon terület jobban állott volna vasut dolgában Francziaországnál és egy fokon Poroszországgal. Pedig a forgalmi élet és a müveltség helyzete ugyancsak más itt és ott. A szlavoniai és határőrvidéki vasutak kérdése valóban egész tengeri kigyója a közvéleménynek. Novi részéről pedig nem csak erős áramlat van egy bécs-novii közvetlen kapcsolat javára: hanem e vonal létesitése, — vagy legalább osztrák részről létesíteni akarása — ma már csak idő kérdése, s e veszedelem elháritását egyidőre alighanem azon kevés áldás egyikének tekinthetjük, melyet a bécsi válság teremtett. A szamaczi csatlakozás, szint ugy, mint a novii, egy egész csoport vasuti politikai kérdéssel függ egybe, s igy határozott álláspont még aligha van a kormány kebelében is. Hasonló áll török oldalról is, hol valószinüleg a kapcsolatot sem akarják nagyon siettetni, bár Prokesch gr. visszahivatása és Beust gr. bukása óta a török államférfiak alexináczi kifogásaihoz mindig épen ezen kapcsolat létesítése adta a vesszőparipát. Ehhez járul, hogy a vasut költséges, a vidék szegény, s igy nem igen óhajt beleharapni egyik kormány sem a savanyú szőllőbe.

Hogy azonban e csatlakozás is — bármely ponton jőjjön is az létre — csak idő kérdése: az bizonyos. Az is bizonyos, hogy a Bosna völgye egy csatlakozási vonal természetes utja; és bizonyos az is, hogy a banjaluka-novii pályát zsákutczának nem hagyja soká a török kormány. Minden érdek, — hozzávéve az átszelt tartományok érdekét,— melyek ez időszerint minden közlekedési uttól el vannak zárva, s kivált a Dalmácziától távolabb eső részek hátramaradva a kulturáramlattól, — biztosítja, hogy a vasuti csatlakozások is fognak létesülni aránylag nem nagy idő mulva, s közvetlen

keleti szomszédaink a Dunán és a tengeren kivül öt vasuttal is hozzánk lesznek kötve.

Ez kétségkivül uj korszakot jelent Magyarország történetében, és pedig annál nagyobb fordulattal, mennél ujabbak a forgalmi tényezők. Bosnia, Szerbia belső vidéke, Macedonia és Albánia oly uj jelenségek, mintha a holdból esnének alá. Rumélia, Bulgária, Románia is kevéssé ismertek, s igy legjobb, az egyes iparczikkek kiviteli képességét vizsgálván, először e talajokkal ismerkedni meg.

III.

KELETI FORGALMUNK KILÁTÁSAI.

1. A keleti szükségletek s azok fedezeti módja ma.

Az egyes iparczikkekre nézve, a melyeket illetőleg a természet és a helyzet által, mint szintén jelen iparos fejlődésénél fogva hazánk kiviteli képességgel már ez idő szerint is birna, nem lehet másként tenni, mint csupán azon piaczokat venni kiindulási pontul, a hol az egyes külföldi iparok már megjelentek. Igaz, hogy ezen piaczokon kivül még nagy terjedelmű a mező, a melyre kiterjeszkedhetik és ki is fog bizonynyal terjeszkedni a közlekedési eszközök által megnyilt forgalom, de ezen mező meglehetősen ismeretlen. Igy, — az összes meglevő adatok felhasználása mellett — vesszük sorra az iparágakat az egyes piaczokon.

Konstantinápolyba, az ottani osztrák-magyar kereskedelmi kamara jelentése szerint, a legnagyobb részben az iparszükségletek Anglia által fedeztetnek. Onnan jő kizárólag a karton, a czérna; azonkivül igen nagy mérvben a posztó, a divatáruk, szőnyegek, vitorla-vászon és paszomántárú, kötött, gummi és kenderáru. Francziaország főleg selymet, selyemárut, divatárut, gyapot és gyapjúárut, paszomántárut, posztót, szöveteket, ugynevezett gazeokat szállít. Németország posztót, gyapjuárut szállít Szászországból, honnan kötött és szőtt áruk is jönnek, s az ugynevezett fél-gyapot is, a mely nagyon kerestetik. Ezenkivül bársony és selyemáruk a Rajna mentéről, Berlinből ablakredőnyök, shawlok, Elsassból gyapju és gyapot áruk. Belgium posztót és csizmafonalat; Svájcz szines gyapotárut, azonkivül gyapot kendőket, melyet a nők fejökön hordanak (talma), továbbá selyem- és fehérneműket. — Az

osztrák-magyar kivitel főleg posztóból áll Morva és Siléziából, divatáruk Csehországból; továbbá czérna, butor-anyag, shawl, arany és ezüstszövés, kötélverő munka Trieszt ből, és főczikk gyanánt a török sipka; e tekintetben a strakoniczi Weil és Wolf gyárak ujabban erős versenyre adtak okot a franczia és svájczi gyáraknak.

Minden áruczikknél a főelöny az olcsóság. Az áruk ugyanis nagyobbára a belső vidékekre kerülnek, hol a szegény lakosság gyakorlata a legolcsóbbat venni, bár az legrosszabb is. A nagyban kereskedők is rendesen 3—4 havi időt vesznek igénybe a fizetésre, és delcredere nincs a bizományosoknál, bár ezek viszont 2—5%-nyi jutaléknál soha sem követelnek többet. Az egyik legnagyobb hátránya a keleti kereskedésnek átalán véve, hogy tudniillik a vevők nem fizetnek rögtön, sőt rendesen az általok kitüzött határnapon sem pontosak. Minden az ügynök ügyességétől függ tehát. Ezen ügynökök feladata épen azért nehéz, a vevők gondatlanok még hozzá a megrendelésnél, nehézkesek az elfogadásnál, s pontatlanok a fizetésnél. Minden mozzanatnál tehát egész ügyességekre van szükségök. A szállitás főleg Trieszten át történik, mert a Dunán az átrakodások miatt sok idő vétetik igénybe.

A mi a Konstantinápolyba ez idő szerint való beviteli forgalmat illeti: az ottani főkonzul összeállitásából (»Közgazdasági tanulmányok Konstantinápolyról«), mely Bécsben 1873-ban jelent meg, s melyben minden egyes iparág viszonyai — még pedig a legjobb nevü helybeli szakemberek és üzletférfiak által az ottani osztrák-magyar kereskedelmi kamara támogatása és közremüködése mellett — részletesen felszámlálvák a konstantinályi piaczon, azon szomoru tapasztalat merithető, hogy ez idő szerint magyar termelő czég nincs Konstantinápollyal az ipar vagy a kereskedelem bármely nemeire nézve sem egyenes összeköttetésben.

Igy az öltözeti és szövő iparban az angol czégek uralkodnak. A T.-szövetek Lancashireből jönnek, a shirting és calicot szintén onnan. A gyapju és gyapotáruk Bradford tájáról; a csipkék és tüll Angliából, főleg az olcsóbb áruk, a finomabbak Szászországból, sőt ujabban már Csehországból is. A posztó Németország, Anglia, Francziaország és Belgium

gyárain kivül most már a brünni, reichenbergi és bielitzi gyárakból is; a harisnyák, keztyük Németországból Apolda környékéről; a varróczérna legnagyobb része Angliából; a fez Strakonitzból, hol — mint említve volt — a Wolf és Weil gyárak a szükséglet felét fedezik. A behozatal 500,000 frankig rúg; a szállítási költség alig megy 2%-jára. A paszomántáruk és a szalagok főleg szász, porosz és franczia munkák. Az osztrák bevitel főleg kocsikra és tapezir munkákra alkalmaztatik. Ez ipar különben itt is el van terjedve. A bársony Lyon, Genua és Manchesterből jő főleg. A divatáruk Csehországból is jönnek most, de a nagy rész szász, német és franczia eredetü. A szövetáruk főleg svájcziak, ezek látják el a journal szükségletet, kendőket, tarka szöveteket stb.

A papir behozatal nagyobb része osztrák; csak a luxus-papirok francziák. Ez ipart a török kormány hasztalan iparkodott meghonosítani. Ezen iparnál a Smith és Meynier derék fiumei czég is szerepel a kivivők közt, a többi mind osztrák. A szállítási költség mintegy 1 forintra rúg mázsánként Triesztől, a közönségesebbé 80 krra.

Az üveg behozatal nagy fontosságu, mert csak nem rég kezdték meg a benszülöttek használatát, s már is elterjedt egészen. Tükrök, lámpák mindenütt vannak. Az osztrák kivitel élénk versenynek van kitéve az angol, belga és franczia áruk részéről. Konstantinápolyban tettek kisérleteket, de nem sikerült. A kivitel azonban tulnyomó részben cseh, magyar czég nincs. Ez áll a kő és a porczellán kivitelre nézve is.

A faiparnál egyátalán kevés a mozgalom, különben is 1200—1300 asztalos van Konstantinápolyban, s igy elterjedt az ipar. Butor Marseille, Paris, London, Berlin és Bécsből hozatik, Triesztből a közönségesebb. A thonetáruk elterjedésének egyik legfőbb akadálya, hogy 50-55%-ra rúg a viteldíj. Különben nagy keresletnek örvendenek, és a versenyt legyőzik mindig.

A tudományos készületek mind külföldiek, az órák svájcziak, csak kevés franczia, és még kevesebb a fali órákban a bécsi. A zene eszközök nagyobbára Párisból, Drezdából és Lipcséből kerülnek ki. A bécsi aránylag csekély. Az ékszé-

rek, — melyek a csarcsiban nyilvános árverésen szoktak eladatni, — nagy részben keletiek, párizsiak és németek.

A gyertyákat illetőleg azok belga, hollandi és kevésbé franczia és osztrák eredetüek. Gyufagyárat ujabban a Bosporus ázsiai partján alapitottak, de az osztrák gyárosok közül Pollaknak nagy mérvü gyártmány kelete van. A gyógyszerek nagy része angol és német eredetü, mint szintén a gyógyszertári kellékeknél is. Az ópium és rózsaolajból tetemes a kivitel. A bor részben benttermett, részben behozatik. A behozott borokból 18,000 akó franczia, és csak 1500 akó osztrák-magyar. A franczia bor előnye az olcsóbbság. 8—16 forintért kapható akója Konstantinápolyban, mig a magyar bor otthon 17—18 frt, és Konstantinápolyban 25—28 frt. Főbevivők Tótfalussy, Jálics és Palugyai. E borok, ha a szállítás olcsóbb lesz és lesznek oly ügynökök, kik 2—3 havi hitelt adnak a vevőknek, nagy elterjedésnek néznek elébe. A sör nagy része trieszti, és kevés bécsi termelésü. A szesz nagy része angol és franczia; az osztrák-magyar behozatal csekélyebb, ugy a rhum és a liqueurökből is, mely utóbbiak közt a fiumei maraschino is szerepel a Borowi czég által.

A czukor behozatal nagy része egyiptomi, hollandi, angol, birodalmunkból aránylag csekély, a versenyt nem birván meg, csupán a közelebb eső partokon. Liszt régebben Pestről is hozatott be, de ujabban — bár még mindig 20—30 piaszter premium adatik reá — felette meggyengült a kinálat. A kőszén csaknem kizárólag angol behozatal, az egyes ásványtermékekből, különösen márvány s tajtékkőből Törökországnak kivitele is van, oly nagy mértékben termel.

A nyers terményeket illetőleg gazdag lévén a terület, ritkán szorul a behozatra, s az is az al Duna és Fekete tenger mellől fedeztetik, a kivitel pedig nagy; a forgalom búza árpa és tengeriben 15.7 millió konstantinápolyi kilo mellett 37.5 millió forintra becsültetik. Hasonló áll a dohány és a gyapotra, mint szintén a viaszra is. Az állati terményekben is a kivitel uralkodik, sőt az erdei terményekből is van kivitel, bárha az épületfára nézve nagymérvü a behozatal, különösen Csikszékből, s a határszéli erdőkből éven által tutajokon és talpakon. Ez 1865-ben mintegy 200,000 forintra

rugott. A tüzifára nézve kisebb a kereslet. Ezen forgalom azonban még mindig nagy mérvben felemelhető, s igy az erdélyi kivitel is.

A kecskebőrök kivitele, szintén az angora és a brussai selyem pusztán kivitelül szerepel, a mely czikkek majdnem kizárólag Marseillebe kerülnek, s Lyonban dolgoztatnak fel, természetesen nagy nyereséggel.

Ezekben adtuk a konstatinápolyi forgalom viszonyait. Meg kell még emlitenünk Sax adatai után, hogy a ruha, czipő, szövés, paszomántos, kötélgyáros, szőnyeg, faipar, különösen ládák, ládácskák, kis asztalokra, török módon, — azután fésü, pipa, főzőedény, ékszer, illatszer, czukor és más élelmi ipar nagy mértékben megvan Konstantinápolyban, s hogy főleg, — mint érintettük fentebb — az ácsmesterség és faragás a faépitésnél fogva nagyon elterjedt.

Watson munkája szerint 1869 végén Ahmud Vefyk, ki a legnagyobb szaktekintély e tárgyban, képtelennek nyilatkoztatta magát statistikát adni a konstantinápolyi iparról annak mozgó volta miatt is, azon időben is egyszerre 6000 ács találván ott a birodalom minden részéből foglalkozást a szultán uj palotája épitésénél. Hassan Effendi 140 czéhet (»esszaf«) számított, a melyek 13,500 személyre terjedtek ki. E czéhek sokszor kizárólagos irányuak. Igy az ékszerészek, órások, szabók, selyem munkások mind keresztyének, mig a nyergesek, pecsétvágók stb. mind ozmánok. E czéhek tekintélye oly nagy, hogy az ipar tiszteletének jeléül gyakran felvétetik bele magukat uralkodók is; igy a volt szultán a szépirók czéhébe. A legjobban elterjedt iparok: a selyemszövők, szegkovácsok, pipa, tükör-készitők, viaszosok, festők, varrók, czérnaszövők, kovácsok, szövők, papirkészitők. Aranyáruk, üveg és dohánnyal dolgozók, szappanosok, könyvkötők, kocsikészitők, szabók stb. A munkások bére naponta 10 pennytől 5 shillingig változik. A munkások száma azonban nemcsak a német és franczia h[illegible]orlók által emelkedik, hanem a kurdok tömeges bejövetele által, kik a perzsa határról üzettek át. Ezen körülmény bizonyosan lejebb fogja nyomni a munkabéreket, de ugyanekkor emelni fogja az ipart átalában. Mindezen ipar azonban természetesen főleg a helyi szükséglet

kielégitésére van szánva, s igen keveset — majdnem semmit sem visz ki.

Ha kissé tovább időzünk a fővárosnál: az menthető nem csak azért, mert a forgalomnak központja az, s igy mutatja az egész szükségletnek, s igy a forgalom egész irányának képét, hanem azért is: mert felette szórványosak azon adatok, melyeket a többi részek ipari fejlődöttsége s kereskedelmi állapotára különösen a magyar bevitelt és kivitelt illetőleg nyerünk.

Igy fogjuk azonban mégis a található részleteket összefoglalni, különösen Rumélia, Bulgária, Bosnia és Herczegovina, Albánia és Thessáliáról, aztán Görögország, a szigetek, Kisázsia, Persia, Románia, Szerbia és Oroszországról.

1. *Rumélián* illetőleg az adrianapoli konzul jelentése szerint oda olasz kávé vitetik Triesztből, gyapjú, félselyem, posztó, fez Ausztriából, és Sigl bécs-ujhelyi gyárából 50 gőzmozdony. A vas-szükséglet nagyrésze, szintén az üveg- és papiráruk Ausztriából kerülnek, bor azonban csak csekély részben magyar. A tartomány meg van nyitva a vasut által a konstantinápolyi üzletnek, és a dedeagacsi kikötőben minden két hétben horgonyt vet a konstantinápoly-trieszti gőzös. A philippopoli konzul dicséri az ottani iparos haladást, melyet a jól épített kocsiutak, s az uj vasut is támogatnak. A behozatal nagyrésze az urundrovai vásárra vitetik, melynek forgalma 15 millió piaszter. A rodostoi és burgati konsulok jelentéseiben nincs ez irányban semmi bővebb adat e kikötők osztrák-magyar forgalmára nézve.

Sax ur adatai szerint e vidék 6—7 millió kiló buzát, félannyi árpát, negyedrész rozsot, ½ millió tengerit, ugyanannyi zabot termel, 100,000 oka rizst, 50 millió oka szőllőt, 1 millió oka dohányt. Van 2 millió juh, ½ millió kecske, 200,000 szarvasmarha, 40,000 ló, 50,000 sertés, 30,000 szamár, 5000 teve, nagy mennyiségü gyapju, ipara: posztó, zsákzsinór, harizsnya. Egyátalán lakossága (1,000,000) e völgynek szorgalmas, a közlekedés Dedeagacs és Konstantinápoly felé vasutakkal, másfelé jó utakkal közvetitett. Slivnon van egy kincstári posztó-gyár, Jambolyban egy czukor gyár. A

forgalom eddig megoszlott a Duna és a tenger közt, most két vasut lévén a tengerhez, oda gravitál.

2. *Bulgáriát* illetőleg a ruscsuki konzul jelentése hangsúlyozza főleg a gabna kivitelt, a mely 1871-ben (kivételesen) nem a fekete tengerre, de felvitetett a Dunán Magyarországba s azt hiszi, hogy az uj irány állandó lesz. A bőrök és a gyapjúszállitás szintén Magyarország felé történik. A bevitel Magyarország felől csak 911,768 forint 4.429,844 frt kivitellel szemben. A különbség a nagy gabna-kivitel mellett onnan jő, hogy a bulgariai falusi népesség szükségletei igen csekélyek, azonkivül Tirnava és Gabnova vidékén a Balkán mellett gazdag és sokoldalu házi ipar üzetik, mely nem csak a belföld szükségletét fedezi, hanem még a kivitelre is nyujt egyes czikkeket. Felemlítendők különösen a cserző műhelyek Gabnova, Tirnava, Ruscsuk és Silistriában, továbbá a kés- és a szőnyegáruk előállítása Gabnovában. A főbb beviteli czikkek Magyarországból jönnek: czukor: 9895: papir 2952, liszt 6929; vasáruk 4556, nyers vas 12,709, üveg 2693; gyertya és szappan 947 mázsa. A fonalak és gyapotáruk nagyobbára angol áruk. A vasuti közlekedés a várna-ruscsuki és sumla-adrinápolyi vonalak megnyitásától függ. A csulcsai konzul jelentése szerint a szesz főleg Oroszországból, a liqueur főleg Pestről szállíttatik oda; a vasáruk nagyrésze szintén; a len, kötéláruk Odessából: az üveg áruk Magyarország felől, a gyertya, bőráruk, vászonáruk szintén. Erdély durva, ugynevezett házi vászonnal és közönséges házi fehérruhával látja el a piaczot, mig Oroszország adja a közönséges vitorla és zsákvászont. A kőedény és agyagárukban az angol iparé az elsőbbség, s ez meg is fog maradni mindaddig, mig az osztrák-magyar ipar el nem sajátítja magának azon alakokat, melyek az angol gyártmányokat kedveltekké teszik. A bor és czukor angol és franczia. Ellenben a borszéki és ásványviz igen nagy elterjedésben részesül, szintén a magyarországi papir is. Végül a sulinai konzul jelentése szerint a forgalom ott főleg kőszén, mely angol, és fa, mely román eredetű. A hajó forgalomban a 361 gőzös közt 231 volt angol lobogó alatt. Az átvitel természetesen főleg gabona.

Sax ur szerint itt 23 mil. kiló buza, 10½ árpa, 6½

tengeri, 2 zab, 1 rozs, 1/2 köles, összesen 43 1/2 m. kilo gabna terem, s igy valódi éléskamarája Törökországnak. 1 millió oka dohány és 120 millió oka szőllő járul ehhez. Van 5 1/2 m. juh, 1/2 m. kecske, 1/2 mil. szarvasmarha, sok sertés, bivaly, ló. Van méh-tenyésztés, gazdag ásványokban. A lakosság főleg bolgár és török. Száma 2 1/2 millió. Widdinben van némi ipar is bőráru, zsinór, nyereg, czipőkre; Ruscsukban posztó, ing, agyagárukban, mint szintén Berkováczon szőnyegben, Tirnaván szeszégetés, Gabnován nyers vasáruk, kötél és szerszámáruk. A közlekedési ügy itt csaknem a legjobb egész Törökországban, a tengerparthoz, s a vitorlás- és gőzhajókkal egyiránt járt Dunához még jő a ruscsuk-várnai és a csernavoda-küstendzsei vasut, ezenkivül még több járható közut is.

3. *Bosznia és Herczegovinát* illetőleg a serajevói konzul jelentése szerint szintén nagy gondot fordítanak az utakra az utólsó időben. A serajevó-broodi uton kivül Mitrovicza és Mostar felé kezdtek épiteni, ámbár a banjalukai vasut hatásnélkül maradt eddig, mert zsákvonal, s hatása csak akkor lesz, ha Sziszek és Saloniki felé meg lesz összeköttetése. Jelenleg az osztrák-magyar monarchiából való kivitel emelkedett a czukor, kávé, kerti növény és közönséges gyümölcs, árpa, zab, rozs és buza, liszt és lisztáruk, széna, eczet, sör, fest- és illatanyag, kötélgyártóáruk, gyapjuáruk és gyapjúfonal, kész öltönyök, szalma, háncsáru és üvegárukra nézve. Csökkent ellenben a dohány gyártmány, hal, olaj, zsiradék, étáruk, bor, szesz és pálinka, liqueure, bőrök és irhák, tüzelő- és szerszámfa, vas és öntvények, vörösréz, ólom, higany, ón és egyéb fémek, gyapotáru, selyem és selyemáru, kefe és szitakötőáru, csontáru, kőáru, szappan, vegyészeti segédanyagok és terményeknél.

Bosnia összes bevitele a magyar-osztrák határon volt 1872-ben 19.204,552 font; 906,899 darab és 845,895 köbláb. A főbb beviteli czikkek voltak a kávé (12,463 font), nyers és befőzött gyümölcs (341,052) buza (1.021,377), rozs, kétszeres és tengeri (5.652,517), zab (7.468,575 font), 34,548 darab nagy, 63,799 darab fiatal szarvasmarha, 123,911 darab sertés, 362,324 font nyers bőr, 614,385 köbláb fa: 1.780,098 font makk és gubacs, 383,238 font szurok; 472,364 font nyers

gyapju; 224,993 font faáru; 51,228 font rongy. Ellenben az osztrák-magyar monarchia kivitele Boszniába volt a legfőbb czikkekben 1.283,341 font czukor, 167,365 font liszt; 717,994 font sör, 28,299 font eczet; 174,148 font szesz, pálinka, likör, 360,052 font bor; 12.963,928 font só; 6.774,951 köbláb fedélcserép, tégla és mész, 98,637 font vas; 70,128 font aczél, 48,692 font gyapotáru; 70,829 font kötélgyártóáru; 26,104 font lenáru; 159,929 font gyapjuáru; 7768 font selyemáru; 11,583 font kész öltöny; 32,145 font papiráru; 23,169 font bőráru; 109,928 font faáru; 35,471 font üvegáru; 206,013 font agyagáru; 262,946 font vasáru; 20 darab kocsi; 41,257 font apróáru; 32,594 font viasz és faggyúgyertya; 18,162 font szappan és végül 52,947 font gyuáru. Összesen 18.130,350 vámfont, 162 darab, 7.903,410 köbláb.

Ezen összes boszniai forgalomból a horvát-magyar határ felé irányult a statistikai hivatal adatai szerint 1871-ben a *behozatalnál* gyarmatáru 25; dohány 7; kerti és mezei termelvényből: friss növény 317, friss gyümölcs 12; elkészitett növény 238; elkészített gyümölcs 91, dió és mogyoró 216; buza 14,101, rozs 703, kétszeres és köles 4246, tengeri 125,853, árpa 786, zab 27,318, liszt 147, más növény 3,077 mázsa, 12,313 ökör, 14,141 tehén, 13,587 juh, 6,993 bárány, 106,571 sertés, 842 ló, 642,391 piócza; marhabőr 498, juhbőr 4430, friss hús 71, zsir 12 mázsa, tüzifa 100 köbláb számra 3,245, nyers kő 5751, gubacs 9,418: nyers gyapju 750; bőráru 274; csontáru 110 és rongy 559 mázsa.

A *kivitelnél* pedig ugyanakkor Bosniába szerepelnek a következő áruk a horvát-magyar határon: kávé 14, bors 2, thea 36, czukor 10,704, kerti növény 2,294, gyümölcs 565; árpa 1,750, rizs 1,943 mázsa. A marha-kivitel majdnem semmi, a nyersbőr kivitel szintén jelentéktelen, zsir 118, faggyú 30; sör 5,283, eczet 202, pálinka 3,042, bor 3,651; kenyér 253; tégla és fedő cserép 63,150; konyhasó 60,526; nyers vas 579, aczél 1204; nyers réz 138, pamut 426; pamutfonat 101, pamutáru 152; 310 és 18; lenáru 913, gyapjuáru 1631, selyemáru 12, öltöny 31, gyékény, káka és szalmaáruk 438, papiráru 333, bőráru 222, faáru 1090, üvegáru 250, cserépáru 2700, vasáru 2564, fémáru 283 mázsa, 36 darab kocsi,

46 mázsa gép, 463 mázsa apró áru, 92 mázsa gyertya, 108 m. szappan, 347 gyuáru, 82 m. könyv és 37 mázsa könyvhulladék. Ime, ez a magyar-horvát forgalom kelet felé. A többi Dalmáczia felől közvetittetik.

A banjaluka-novii pálya tehát egyelőre zsákpálya marad, s igy üzleti költségei sem fedeztetnek. A mellett a többi összeköttetés egészen hiányzik. A novii pálya sem használható; ugyanis a pálya végpontja, Raoniczától kezdve egész Török-Kostajniczáig csak sáros ut vezet, és az Unna folyón való átmenetnél Dobalin mellett nincs hid. Ép ugy hiányzik Travnik és Petrovácz felé is a közlekedés.

Azon statistikai adatokat, a melyek a bercskai konzul jelentésében foglaltatnak, fölösleges ismételni, miután a fennebbiekben benfoglalvák. A közlekedés idáig a Száván történik a dunai hajók által; Bercskától pedig Bosznia belsejébe lovakon csupán, az áruk csomagolása zsákokban, gyékényekben, kosarakban vagy faládákban történik. A fuvarbér a csekély távolságra eső Serajevóig ezért oka számra 24—36 parah = 1 frt 44 — 2 frt 16 kr. Ezért majdnem lehetetlen a forgalom. A bercskai vásáron lovak, gyapot és öltönyök szerepelnek főleg. Turla felé kezdtek épiteni utat, de abban maradt. Legfőbb termelvény a szilva. Az ipar a legnélkülözhetlenebb szükségletek kielégitésére szoritkozik. Az asztalos, kötélgyártó, czipész, lakatos majdnem mind osztrák-magyar alattvalók. A só szerződés szerint az osztrák-magyar monarchiából jő Flesch A. szállító utján. A forgalom jelentékeny aránylag Bosnia többi részeihez képest.

A livnói konzul jelentése szerint onnan az összes nyers termény Ausztriába megy, a gyarmatáruk és kézmű-áruk Triesztből, a posztó, paszománt, kötött és szőtt áru, veres sipka, festett bőr Bécsből megy oda; kendők pedig Velenczéből. A forgalom nagy része Spalato kikötője felé irányul. Az ipar-áruk Triesztből ez utat követik. A behozatal és kivitel tehát a tengeri kereskedésre tartozik. A czukor majdnem kizárólag osztrák; a gyapotfonal és vászon angol eredetü. Leginkább kerestetnek a középfinom és közönséges czikkek. A posztó- és selyem-kelméknél legkedvesebb szinek a vörös különböző változataiban, a zöld, sárga, azur, ibolya stb. A

paszománt áruk és zsinórok s az olaj-forgalom igen nagy. A szesz Dalmátiából és Triesztből jó. Rövidáruk, üveg, kőedény, fa, bőr és papiráruk bevitele az alacsony müveltség mellett majdnem semmi. A só Dalmáczióból jő. A közlekedés öszvéreken történik, az utak nem javittatnak, sőt 1869 óta a régiek is elhanyagoltatnak, a kavicsolás eltünt, a hidak összedőlve, a lecsapolók telvék iszappal. Használhatatlanok ott is, a hol voltak.

A mostari konzul jelentésében szintén ez a főpanasz tárgya. Semmi közlekedés nincs, e miatt kereskedés sincs; sőt a földmivelés is pusztul. Pedig Triesztte l élénk üzletet folytathatnak. Bevisz most nyers bőrt, gyapjut, viaszt és marhát; kihoz iparterményeket: selyem, gyapju, pamut, vászon, bőr, gyarmatárukat, vasat, aczélt, szeszt, szappant, rizst, üvegárut, apróárukat és faolajat. Van még épitő fája, kőszene, vasa és reze; de ez nem használtatik. Ipara nincs. Az egész forgalom Trieszt kezében van.

A trebignei konzul szintén panaszkodik ezen. Trebignéből a dalmát határig nincs ut, sem Bilec felé, pedig a dalmát út régen ki van épitve a határig, de csatlakozás nincs. E miatt sem ipar, sem forgalom. A szükségletek most az utak hiánya miatt inkáb fedeztetnek Serajevóból, mint a közel Ragusából.

Majdnem teljesen megegyeznek ezzel a Holmes adatai, ki szintén felette szegénynek mondja a parasztokat. Egyedüli ipar az ácsé, a ki épiti az egész házat, a téglavetéstől egész a festésig. Az utolsó években pár munkás jött be, ugy szabónak, mint ácsnak. A lábbeliek behozatnak Ausztriából a finomabbak, de ruha is csizma is készül végtelen olcsón és roszul a nagy közönségnek, bocskor hasonlólag. Mindez azonban mint minden, a lehető legrosszabb. Holmes kiszámítja, hogy a hús minőségét véve tekintetbe, ugyanannyi táperő húsból olcsóbb Londonban, mint itt. A szesz, melyet szilvából főznek, olcsó egyedül itt. Az ipar minden termelvénye rosz, mert a külföldről bejövő iparosok is csak hazájok szemetjei. A keleti népeknél pedig különösen az előállított iparczikknek csak olcsóságát tekintik, jóságát megitélni sem nem akarják, sem nem óhajtják. Ebből következik, hogy minden munka a lehető legrosszabb.

Sax úr leirása is megegyezik abban, hogy Bosznia Alba-

nia mellett a legszegényebb vidéke a török birodalomnak. Két külön része van. Boszniában csak szilva terem főleg; Herczegovinában pedig olaj, füge, rizs, szőlő. Az egész tartomány termel 11—12 millió mázsa szénát, 1/2 millió mázsa szilvát, 15,000 mérő bort, 50—60,000 oka dohányt, 4—5 mil. mázsa gabnát, főleg tengerit, kevés rizst és 12,000 font kendert és lent. Egyik főfoglalkozás az állattenyésztés. Van 1 1/2 mil. juh, 3/4 millió kecske, 400,000 marha, 2—300,000 sertés, 200,000 ló, 98,000 méhkas. — Termel sok ásványt, de csak mintegy 80—100,000 mázsa vas, s némi kis ólom aknáztatik ki. Az ipar csekély. Leginkább elterjedt a gyapju, faipar, nyers vas, réz és agyag-ipar, kötélverők, Posairuában a téglavetés; az ácsok csinálják az egész házat. A lakosság csekély, gazdagsága és müveltsége nem nagyon alkalmas az európai ipar térfoglalására, de nagy anyagi kincsei mellett jó nyerstermények szerzésére. A lakosok száma 1.100,000, majdnem mind bosznyák, mintegy fele mohamedán. A városok közül Serajevóban vannak czipészek, szabók, fazekasok, fegyvergyárosok; Wessonkában szőnyeget, Saiczában bőrárukat gyártanak, Suslában sót főznek, Maidanban sok kovács van, Trebignéből jön a dohány. Összeköttetési utjai vannak Serajevótól Bród, Bercska és Bihácz felé, a mely utóbbiak Dalmáczia felé irányulnak. A fentebb idézett konzulátusi jelentések igazolják, hogy ez utak állapota milyen. — Az erdők terjedelme nagy, az egész tartománynak (1144 □ mértföld), a terméketlen föld (157 □ m.), leszámítása után jóval több, mint felét (523 □ m.) erdő talaj foglalván el, mig legelőre 181 □ m. és művelés alá 283 □ m. kerül csak. E művelés maga is azonban nagyon primitiv.

4. *Albánia és Thessáliát* illetőleg Sax ur adatai külön felosztást követvén, az összeállítás lehetetlen. Ő ugyanis megkülönbözteti:

a) a *macedóniai* part-vidéket, mely 1 1/2 m. kiló buzát, ugyanannyi árpát, 1 m. kiló rozsot, 2 1/4 m. kiló tengerit, 1 m. oka rizst, 37.38 m. oka szőlőt, 3 m. oka gyapotot, 200,000 oka selymet és 3 m. oka dohányt terem. Ebben 1 m. juh, 800,000 kecske és több állatfaj van. A lakosság 1.300,000, fele török, fele bolgár és görög. Városai Saloniki; kereskedő város 300,000 tonna hajó forgalommal; Uskujnig vasuttal, selyem

és gyapotipar, kordován és szattyán bőr, Jenidzse vásárral, Seres fontos gyapotgyárral; Dedeaghács kikötővel, melytől indul ki az adrianápolyi vasut. Az ipar, vasipar főleg, szegek, patkó, kés, eke, dohányvágó, aztán bőr, vászon, gyapot és selyemáruk.

b) *Thessáliát*, mely 2.8 m. kiló buzát, 1.2 m. kiló árpát, 0.7 m. kiló rozsot, 2—3 m. oka dohányt, 3—4 m. oka olajat, 0.4 m. oka gyapotot és 0.1 m. oka selymet tenyészt. Gazdag vidék. Városai: Larissa, Tirnavo selyem és kartoniparral a belfogyasztásra. Aja selyemiparral; Volo tengeri kikötő iparral, különösen selyemben. A lakosok száma 180,000.

c) a *macedoniai száraz* termelése 1½ m. kiló buza, 1 m. árpa, 0.9 rozs, 0.8 tengeri, 0.1 zab; 180,000 oka rizs, 100,000 oka gyapot, 270,000 dohány és 70 mill. oka szőlő. Azonkivül festő növények, selyemtermelés, 1 m. juh, ½ m. kecske, müveletlen bányák. A lakosság 900,000. A nagyobb városok: Monastir a Cserna mellett iparos város; Prilip tiz kovács-mühelylyel, melyek bolgár és angol vasból patkót gyártanak. A forgalom Salonika felé megy, az egyetlen út arra vezetvén.

d) *Albánia*, a legvadabb részek egyike. Termel 1 m. kiló buzát, 3½ m. tengerit, 1 m, árpát, ugyanannyi rozsot, zabot és kölest, továbbá paszulyt, lent és viaszt, csekélyebb mennyiségü dohányt is. Selyemtermelés is van, bortermelés délen. Olajfa sok, mintegy 2 m. oka olajjal. A fő gazdagság a juh és kecske tartás. Az erdők terjedelmesek. Lakosság 8—900,000, főleg albánok. Fővárosok: Janina, bőrcserzőkkel, kovácsok és posztókészítéssel. Mezzovo, szőnyeggyártás baromárulással, Prevera kikötő, Valona szintén trieszti kereskedéssel, mint szintén Durazzo és Scutari. A kereskedelem ezen utolsó kikötőkön át az adriai tengerre tart. Utak alig vannak, s azok is kezdetlegesek.

e) Dardania, (Serbia és Macedonia közt) gabna tenyésztéssel, északon kenderrel, délen selyemmel, Kazatowa mellett egy naponként 400 oka ólomfémlét adó ezüst-bányával. A lakosság 1½ millió, nagy része mohamedán albán. A fővárosok Priszend, Djakowa selyemiparral, Wranja vasiparral,

Leskovácz kenderkereskedéssel; Uskup, a konstantinápolyi, saloniki és bosniai vasutak jövő csatlakozási pontja bőripar s némi szeszégetéssel; Kalkandela fegyvergyárral, Palánka kovácsokkal; Köprülü jelentékeny szeszégetéssel, az uj vasut folytán Salonikkal van összekötve. A közlekedés hiányzik. Csak egy út vezet a szerb határról Nischen át Sofia és Widdinbe.

f) A Rilóvidék; termelése 7 m. kiló buza, 7½ rozs, 1 tengeri és árpa, ½ zab, aztán 1 m. oka szőlő, 7—800,000 oka dohány. Van 1½ m. juh, ½ m. kecske, 120,000 sertés, 100,000 marha; Samakor mellett egy évi 800 mázsa vasat adó gyár. A lakosság ½ millió, főleg bolgár. A városok Sofia, a belgrád-konstantinápolyi utnál, selyem és gyapotiparral: Dzsuma vászonipar és dohánynyal. A forgalom részben a Dunára, részben Konstantinápoly felé irányul.

Calvert műve Monastirról ugyanezen irányban szól. Különösen kiemeli a háziipar elterjedtségét a keresztyén nőknél. »E nők — mondja jelentése folyamán — fonnak, varrnak, az egész család részére ők állitják ki az egész öltözetet, s e mellett az aratásnál és más mezei munkánál is segédkeznek. Minden keresztyén nő nevezetes mértékben szorgalmas és ügyes. (241. lap). Az ipar azonban nem nagyon fejlődött, ácsok, (kik az egész épitkezést teljesitik) 2 shillingig fizettetnek naponta, a többi munkások 10 pennyig; a férfi aratók, ugy szinte a szőlőkapások 1⅓ shillinggel, a nő aratók 1 shillinggel. A munkáltatásnál külön szerződések vannak. Costazzi jelentése (826. l.) főleg a czéhek monopoliumának tulajdonitja az ipar-hiányt. Dicséri a hazai ipart, mely vásárra is képes küldeni. A szabók és czipészek szintén jól fizettetnek. Naponta 2—3 shillingre is feljön dijazásuk. Általában egyszerü és elhanyagolt minden ipar, a lakás és szükségletek a legegyszerübbek, hanem azért a lakosság itt általánosan viszonylagos jólétnek örvend.

Wilkinson Salonikiról körülbelül egyenlő munkadijakat sorol fel, melyek a gyapot mezei munkáltatásánál is azonosak. Az iparos szükségleteket 5—6000 utazó látja el, a kik közép Albaniából jöve feloszlanak télére a vidéken novembertől májusig. E miatt nyáron magasabbak a munkabérek. A szükségletek egyszerüek és a munka kezdetleges. A háziipar a

selyemtenyésztés és a gyapot ruhaszövés, mind a kettőt a nők teljesitik. A talaj egészségtelen, s a bevándorlókat nem látják szivesen. E mellett a törvénykezés lassú, a birák rosszak. Ehhez járul, hogy vidéken legalább három, városban legalább hat különböző nyelvet beszélnek. Végül a kis kormányközegek kiállhatatlan zsarolása.

R. Stuart műve Epirusról (765 l.) hasonlóan főleg azt hangsulyozza, hogy nem lehet meghatározni, hogy mi az iparos osztály. »Minden ember iparos, gazda és pásztor egyaránt s egy személyben. Az egész tartományban 70,000 nem földmivelő van. Ezek orvoslók, kereskedők, mesteremberek, napszámosok, szolgák, papok, e mellett hajósok és halászok. Ez utóbbiak esetében a földmivelést a nők teszik meg. A czéhek sokat tesznek az ipar gátlására. Janinában van pék, sütő, európai, albán szabó, európai, albán czipész, festő, szövő, fodrász, órás, kovács, arany-műves, nyerges, fegyverműves, épitő, kereskedő, kávéház, sütő, halárus, borárus, gyümölcsárus, dohányos, posztós stb. czég. Ezekhez jönnek szállitók. Ilyen 1500 van 2000 állattal. Megbizható emberek, egy-egy ló 30 mértföldet megtesz 2—3 mázsával hátán. A szállitás azonban természetesen drága és lassu. Nagy ipar egyáltalában nincs, de a háziipar nagy mértékben járul az ország iparos termeléséhez, főleg a nők által. A hely szerint selyem, gyapot, viasz vagy gyapjuban dolgoznak. Tisztítanak, szőnek, fonnak, varrnak, minden házban eleget adnak a családra, sőt néha vásárra is kerül. Az oláh nők háza tele van ily dolgokkal (770 l.)« Az iskolák elég jók, s a lakosok ügyes kereskedők. Az arany-szövésben kitűnő izlést mutatnak, szép, jó munkát adnak, az ezüst munkák iránt Londonban is keresletnek. Ép ez áll a fametszésről is. A vasipar gyenge. Kovácsok csak a kész patkót verik fel, ezek is nagyobbára a czigányok. A munkabér $1\frac{1}{2}$—$2\frac{1}{2}$ shillingig változik a mesterség szerint. A lakások egyszerüek, az európai ruhák terjednek, nagyobbára behozatal által. A többi ruha a nők által készittetik, a fiohatta folytonosan viseltetik, csak télen fölé jő a fustanella. Csodálatosnak tartja Stuart, hogy a közel Corfuból az angol ipar nem tett hódításokat. A táplálkozás rosz, a munkaerő gyenge, a bőjt és ünnepnapok száma sok. A sertés

vadon jár, a bor Macedoniából, a jó buza Triesztből hozatik. A fogyasztás csekély, a lakosok télen-nyáron ugyanazon egy ruhát viselik. A munka minősége a himzésben gazdag, szép és tartós; a szabó és czipészmunkákban türhető: a rézkovácsok jó főzőeszközöket csinálnak, semmit mást. Az ékszerészek és gyémánt csiszolók igen jók. Az épitők, kőmüvesek, ácsok, kovácsok munkája nagyon másodrendü, sem jóság, sem tartósság, sem csin nincs bennök.

Scutarit és Albaniát R. Read. (834. l.) olyannak mondja ma, mint a milyen volt száz év előtt. Az első oka ennek, hogy Montenegró közel van, a másik, hogy az önbiráskodás uralg, s mindenki fegyverrel jár még szántani is. Ipar nincs, csak tengeri művelés. A ruha nagyobb része Ruméliából kerül be, csak az európai módon öltözködőké Olasz- és Németországból. Az ácsok, kik itt is az egész ipart képviselik, Ruméliából jönnek. A munkabér igen alacsony, $^1/_2$ sh. naponta, a munka szerfelett rosz. Az utolsó években több olasz, korfui és osztrák-magyar iparos próbált szerencsét, hogy legalább megélhessen ott, de az sem sikerült, s koldulva mentek tovább.

Az osztrák-magyar konzuli jelentésekben Scutariról azt találjuk, hogy az áruforgalom 10., millió forintnyi összegéből 1872-ben 7·4 millió esik az osztrák-magyar lobogóra. A kivitel és bevitel természetesen nagyobbára Trieszt felé megy. A kivitelből a tengeri $^2/_3$-a (261.020), a buza $^2/_3$-a (47,464), a faolaj majd mind (311,908), a báránybőr mind (271,260), a juh bőr nagy része (84.606), a gyapjúnak több mint fele (607,444), a selyemgubó fele (17,950,) a különféle árúk tulnyomó része (596,000 forint értékben) az osztrák-magyar lobogóra esik. A piaczot Trieszt szabályozza, rendes összeköttetés lévén oda. A kiviteli czikkek Triesztben rendesen 12%-kal drágábbak, és a beviteli czikkek 20%-kal olcsóbbak. »Valamennyi kiviteli czikk közül csak két tengeri rakomány ment a magyar-horvát tengerpartra 100,000 ft értékben és pedig Fiuméba, honnan közvetlenül egy deszka szállitmány érkezett 6000 frt értékben.« (505 lap.) A behozatal szintén $^3/_4$ részben Triesztből jő, ennek azonban fele német, svájczi és angol eredetü. A vasnak $^3/_4$-e (68,316), a réznek $^2/_3$-a (39,460), a kávé (355,242) és czukor (296,488) majd kizárólag, a rizsnek $^1/_3$-a

(97,221), a szesz nagy része (49,655), a gyapot fonál (267,872) és a gyapot kelmék (295,275) fele, a vegyes kelmék $^2/_3$-a (249,780), a bécsi posztó egészen (67,737), a bunda nagy része (103,630), a bőr $^2/_3$-da (161,056), a deszka $^2/_5$-e (81,540) végre a rövid-áruk tulnyomó nagy része (1.086,764 frt értékben) Trieszt felől szállittatott. Ezekből osztrák-magyar termények a fémáruk, szeszek, kén, ruha, papir, bőr, deszka, agyag és üvegáruk, gyapjukelmék, aranyszálak, stearingyertya, festőanyagok, gyógyszeráruk, liszt, apró áruk, arany és ezüstáruk.

A prisreni konsul szerint ott a salonik-mitrovitzai pálya megnyiltának még nem érzik előnyeit. A kivitel 3.8 millió frtjából az osztrák-magyar birodalomra 1·5 m. esett. Főkiviteli czikkek: kordovánbőr 762,000; gyapjú 500,000; irhák 115,100, sertések 92,000; nyulbőrök és zsákok 36,000 forint értékben. A behozatalnál verseny nélkül áll az osztrák-magyar forgalom a festett gyapotfonalak, aczél kaszák és reszelők, aranyszálak és szalagok, posztó, gyufák és paprika, verseny van gyapot és gyapjúszövetek, kézműáruk, kötött árúk, ásvány és vegyészeti termények, petroleûm, csecsebecsék, üvegáruk, selyemkelmék, vörös sipkák és gyarmatárukra. A behozatal Skutarin át Triesztből, részint Belgrádon át a Dunától történik, — az angol, franczia és svajczi versenyáruk Saloniki felől jönnek.

A joninai konzul jelentése szerint azon villayet kivitelében 1·6 millió forint megy az osztrák monarchiába: főleg czedrus gyümölcs (130,000), faolaj (240,000), gyapju (410,000), bárány és kecskebőr (450,000), selyemgubó (58,000), gubacs (100,000) forint értékben. Az odavaló bevitel 1.9 millióra rug. Főczikkek a posztó (191,000), kázsmér és nadrágkelme (104,000), ser (57,000), bécsi flanell és tibet (120,000), szögek (120,000, szesz (210,000), papir (44,000), bőr (22,000), aranyszálak és paszománt (140,000), épitőfa (55,000), liszt (80,000), apró áruk (54,000), különfélék (180,000) forint értékben. A középfinom lisztfajok bevitele Triesztből és Fiuméből évről-évre növekszik, ezt azonban a legutolsó években nem igen lehet a magyar termés rosszasága miatt a mi kivitelünknek tartani. Bajnak tartja a konzul, hogy a pénzek minden városban és minden vásáron más árfolyammal birnak.

Sőt ugyanezen konzulatusnak 1873-ki jelentése még ujabb hanyatlást konstatál. Az osztrák-magyar gyuárukat a rosszabb, de olcsóbb franczia termény már leszoritotta. Hasonlókép a rosszabb, de olcsóbb franczia gyertya az osztrák-magyar stearin behozatalt. Kocsik, gazdasági eszközök jó kelendőségre találnának, ha ügyes ügynökök telepednének meg nehány ügyes munkással, kik a szükséges javitásokat megtennék. Mindenek felett rendes hajózási összeköttetés és ügyes ügynökök kellenének.

A valonai konzul jelentésében szintén a közlekedés hiányát emliti a legfőbb bajnak. A természetalkotta utakon kivül más utak nem léteznek. Az osztrák-magyar forgalom árukban alig fél millióra megy a Llyod gőzösei daczára. A viteldij magas Triesztbe még vitorlás hajókon is, egy mázsa szurok 40—45 kr, gubacs 40 kr. stb. majdnem lehetetlen.

Voloban a konzulatus jelentése szerint ugyanaz a baj, s ugyanannyi a forgalom is. Ut nincs. Két bőrcserző gyár állíttatott fel, s a szomszéd Karaban faluban egy selyemszövő gyár. A behozatal faáruk, rum, szesz, szövetek, kézműzeti áruk, ruhák, üvegáruk, papir, kötél, apróáruk, gyufa, aczél; a kivitel bőr, gyapju, gyapot, selyemgubó. A többi áruk angol és franczia üzlet tárgyai.

A prevesai konzul jelentése szerint a főforgalmat ott a Lloyd gőzösei közvetitették. A forgalom Trieszt felé 7—800,000 forintra megy. Czukor, kávé és lenáruk Angliából, prémáruk és cserzett bőrök Rio de Janeiróból jöttek. Szesz, gyapju, bőr vasáru, papir, viasz, épitő fa, üveg, réz, ólom, apró áruk, kender és kötéláruk Triesztből jönnek. A liszt Fiuméből és a magyar gőzmalmokból.

5. *Görögország* kereskedelmi forgalma csupán a tengeren át érdekel bennünket. Fentebb láttuk, mind Trieszt, mind Fiuménál, mily nagy jelenleg ezen forgalom. Csak pár szóval akarunk ez alkalommal megemlékezni a konzulátusi jelentések alapján, hogy az egyes piaczokon mily mérvben szerepel és szerepelhetne iparos forgalmunk.

Syrában, az összes behozatalnak alig $^1/_{10}$-ét tette az osztrák-magyar. A 627,075 frtból a bőr 81,292, a kötél 49,288, a fa 54,518-at, a selyemáru 48,211-et, a divatárú 39,727, az

apró áru 38,176, a gyapotáru 31,263, az irópapir 40,166, a különfélek 168,905 frtot képviselnek. A fő kiviteli czikkek bőr, gyapju, dohány, szivacs voltak.

Naupliába Triesztből faáruk, kötelek, vasáruk, papir, gyarmatáruk mentek 185,430 forintig; Triesztbe szivar és dohány, bőr.

Pireusba szintén csekély a kivitel aránylag. Faáru, üveg, gyufa, liszt Pest és Fiuméből, aczél, gyertya, tükrök, gépek, kötél, szappan, illatszer, apró áru, butor, varrógép, papir, óra, sör, ruha, szegek. A vasra nézve olcsósága miatt az angol vas van előtérben.

Patrás forgalmánál a fő baj az útrendszer hiánya, mely miatt nyugoti Görögország el van zárva. Különben az angol ipar óriás tért hódított ott. Van három gyapot-, egy gyapjufonóda, három sütőgyár, két kén- és olajgőzmalom, két bőrgyár, három szeszfőzde.

Triesztből főleg a gyapju és selyemkelmét, papir, üvegáru, petroleum, fa, butor, kalapok, gépek és rövidárut hoznak 4.2 millió frank értékben. A kivitel Triesztbe azonban a liverpooli egyenes összeköttetés óta megcsökkent.

Calumatába a bevitel gyarmatárú, szeszesital, rizs, fa, vas, kötél játsza a főszerepet, az egész forgalom csekély; kivitel Triesztbe füge, gubacs, fa, olaj, szőlő s más egyéb áru.

Pyrgosba a katakolói kikötő szolgál, de ott az angol forgalom napról-napra jobban szorítja ki a triesztit.

Corfúban erős lábon áll az, majdnem annyi levén, mint az angol. Sajnos, hogy a trieszti czikkek főleg átfutó természetüek csak.

Zantéban a Lloyd emelkedő üzlettel bir. Főkiviteli czikk a mazsola szőlő, főbehozatali a szappan. Az összes osztrák-magyar forgalom mintegy 400,000 frt értékre rúg.

Cataloniába a kivitel bükkfa czölöp, deszka, liszt, gyapot, gyapjú, selyemárú, üveg, vasáru, stearingyertya félmillióig; a behozatal onnét bőr, szőlő, olaj és bor.

St. Maurába az osztrák-magyar kivitel czukor, kávé, liszt, rizs, tőkehal, petroleum, üveg, burgonya, fa, papir, szög, donga; a behozatal pedig onnan olaj, bor, lenmag, szesz, gyümölcs, bőr. Mindez jelentéktelen.

6. *A szigetek* szintén ezen osztály alá sorozhatók. A márványtenger szigetei alig vannak müvelve; az égei tengeré pedig főleg halászattal foglalkoznak. Mytiliniben van olajtermelés (mintegy 300,000 mázsa vitetik ki) és selyemtermelés (kivitele 50,000 oka), szintugy mint Samoson méztermelés. Ezenkivül Chio és Rhodus kikötőinél a gyümölcsökkel van élénk kereskedés. Cyprus sziget a legjelentékenyebb mintegy 200,000 lakossal. Terem mintegy 3. m. kiló árpa, $1^1/_2$ buza, aztán bora, olaja, mogyoró, gyapot, dohány. Kiviteli czikke a bor és a gyapjú. Kréta-sziget szintén termékeny, olajfatermeléssel, juh- és méhtenyésztés, azután selyemgyártással stb. Mindezen szigeteknél azonban az angol forgalomé a hatalom, s az osztrák-magyar forgalom csak nagyon másodrendü szerepet játszik.

Igy a chiói konzul jelentése szerint a Lloyd rendes járatai daczára az oda való kivitel csekély; kézműzeti árú, papir, kávé, czukor, üveg, apró áru, kötélre szoritkozik; a bevitel főleg mandola, mazsola. Ez utóbbiból Triesztbe 320,000 forint érték vitetett be.

Hasonló áll részletezés nélkül a rhodusi konzul jelentésében is. Canacaban a Kréta szigetén főleg átviteli czélból állottak meg a Lloyd gőzösök, s a 9 millió forint forgalomból (beleértve a Candia és Rettimo kikötők forgalmát is) alig $^1/_2$ millió esett az osztrák-magyar lobogóra.

Cyprus szigetére nézve kedvezőbb némileg a jelentés, azt havonta négyszer érintvén a Lloyd-gőzösök. Az innen való kivitel főleg gyapot, bőr és borra szoritkozik.

Meg kell még itt Maltát is emlitenünk, a hova csak az »Adria« társaság hajói jártak rendesen. Malta a berber államok lerakó helye, és természetesen az angol kereskedés foglalta el teljesen. Az osztrák-magyar forgalom elenyésző. Espartero füvet sem innen visznek többé a papirgyárak; a buzát Malta most Oroszországból kapja, az iparczikkeket Angliából, s miután ott van a forgalom zöme, nagyon természetes, hogy az egész kivitel is oda irányul. A konzuli jelentés azt véli, hogy bőr, üveg és faárukkal lehetne sikerre kilátás, mint szintén buzával is, ha kibirná az utat. Ez utóbbi állítás azonban alighanem tévedésen alapúl. Tény azonban az, hogy ez idő szerint az egész égei, archipelagosi és márványtengeren

aránylag nagyon csekély az osztrák-magyar forgalom, s csak nagy küzdelemmel lehetne e piaczokon nagyobb tért hóditani.

7. *Kis-Ázsia és Perzsia.* Kis-Ázsiának nagyrésze szintén egészen hasonló viszonyok közt van. Az archipelag és a márványtengerre szóló egész része természetesen ép úgy ki van téve a nyugati ipar versenyének, mint a szigetek. Ezen terményben gazdag vidékek forgalma ennélfogva csaknem kizárólag a nyugat által mozgattatik és ebben az osztrák-magyar monarchia is csekély részt vesz, a magyar ipar a fentebb már elmondottak szerint alig valamit. A márványtengerre nézve elmondottuk a megjegyzéseket Konstantinápolyról. Syria gazdag vidékeiről pedig, melyek, mint Aleppo, Alexandretta (a jövő Eufrátesvölgyi vasut kiindulási pontja) Beyrut és Latakia dohány- és selyem kivitelről hirlesek, egyező jelentések szerint nagyon csekély az osztrák-magyar forgalom. Triesztbe például Latakiából gyapot, dohány, szivacs és kecskebőr alig 40,000 kilogramm szállíttatott; Beyrutból alig valami, a selyem Marseillebe vitetik, az oda való bevitel fez, (300,000), posztó (1.356,000 frank érték); 900 láda aczél; 700 láda papir és 500 akó sör. Alexandriából a kivitel főleg fa, behozatal majdnem semmi. Aleppóból szintén igy áll a dolog. Rendes közlekedés nincs is a vidékkel, de az angol s franczia versenyt alig is birnák meg. Ugyanez áll természetesen az összes háttérről is, Mesopotamia, a Libanon, Palaestina stb. mellékéről is.

Az égei tengerparton még aránylag legjobban áll az osztrák-magyar forgalomra nézve Smyrna, a melynek kikötői forgalmát már fentebb részleteztük. Itt háttérül csak azt jegyezzük meg, hogy az összes forgalom 83·4, s az osztrák-magyar ebből 12·4 millió forint. A behozatali czikkek közt az aczél Thurn gróf Klagenfurt melletti mühelyeiből jő, a posztó Morvából, az apró áru Bécsből. A viteldijak összeállítása a konzuli jelentésben mutatja, hogy ezen forgalom egyik legfőbb akadályozója a fejlődésben a tarifa-rendszer.

Smyrnának különben magának is jelentékeny ipara van. Cumberbasek konzul jelentése szerint van ott 1000 ács, 3400 kőmüves, 500 kovács, 600 szabó, 1000 czipész, 600 varrónő, 1000 pék, 3500 napszámos stb. s ezek legkisebb bére a varrónőknél 6 penny, a férfi munkásoknál egy shilling. Van két

vasut, az egyik Aidin, a másik Cassaba felé, s a város lakossága mintegy 160—190,000 főre megy.

A fekete tenger mellékén kissé másként kellene állani a dolognak, kivált ha a dunai gőzösökről egyenes összeköttetés volna a kis-ázsiai kikötőkbe, főleg Trapezuntba. E vidék nem gazdag maga, legfeljebb egy millió kiló gabnát termel és 2.200,000 oka dohányt, azonkivül bőröket. Az ipar vászon, kötél, szőnyeg és schawlokra elég nagy, de csak a helyi szükségletre. A samsuni konzul jelentése szerint a szesz és butorok már most is a Dunáról jönnek, s nagy elterjedésre tehetnének szert, ha szállittathatnának tovább a hegyek közé be. Fontosabb azonban a trapezunti forgalom, mely ez idő szerint főleg angol kézen van. Itt összpontosul a perzsa forgalom s a Hochstrasser svájczi czég minden módon igyekszik kezébe keriteni azt. A poti-tiflisi pálya megnyilta csökkenté, de csak kis részben a forgalmat. A baj az, hogy a Perzsiába átvitelnél sok a faggatás, utak nincsenek stb. E miatt, de meg hajóközlekedési hiánya miatt is, csekély az osztrák-magyar forgalom oda. Az összes 9.3 millió forint perzsa bevitelből csak 180,000 frt esik teheráni jelentés szerint az osztrák-magyar bevitelre; ebből fő (130,000 frt) a posztó, aztán (18,000) az üveg, aztán vászon papir, paszomántáru, óra, gyertya, szivar, aczél, apróáru. A posztó Bécsből és Brünnből, a vászon Siléziából, a papir Fiuméből stb. kerülnek, a többi forgalom angol, franczia és belga kézen van. A jelenleg létező összeköttetések ennélfogva nagyon kezdetlegesek. Egy vámmázsa szállitása a tengertől Teheránig 8 frtba is belekerülvén Pollák műve szerint, nem csoda, ha a forgalom csekély. De hogy e forgalom nincs a mi kereskedelmünk kezén, az nagyobb csoda, midőn hozzánk esik legközelebb. A persa shawlok, nyers termények, szőnyegek, selyemszövetek kivitele ép igy esik ki kezünkből, pedig természetes közelünkben volna, s a mi fő, mindkét forgalom, a behozatal és a kivitel — egyenlően jutalmazó volna. Annál nagyobb kár elhanyagolása.

Ezekben ismertettük a török birodalom forgalmi helyzetét. Meg kell még Viquesnel derék munkája után (I. 293. l.) említenünk, hogy e század elején a török kormány nagymérvü kisérleteket tett arra, hogy ipart teremtsen. Nagy gyárakat

építtetett, a melyek azonban megbuktak. Csak egy pár maradt fent. Igy Islivnén egy posztógyár a katonaság részére; igy Eyonban egy sergyár, Smyrnában egy papirgyár, Izmidben egy festett posztógyár stb. A megbukás oka nagyobbára a rosz kezelés volt, és maga Viquesnel is megjegyzi, hogy gyapotszövés, selyemszövetek, selyemszövés, himzés, paszomántmunkákban igen kitünő munkák vannak. A szőnyeg-termelés évi értéke 13 1/2 millió frankra becsültetik. Ezek külföldre is kikerülnek sokszor, bár a gyári termelés meglehetősen elnyomja. Sok oly iparág van azonban, mely, mint a bányászat is — fényes jövővel kecsegtet, s a keleti himzés stb. mutatja, hogy a finomabb munkákra való izlés sem hiányzik. Mindenesetre azonban az egyes törzsek nem egyformán szerepelnek a termelésben. Igy a törökök köztudomás szerint csak az apró kereskedéssel foglalkoznak, a turkomannok szőnyegeket készítenek, a tatárok főleg mezőgazdasággal, az arabok kereskedéssel, a maroniták és drúzok selyemtenyésztéssel, az izraeliták kis üzlettel, a görögök kereskedéssel, mint szintén az örmények is. A szláv népek közül a legtöbb földmives. A bolgárok, szerbek, bosnyákok, czinczárok, albánok, kurdok mind a müveltség alsó fokán álló földmivesek. A cserkeszek tolvajok és rablók, az európai beköltözöttek és a persák főleg kereskedők. Azon népzavar tehát, mely a török birodalmat jellegzi, a közgazdasági foglalkozásban is meglehetősen ki van fejezve. A bécsi kiállitás alkalmával lehetett látni, hogy az öltözet is különböző, a szükségletek is mások. A »törökországi népviseletek« czimén 1873-ban Konstantinápolyban megjelent derék munka ad róla fogalmat, mily részletes tanulmányokat kell tenni a kivivő iparosnak ez irányban is, alkalmazkodván a fogyasztó természete, viszonyai, izlése és szokásaihoz.

8. *Románia.* Románia keleti szomszédaink közt legismeretesebb nálunk. Régi időtől fogva volt üzleti összeköttetés, s ma a Dunán, mint szintén mellékfolyóján az Olton kivül a Bibesco és Stirbey hospodársága óta nagyrészben kijavitott és jó karban tartott jud-krajovai-ut a vulkán szoroson, a rimnik izlácsi a veres-torony-szoroson; a campina-plojesti a tömös-szoroson; az ujzon-plojesti a bodzaszoroson; az adjud-foksáni az ojtoz-szoroson: az adjud-komaventi a ghymesi-szoroson; a piatza-

bakani a békás és tölgyesi szoroson köt össze bennünket Romániával, a melyhez még számos benső ut és most már vasut is járul, Bukovina, Várna felé, hasonlóul a két uj magyar csatlakozás, mely bizonyára emelni fogja e forgalmat. A tengeri kikötők élénk összeköttetésben vannak egész Európával, s néha a viteldijak olcsóbbak Londonba és Marseillebe, mint Triesztbe. Ez az oka, hogy azon oldalról a verseny nem képes. Quarterenként gőzösökkel a viteldij Londonba $5\frac{1}{2}$—9; Marseillebe $4\frac{1}{4}$—$7\frac{1}{2}$, Triesztbe $4\frac{5}{6}$—$6\frac{3}{4}$ shilling. A svájczi áruk épen azért veszik Marseille felé utjokat. A lakosság száma 5 millió, a főfoglalkozás a gabnatermelés. Az évi termelés kiló számra 6. Haan Ernő adatai szerint rúg $3\frac{1}{2}$ millió buza, 0.3 rozs, 2.9 tengeri, 1.2 árpa, 0.2 zab, 0.3 köles, ezenkivül bab, lencse, kender, viasz, dohány, kolompér, széna. Ujabb időben a repcze is kezd terjedni. A szőlő müvelés évi eredménye 5 mil. vedra, szarvasmarha van 3.7, sertés 1.2, ló 0.8, juh 5, kecske 0.5, méhkas 0.3, szárnyas 14 mil. darab. A selyemtenyésztés hanyatlik.

Az ipart illetőleg falukon csak a korcsmárosok és kovácsok az iparosok; a parasztok maguk épitik házaikat, csinálják butoraikat; a nők maguk fonnak-szőnek. Van 7,000 malom és 33 gőzmalom. A szesz, tengeri, rozs, árpa, burgonya és szilvából készíttetik. Van 2000 szeszfőzde, évi 4 millió frt értékü termeléssel. Ez adatokkal szemben a jassyi-konzul azt állítja, hogy csupán Moldvában évente 8—10 millió frank értékre megy a szesztermelés, s hogy csupán Moldvában 30-nál több gőzmalom van. Ez esetben vagy az oláhországi ipar tulságos kicsiny, vagy a mi hihetőbb, a Hahn báró adatai tulságos alacsonyak. Van 70 vágóhid, 500 timármühely, 300 sajtkészítő hely, 600 fürész; a famunkát házieszközökre nagyobbára czigányok teljesítik. A háziipar készít vászonból ingeket, kendőt, ágyneműt,és a nyáron hordott ruhát, a gyapjuból pedig a sajak, aba, dimije, a férfi-öltözet készíttetik. Szintén otthon készül a női öltözet is, kivéve a zárdákban készült szőnyegeket, fátyolokat és himzést. A kecskeszőrből kocsi fedők, zsákok készülnek. A nők ingei és kendői saját termelésü selyemmel himeztetnek ki. Van azonkivül falun több fazekas, téglavető, mészégető. A városokban van mintegy 600 pék, kenyér és

kétszersültre, benszülött czipészek, szabók, gubások; bárány-bőrből készül az öltözet nagy része. Az ipar többi része izraeliták és idegenek kezén van.

Ezen iparos állapotok alapján az év elején a magyar kormány figyelmeztette is az iparosokat, hogy Romániában a képfaragók, vasöntők, rézöntők, czinöntők, festők, sárgarézművesek és csirizelők csak azon esetre számíthatnak jövedelmező keresetforrásra, ha jövedelmező tőkéjök van; a bányászok, kohászok, vésnökök, fésüsök, kosárkötők, takácsok, selyemkészítők, kötélverők és posztószövők sehogy sem; végre a bronzművesek, puskamüvesek, esztergályosok, bodnárok, reszelővágók, ötvösök, szerkovácsok, mázolók, kovácsok, lakatosok, bádogosok, aranyozók, kalaposok, kárpitosok, asztalosok, órások és czukrászok majdnem biztosan kapnak alkalmazást.

Van egy posztógyár Cogolnicseanóban, 72 serfőződe, egy fémöntőde, egy agyagáru gyár, egy kemencze gyár, 29 nyomda, sok téglavető hely, 60 gázgyár (nagyobbára petroleum finomításra), több gyertya és szappangyár, nehány jelentéktelen üveg és porczellángyár. Az összes külkereskedési forgalom a behozatalban 90, a kivitelben 70 millió forint. A kivitelből 48 millió gabona, aztán 9 milló gyapju, $1^1/_2$ millió bőr; 6 millió élő állat, 2 millió zsir, sajt, vaj; 2 millió mag; 1 millió fa, 1 millió ásvány, 1 millió ásványtermék. A kivitelből mintegy 15—16 millió megy hazánk felé. A jassyi konzulatus 1875. évről szóló jelentésében említett többlet a tengeren át vevén utját Trieszt felé. Ez utóbbi tétellel hangzik egybe Boeresco külügyminiszternek m. évi jul. 9. tett azon állítása a bukaresti kamarában, hogy az osztrák-magyar bevitel 1873-ban Románia felé 83 millió frankot tett, a kivitel pedig Romániából 47 mil. frankot. A behozatalból a kőszén, vas, gyapotáru, nyers vas, porczellán, china és alpacca ezüst, bronzáru, vasbutor, thea és gyarmatáru Angliából jő. Francziaország vásznat, butort, selymet, czukrot, bort küld. Hollandból czukor; Oroszországból fém, fémáru, bőráru, harang; Olasz-, Görögországból déli gyümölcs, márvány, kőmunka jő; Németországból gyapot, gyapjuáru; butoranyag, ékszer, aranyáru, illatszerek, lámpa stb.

A giurgevói konzul 1875. apr. 28. kelt jelentése szerint 1874-ben a bevitel 92 millió frank, a kivitel 136 millió frank volt. A kivitelben 101 m. a gabna, 14 m. az élő állat, 20 m. az állati termény. A bevitel főtárgyai a gyarmatáruk, kézmű, fém, üveg, festékáruk, vászon, kész öltönyök, czipész áruk, papir, kőszén, gépek, dohány, szeszes ital, kocsik, ásványvizek stb. A fogyasztási czikkek származását nem lehet meghatározni, s azok feloszlásához több kétely fér.

Ezen forgalom részletezésére nézve a crajovai konzul megemlíti, hogy oda a gyapotáru Angliából vitetik, a sör Kőbányáról, a liqueur azonban Finktől Gráczból; a gyertya és szappan szintén Gráczból; keményítő és tapasz az aradi keményítő gyárból; borok Kleinosektól Gráczból, kézmüzeti áruk Bécsből; üvegáruk Belgiumból; kocsik Weitnertől Gráczból, malomkövek Lafert-ek; a magas viteldijak daczára, miket ezekért fizetni kell, a magyar malomkövek nem kelnek; agyagáruk Erdélyből, bőráruk Nürnbergből; márvány és kőfaragó munkákat Budapestről. Baj az adók és igazságszolgáltatás szövevényes volta, az utak roszasága, a vámok, a vámhivatalnokok megvesztegethetősége.

A turn-severini konzul szerint az összes kivitel bőr, bor, gyapju, sertés, gubacs és gabonában Magyarország felé történt, onnan hozattattak be a vasáruk, czukor, gépek, pálinka, butorok, kézműáruk, bor, bőráruk, papir, liszt, vászon, gyertya és szappan. Ez a rendes forgalom onnan. Ezenkivül a ser, fonal, márvány munkák, üvegáruk, olaj és különböző áruk forgalma mutat emelkedést.

Plojestről Erdélybe gabna vitetik be, onnan liszt hozatván ki, a ló is onnan hozatik. Posztó, bőr, rövidáruk, vas, fűszer-áruk onnan kerülnek főleg; ugyszintén építőfa, gerendák és deszkák a román vasutépítéshez, Plojestről a petroleum vagy a Dunára, vagy Erdélybe vitetik fel.

Giurgevóból főleg a petroleum és gabna szállíttatik fel. A kivitel ugyancsak a fentebbi áruk. Angliából jő a gép, kőszén és nyersvas, Francziaországból a selyem, czukor, bor és liqueur; Oroszországból és Hollandból czukor; Belgiumból vas, posztó, Olaszországból és keletről gyarmatáru, déli gyümölcs, márvány, mész.

Foksánból a kivitel fa és faszén, gabna, bőr és bor. Tengeri és búza vitetik Erdélybe is, bor nem. Angliából hozatik a gyapot, lenáru, gépek, vas, rövid- és üvegáru; franczia és belga a finom kelme, selyem, divatáru, fegyver és óra, német a gyapju, nürnbergi, áru, vászon; az osztrák-magyar monarchiából jő a gyapjuáru, czipő, kész ruha, vászon, gyufa, üveg, papir, vasáru, brassói czikkek, faáruk. A kereskedés örmények, zsidók és görögök által üzetik, a kisebb ipar németek, magyarok, zsidók és bolgárok által. A földmives munkások magyarok, kiknek bevándorlása növekedik.

Ibrailába a behozatal részint a Lloyd, részint a dunai hajók által történt. Főleg a pamutszövetek, vászon, illatszerek, selyemszalagok, kész ruhák, kalapok, gyolcsáru, keztyű, gyufa gyertya, sör, üvegáru, butor, asztalosáru, kaszák és brassói áruk jöttek. Jött zongora és kocsi is. Ez utóbbi 11. Jelentékeny volt a gép, fa, vasbutor, vaj és sajt, gyertya és szappan behozatala. Ugyancsak az ibraili konzul 1873-ban a dunagőzhajótársaság hajóin a behozatalt következőre becsüli mázsákban: 12,631 gyapotáru, 27,764 gyarmatáru, 21,257 liszt, 42,294 só, 10,948 czukor, 55,811 árpa, 30,980 vas, 933 szén, 836 stearin, 10,813 czérna, 1288 gyertya, 732 apróáru, 6959 kézműzet, 718 olaj, 6791 rizs, 2678 bor, 1144 gyapju, 6924 szén, 10,200 tengeri, 627 hal, 1800 köles, 5000 rozs, 761 vászon, 1430 fémáru stb.

Ismailába behozatott a dunai hajókon 1.947,989 frt és kivitetett 447,222 frt érték. A kereskedés főleg görögök kezén van.

Galaczba nem kevesebb, mint 76 vontató hajó érkezett egyenesen Bécsből, a dunagőzhajótársaság hajóin kivül. Ez a főpiacz Romániában. Butorok főleg a Dunán jönnek, a hajlott fából készült székek és butorok nagytetszésnek örvendenek. Papir Bécs és Fiuméből, vas és bőráru Bécs felől; bécsi és pesti keményítő jó keletre talált, és versenyez az angollal. Bőráruk Pollák bécsi gyárából, selyemáruk szinte, szappan és glycerin Sargtól Bécsben. Bor Pozsonyból és Pestről, pezsgő Grázból is, liqueur Zara és Grácz, sör Schwechátból; posztó és ruha tekintetében Bécs, Pest és Brünn, — kocsi tekintetében Bécs uralkodik. A czukor és ásványvizek kerestetnek, a

bécsi kályhák is. Gyapotáruk svájcziak, az üveg nagyobbára belga; a kőszén, vas és gépek angolok. Kocsi is hozatott, mint szintén liszt, szesz is lefelé. Kivitetik főleg a gabona, s e mellett a Bukovina, Erdély és Moldvából ide tutajon jövő fa. Ez görög és török kezekben van, csak egy magyar foglalkozik vele: Lázár Jakab, Tölgyesből, Erdélyben. Ez nagy forgalomra képes, kivált az erdélyi deszka. A forgalom utja Pietrón át a Sereth folyóra, onnan Galacz és Konstantinápolyba. Évenkint 1 millió deszka kel el, némely évben több is.

A jassyi konzuli hivatal is ezt jelenti az erdélyi deszkákra nézve, oda a Beszterczén át menvén. A zsindelyeknek is volna jövője, ha a Tarben és Trotus patakok használhatók volnának. Bor vitetik be Ojtozon is; a szeszipar ki van fejlődve, a bőrök bevitele Pestre és Debreczenbe élénk, szőtt és kötött, vászon, gyapju, selyemáruk, öltönyök, posztó, kalapok, gyarmatáruk mind a vasuton jönnek Ausztrián át. A borszéki savanyuviznek van kelete. A vasáruk is osztrákok és angolok, a gépek angolok. A kefekötő és szitaáruk Észak-Magyarországból jönnek; a borok közül a budai, vilányi, tokaji és egri jönnek be. Az iparczikkeknél egyáltalában nem nagy mértékben van képviselve a magyar, kivált a csernovicz-jassyi vasut megnyilta óta.

Miután a magyar monarchia fentebb közölt forgalmát nem lehet biztosan magyar forgalomnak tartani Kelet felé, Romániába a Dunán sok osztrák és nyugot-európai áru hozatván be, talán nem lesz érdektelen közölni az erdélyi vámhivatalok adatait a román forgalomra. Behozatott ugyanis a statistikai hivatal adatai szerint Erdélybe mazsolaszőlő 179, más déli gyümölcs 678, czukor 35, kerti termelvények 6344, buza 14912, kétszeres, köles 42,472, tengeri 340,095, zab 10,066, liszt 1256, olajmag 1431, hal 9161 mázsa. 1430 darab ökör, 4096 tehén, 60,352 juh, 86,854 sertés, 1318 ló. Bőr 5934, juhbőr 8327, sajt 3019, zsir 489, fagygyú 1172, szőlő 1117, bor 2461, tüzifa 5242, földszurok 18,721, kőolaj 12,653, timsó 6048, gyapju 49,372, szappan 157, rongy 177 mázsa.

Ugyanakkor kivitetett Erdélyből czukor 139, kerti termelvény 3488, árpa 1151, liszt 1693 mázsa. 29.754 darab juh, 3.747 bárány, 738 ló, kolbász 309, viasz 746, ser 646, tüzifa

41,951, festőanyag 203; ásványviz 7415, fris vas 5729, durva vas 1698, pamutfonal 132, lenfonal 135; pamutáru 119, lenáru 3011, kötélgyártó áru 8645, gyapjuáru 5345, öltönyök 1364, papir 8795, bőráruk 3875, cserépáruk 1666; vasáruk 970, fémáruk 166 mázsa. 232 darab kocsi. Apró áru 286, vegyészi áru 394, gyertya 2791 mázsa stb., a mi élénken mutatja az irányt, melyben Erdély kereskedése részt vesz a Romániával folytatott kereskedésben.

E forgalom teljes értéke mintegy három millió forintra becsültetik.

9. *Szerbia.* Szerbia kereskedelmét a magyar és török határon a behozatalnál 900,000, a kivitelnél 1.100,000 font sterlingre becsülik az angol irók. A legutóbbi években millió piasterekben (egy piaster = 9 kr), következő volt az, Brachelli adatai után:

	1866	1867	1868	1869	1870
a behozatal	108.3	132.3	149.9	131.3	139.7
a kivitel	91.9	124.1	189.1	169.3	153.

E számok nem nagyon térnek el a fentebbiektől, s összehasonlítva az osztrák-magyar forgalom sem ellenkezik velök. Mac-Culloch (268 l.). számításai szerint e forgalom oly arányban oszlik meg, hogy a magyar határon való behozatal mintegy $^3/_5$-ödét, a kivitel mintegy $^5/_6$-odát teszi az összes forgalomnak, a többi Románia és Törökország felé esvén. Ubicini szerint (910 l.) az összes forgalom $^{11}/_{15}$-öde megy a magyar határon, $^3/_{15}$-öd a török, és $^1/_{15}$-öd a román határon át. E számok átlag megbizható természetüek, beleszámítván az átvitelt is, mely Albania és Macedonia felé megy Szerbián át.

Az utolsó években ugyanez volt az arány; osztrák értékü forintokra áttéve ugyanis volt a belgrádi konzul jelentése szerint:

	1866	1870	1871	1872-ben
a kivitel	7.599,246	12.238,168	11,050,952	14.392,368
a behozatal	8.670,662	11.238,168	11.092,716	11.302,824

Az utolsó évi kivitel 179.9 millió piasterében a főczikkek voltak a buza 4.5, az ökör 20.2, a tehén 4.3, a sertés 76.3, juh 2.2, bőrök 17.3, gubacs 8.1, aszalt szilva 6, szesz 3.4, gyapju 5.1, fagyu 0.9 millió piasterrel, ezek együtt 149.3 milliót kép-

viselvén. A jelentés panaszkodik, hogy a keresetforrások folyvást roszak, a pénzszükség nagy, nem tud fizetni senki, kénytelen tőkéjét támadni meg a birtokos, s a zelenasinak nevezett uzsorás kezén van.

Sokkal részletesebb felvilágosításokat szolgáltat az angol konzulok fent idézett jelentése az ipari és kereskedelmi viszonyokról Szerbiára nézve is. A lakosság általános szegénységét 1870. végéről Watson munkája is (841. l.) éles hangon ecseteli. A földnek nincs értéke; iparos osztály nincs, csak Belgrádban és Kragujeváczon a fegyvergyárban, végül nehány vas- és rézbányász Madanpeken. Csaknem minden czikk készen hozatik be. Butor és kocsi Bécsből és Pestről, a vasáru egy része Belgiumból is. A belgrádi lakosság európai ruhát hord és a szabóipar ott virágzik is idegen mesteremberek által. A szabó, ha a mesternél lakik 1—2, ha darab számra dolgozik, 2—3 shillinget kereshet naponta, a czipészek hetenkint — ellátáson kivül — 10—15 shillinget. A benszülött szabók erős bolgár ruhát varrnak a jobb módu parasztok részére, és 5—25 font sterlinggel évszámra fizettetnek a lakás és tartáson kivül. A bocskor készítők szintén, de a bocskor legnagyobb részét a parasztok magok csinálják otthon téli estéken, a ruhát gyakran, a vászonneműt mindig otthon készítik. Kalapot csak Belgrádon viselnek, de az behozatik, a fez szintén, a parasztok nagy része egyszerü bárányból visel. A kereskedésben rendesen a kereskedő rokonait használta, ujabban kezd idegeneket is, ellátáson kivül $7\frac{1}{2}$—25 font sterling fizetéssel. Ezeknek két-három nyelvet kell beszélniök. A viasz gyertya készítők a nagy viaszgyertyákhoz, a melyek az egyházi ünnepélyeken használtatnak, rendesen évszámra fizettetnek; a házi használatra való gyertyák behozatnak.

A benszülött iparosok nagyobbára épitők. A kormány politikai czélokból emelni óhajtván Belgrádot, az ott épitőknek ad a telek fele értékeig olcsó kölcsönt. Az épitkezés ezért nagy és nyáron sok embernek ad ellátást. A kőmives és ács 2—4 shillinget kap naponta; a napszámosok — nagyobbára nők — $1\frac{1}{2}$—$1\frac{2}{3}$ shillingig; a festők 2—6 shillinget. Ezek épitik a téglaházakat; de a szegényebbek sár és patics házakban laknak, melyeket albán és macedón mesterek

építenek, kik egy-egy inassal együtt naponta 2½—4 shillinget kapnak. Kovácsok vannak szerbek is nyers munkára, patkolásra, ezek ellátáson kivül 4—10 font sterlinget kapnak évente, a lakatos ellátáson kivül ½—1 fontot kap hetenként. A pékek közül a szerbek készítik a közönséges fekete kenyeret, 5—20 font évi fizetéssel, a beköltözöttek a fehér tésztát és süteményeket 30—40 font st. évi fizetéssel. A könyvkötők és pinczérek csaknem mind idegenek, még a falusi csárdákon is czinczárok. A cselédek magas bért kapnak és roszszak. Szerbia inkább pásztor, mint földmivesnép, s nem lévén nagy birtokosok, a paraszt kis területét maga műveli meg. Ezért csak Belgrád környékén kell ily munkás, ez is főleg magyar alattvaló, mint szintén a szőlőpásztorok és téglavetők is. A madanpeki rézbányáknál 8—9 angol és pár magyar bányász van alkalmazva. A kenyér és a hús bent termesztetik, a sör behozatik, a bor bent terem s elég erős; a dohány jó, a czukor, kávé és thea behozatik. A kőszén nem használtatik tüzelésre, csak a fa, mely a rosz utak miatt nyáron olcsó, de télen drága. Főzelékből legfőbb a kolompér és a káposzta. A köznevelés nagyon gyenge, a lakások roszak és drágák, s azért külföldi iparosok nem is igen települnek le ide, nem akarván lemondani kényelmükről. E mellett a munkakereslet sem állandó. Igy csak a söpredék iparos jön ide, rendesen részeges, használhatlan emberek, kik elszökdöstek hazulról.

Kanitz a maga derék s részletes munkájában 1868-ról a közlekedés hiányának tulajdonít minden bajt. A régi utak elenyésztek s a jelenlegiek Mithad pasa által kezdeményeztetve, roszak és elégtelenek. Milos fejedelem 1845-től nagy gondot fordított reá, s most némi — a törvény szerint a községek által fentartott — utak vannak Belgrádtól hat főirányban. Egyik Alexinácz felé, a másik Szabács felé, a harmadik Novibazárig, a negyedik Viddin felé, az ötödik Topolya és Csacsak felé, s a hatodik Radujevácz felé. De ez utak magok is roszak, mellékutak pedig egyáltalában nincsenek. Mihály fejedelem ezért alapította a közmunka miniszteriumot, melynek hatása a korlátolt eszközök miatt a nagy szükséghez képest csekély.

A Dunán kivül a Morava a főfolyó, de ez rendezetlen

állapotban van. Ujabb időben ugy erre, mint a posta és a távirdaügyre nagy gondot fordítanak; mindez azonban kétségkivül hatalmas lendületet vesz a vaspálya megnyilta után, mely Belgrádtól Alexináczig egész területében áthasítván a szerb földet, az óriás világforgalom tagjává teszi azt.

Az ipar ügyében nem sok a tett lépés; az ipar egy része ugyan teljesen szabad, de az ipariskolák ügye nem emelkedik, s az 1865. február 10-ki bevándorlói törvény által nyujtott kedvezmények sem látszanak elegendőknek lenni. Nehány szabó, czipész, fazekas, kovács, könyvkötő és ezüstmüves kivételével, kik mesterségöket a legprimitivebb módon üzik, más ipar nincs; minden külföldről hozatik be.

A kereskedelem természetes főpontja Belgrád, az ottani vámhivatalon át megy a Szerbiában forgó áruk $^1/_3$-ada. A porosz konzulatus szerint a főbaj az, hogy a külföldi, még osztrák-magyar czégek is feleslegesnek tartják ügynökségeket állítani fel. A kész ruha, czipő, keztyű, bőr és papiráru, üveg és porczellán, mint szintén a gyarmatáru és czukor nagyobbára magyar területről jő. 1867. szeptember 22-kén e czélból alapíttatott a szerb kereskedő-egylet, melynek hatása már most is érezhető. A kereskedésből származó peres ügyek elintézésére békebirákon kivül, kik ingyen járnak el, Belgrádban van egy külön kereskedelmi törvényszék is, egészen európai mintára beszervezve.

Ha a magyar-szerb forgalmat (melynek azonban — mint fentebb láttuk — tetemes része külföldi, és még nagyobb része ausztriai) vizsgáljuk az 1871-ki adatok alapján a statistikai hivatal kimutatásai szerint: következő adatokra jutunk.

Behozatott Szerbia felől ugy a magyar, mint a horvát és tótországi vámhivataloknál bejelentve: gyarmatáruk és déli gyümölcsök 57, dohány 31, kerti növények 21,349; buza 17,515; többi gabnanemü 3670; olajmagvak, repcze 36,637 mázsa. Élő állatokból 27,429 darab szarvasmarha, 16,017 juh és bárány, 348,757 darab sertés, 911 ló, 161,124 nadály. Ezen kivül bőr 24,618, kecskeszőr 1944, friss hús 1632, faggyú 4268 mázsa. A tüzifa behozatala csekély; kőszén 5376, cser 3786; gubacs 27,862, kőolaj 8306; réz 1114; gyapju 26,836,

selyemgubó 15; félig kész bőr 4940; faáru 129; hulladékok 242 mázsa.

A kivitelnél szerepelt kávé 83, czukor 26,649; kerti termelvények 10,410; tengeri 17846; árpa 4796; liszt 27,283; hal 1906; stearin 106, olaj 710, ser 37,120; eczet 1615; pálinka 4631, bor 20,835; tészta 1036 mázsa. Ezenkivül száz köbláb számra 3753 fa. Kőszén 76,865; tégla 23,221; mész 4834; malomkő 2675; festő és cserző anyagok 412; terpentin, szurok 896; konyhasó 141,305; mireny 567, ásványos viz 573; vasgálicz 1457, szóda 417, ólom 562, vas 4916; aczél 2939, vasöntvény 3367, pamut 621, pamutáru 2134; lenáruk 3572; gyapjuáru 1311; öltönyök 301; kefe- és szitakötő áru 607; papir 8186; bőráru 2712; faáru 7639, üvegáru 10,142; kőáru 2844; cserépáru 9460; vasáru 9518; fémáru 1246 mázsa. Ezekhez járul még 299 darab kocsi; gép fából 1011, vasból 593; apróáru 1045; vegyészeti termelvények 3271; stearin gyertya 675; fagygyú 213; szappan 290; gyuáru 5950; irodalmi és műtárgy 126; olajmagpogácsa 3175; és végre bőrhulladék 1189 mázsa.

Hogy az Ausztriában egyenesen keleti rendeltetéssel feladott és az osztrák vámhivataloknál külföldről egyenesen keletre átvitel czéljából bejelentett árukból mennyi esik Szerbiára: arra nincs adatunk. Valószinü azonban, hogy a kivitel onnan is ugyanezen czikkekből és ugyanezen arányban történt Szerbiába, a mint valószinü az is, hogy a fentebbi árukból tekintélyes rész részben külföldi, részben pedig osztrák eredetü, mely nálunk megtörte utját, s ugy aztán tőlünk adatott fel Szerbiába szállításra.

10. *Oroszország.* Azon adatok, a melyek a legutóbbi időkben kerültek főleg Mathäi 1872. és 1874-ben megjelent munkái által Oroszország iparáról a nagy közönség közzé, egyáltalában nem arra valók, hogy reményt keltsenek bennünk keleten ez irányban kivitelre. A legerősebb védvám e kivitelt már önmagában is lehetetlenné teszi; de még ehhez más oldalról az ipar tekintélyes kifejlődöttsége járul.

Az orosz lentermelésre nézve az 1872. évről megjelent konzulatusi monografiák adnak kimerítő tudósítást; s az egyes iparok gyári termelvényéről 1870-ben egy orosz pénzügymi-

nisteri kimutatás jelent meg. E szerint 19,431 gyárban 373.1 millió ezüst rubelt tett ez iparok termelvényének értéke. Ehhez 4492 szeszgyár járul 300 millió rubel termeléssel; 343 dohánygyár, 2112 serfőződe és 365 czukorgyár, együtt 40.891,086 rubel termeléssel; ugy hogy 26,643 gyárban összesen 714.063,622 rubel áru termeltetik.

Hasonló kiterjedésü a kézi és házi ipar is; a malmok, czukorfinomítók, gépgyárak, bőrgyárak, gyapju, gyapjuszövődék, posztógyárak, gyapotfonódák oly nagy mértékben vannak az országban, hogy — mint a »Nemzetgazdasági Szemle« mondja — a »ki ezeket látja, majdnem azt kell hinnie, hogy Oroszország azon két iparágban, mely a modern ipari tevékenységnek mintegy két sarkát képezi, versenyre kiván kelni Angliával, Belgiummal és Francziaországgal«.

Ehhez járul még a hatalmas vasuti hálózat, mely ez iparnak utat nyit kelet felé, a káspi tenger mentére; a nagy gabnakivitel Odessza piaczán (Brachelli adatai szerint azon 636 millió hektoliter gabonából, melyet az orosz birodalom termel, Odessa a konzulatusi jelentés szerint 1874-ben 4·090,023 csetvertért 46.724,141 ezüst rubelt vett be!) mely nagy mennyiségü külföldi pénzt hoz be; a földhitel támogatása olcsó pénzzel, a mezei iparok emelése, a külföldi behozatalnak majdnem pusztán oly czikkekre való szorítása, a melyek bent a nagy birodalomban nem teremnek és nem termeltethetnek: s ime, tisztán áll előttünk állapotunk, mely szerint Oroszországba bevitelre egyelőre nem számolhatunk, sőt ellenkezőleg ott természetes, és pedig hatalmas ellenfelünk fejlődik, melyet, hogy megelőzzünk, minden igyekezetünket ki kell a még most üres piaczok elfoglalására fejtenünk, azokon idejekorán biztosítván magunkat.

A birodalom Feketetengerre nyuló déli részeiben, — s erről van itt főleg szó, — most a czukorrépa termesztést forcirozza erősen a kormány és a termelő közönség; dohányt már most is visznek ki onnan. A behozatali czikkekből fő a kőszén, gyapot, nyers vas, kőolaj. Aránylag csekély lehet az egész forgalomban, mely 1874-ben a kivitelnél Odesszában 51.2, a bevitelnél 44.7 millió rubelre emelkedett, a monarchia bevitele s az ott megforduló hajók főleg gabona behozatalért

mennek oda. Az ipar terjesztésére tett positiv intézkedések s a magas védvámok negativ hatása oly tényezők, melyek egyelőre a nagy kivitelhez kötött reményeinket lehetetlenné teszik.

Az osztrák-magyar gőzösök közül mind a Lloydnak, mind a Dunagőzhajó-társaságnak rendes járata van Odessába. Az előbbiből 43, az utóbbiból 48 gőzös érkezett oda, összesen (hozzávéve a 24 egyéb gőzöst is) 75,944 tonnatartalommal, a mihez még 91 vitorlás érkezett 36,319 tonnatartalommal 1874-ben. S ezen több, mint 110,000 tonnatartalom behozatala épen a fentebbi okok miatt nem ment fél millió rubelre (937,180 frt).

A konzulatus jelentése szerint ujabban a kormány Szebastopolból is nagy kereskedelmi kikötőt akar létesíteni; de hogy a fenti okoknál fogva ez sem fog járulni a magyar keleti forgalom, különösen pedig a kivitel emeléséhez: arról nem lehet semmi kétség.

---

2. Keleti kiviteli képességünk ma.

A fentebbi részletezés után, — mindegyik jelentékenyebb piaczon előadván a szükségletet és annak jelen fedezeti módját, — egyátalában nem nehéz tájékozni magunkat. A főbb kereskedelmi városok (ezek közé lehet venni Belgrád, Bukarest, Galacz, Giurgevo, Smyrna, Konstantinápoly, Janina, Philippopol stb.) kivételével a szükségletek még mindig a megszokott felé irányulnak, s igy — daczára az emlitett városokban létező európai igényeknek és szükségleteknek — a kivitelnek e létező szokásokhoz kell alkalmazkodnia, hogy behizeleghesse magát, ha szabad e szót használnunk, — a nagy közönségnél, mely csak évek mulva kezdi meg szükségletei megváltoztatását.

Oroszország versenye az egyik ok, mely sietésre int. A másik az, hogy a *tengeren folyó kereskedelem* mindig több tért hódit. A Dunán feljő egész Giurgevóig, azon át Bukarest, sőt Krajováig, a várnai vasuton Ruscsukig, a macedóniai vasuton Konstantinápolytól Philippipolig, Salonikitól Sofiáig.

Ezen egész vonal és vidéke tehát az idegen verseny miatt, mely kiszorított az Archipelágról, szorit Görögországból, megver Konstantinápolyban, Smyrnán és Galaczon: legalább is kétséges, bárha a vasut megnyilta uj előnyöket ad nekünk is. E terület már járt ut az idegen kereskedelemnek, mi előttünk pedig nagyrészt járatlan. Hogy azonban Romániában Erdély még most is piaczot talál: mutatja, hogy ott is van jövőnk, s olcsóbb, biztos közlekedés mellett hódithatunk is vissza azon területből tetemes részt, melyet részint a fekete tengerről, részint a csernovicz-jassyi pályáról jövő nyugati verseny foglalt el.

Ha azonban itt még mindig kétes álláspontunk: *egészen biztos lehet délkeleti Romániában, Szerbiában, Albania, Bosnia és Thesszalia némely részén.* Ezek elfoglalatlan területek, közel vannak hozzánk, s még a Konstántinápoly vagy Salonik felé vezető vasut megnyilta esetén is kedvezőbb helyzetben leszünk a nyugati iparnál. Ha pedig már most megkezdjük, és erélyesen megkezdjük a teendő lépések foganatositását, tanulmányozzuk az oda való viszonyokat és szükségleteket, gondoskodunk ügynökökről, szóval előkészítjük a talajt mind ott, mind idehaza: — a mennyire előre lehet látni, — teljesen biztos győzelmünk. A rajtunk átfutó nyugati versenynél közelebb esünk, jobban ismerjük a helyzetet ott; a tengerről jövő nem birhatja meg a szárazföldi szállítást is oly messzire, s igy e piacz hatalmunkban lesz.

A fentebbiekben igyekeztünk megfelelni azon kérdésre: hogy melyek a szükségletek keleten? S most pár szóval adhatunk választ arra, hogy hazánk jelen viszonyai mellett ezen szükségleteknek melyik részét lennénk képesek fedezni.

A mi első sorban a *mezei ipart* illeti: annak *nincsenek kilátásai keleten*; sőt ellenkezőleg. A keleti gabna, — ha a közlekedés olcsó utja megnyilik előtte a Dunához, vagy egyenesen vasuton — bizonynyal komoly krizissel fenyeget. Szerencsére azonban a főbuzatermő helynek, Romániának piacza a tengeren át ez idő szerint az angol szükséglet fedezésére vétetik igénybe, az ottani gabnaárak az észak-amerikai export által szabályozva vannak, s igy a világpiaczra nézve, — s pedig épen a gabonára nézve, jobban, mint bármi más czikk

tekintetében, ez szabályozza az árakat, — nem nagy jelentősége lesz ezen eseménynek. E tekintetben tehát szelidebb lesz a válság a magyar termelőre nézve is, kit az ausztráliai gyapju versenye már ugy is érzékeny módon megtanitott a világforgalom esélyeinek fontosságára. Mindazonáltal nyugati piaczainkon lérzékeny lesz a verseny, s keleti szomszédaink földjáradéka a mi rovásunkra fog emelkedni. A gabnavámok teljes megszüntetése Románia felé okvetlenül fog maga után huzni némely keserü következést is, a mely pedig csak oly módon lesz szelidíthető, ha e veszteségnek legalább egyenértékét iparunknál nyerjük meg.

Kénytelenek vagyunk konstatálni azt, hogy a mezőgazdaság minden ágára ki fog terjedni e hatás. A buza, rozs és tengeri most is nagy mértékben hozatik be hozzánk. A romániai jelentések egyhangulag hirdetik, hogy a világforgalom repczeszükségletét tekintetbe véve, a repczetermesztés ott is gyökereket kezd verni; a gyümölcs termesztés Bosniából fenyeget; a lentermesztés óriás fejlettségét Déloroszországban külön emlékiratok hirdetik. A burgonya bizonyára nem lesz kivétel; az árpa és a zab most is behozatali czikkek hozzánk. A répa, komló és káposzta-tenyésztés volna hivatva nálunk részben nyersen is kiviteli czikk lenni, de főleg iparos feldolgozottság alakjában, s hogy ily módon ma is van a többi czikkre nézve is talajunk keleten: az tagadhatatlan.

S ezt kezdhetjük a *liszt* kivitellel is. Behozhatunk gabonát: kivihetünk lisztet. Fentebb láttuk, hogy ez tényleg igy van most is, s ezen gyakorlat fejleszthető, mert a liszt és lisztnemüek vámmentes kivitele Romániába épugy biztosítva van, mint a gabna vámmentes behozatala onnan, valószinű lévén más oldalról, hogy Szerbia és Törökország felé is ki fog ez köttetni. A fiumei gőzmalom szerepét Románia, Szerbia és Bosnia felé átvehetik az aradi, a temesvári, az erdélyi — különösen a kézdivásárhelyi, brassói — malmok, sőt a budapestiek is. Köztudomásu, hogy a magyar őrlésre praemium adatik, s ezen előny felhasználása annál inkább sietős, mert nagy részben ettől függ Budapestnek, mint gabnakereskedelmi helynek, jövő fontossága; másrészről pedig majdnem biztosan lehet számítani reá, hogy ezen ipar keleti szomszé-

dainknál is a legelsők közt fog kifejlődni, már csak a gabna kivitel szempontjából is, a mint arra Romániában már meg is tétettek az első lépések. Minthogy gőzmalmaink vannak nagyon is elegendő számmal, ez iparág fejlődésére bizton lehet számitani, és semmi kétség benne, hogy mindaddig, mig e termelő országok nem lesznek ellátva elegendő malommal, ezen iparág fejlődése óriás dimenziókra képes, mert termelvényeinek is egy uj piacza nyilik meg keleten, mely — mint az eddigi tapasztalat mutatja, — eléggé biztos. Hanyatló malomiparunknak, melyen oly érzékeny csorbát ütött a krizis, uj élete lenne ez. Ha a távol Braziliában és Angliában megbirja a versenyt: bizonyára meg fogja birni közel keleten is. De a térfoglalással sietni kell, mert csaknem mathematikai bizonyossággal a gabnatermő helyeken magukon fog a kapcsolatok után kifejlődni ez ipar.

Hasonló állana az *olajtermelésről*, ha volna olaj ipar. De ez nagy mértékben el van hanyagolva nálunk. A kőolaj és petroleum tekintetében hozzánk nagy mértékü a behozatal, s ebből nem is tehetünk kivitelt. De ha a repczekivitelt olajban vinnők ki: piaczunk volna keleten. Egyes vidékein az országnak, a hol a sok olajat fogyasztó görög szertartásuak többségben vannak, ma is tekintélyes az olajütés, s a helyi forgalmat ellátja az ipar, sőt egyes vidéki városok ily iparból jóllétre tettek szert; igy például Visk Máramarosban. Valóban nem volna lehetetlen a lenmagolaj, napraforgó és repczeolajat oly mértékben termelni, hogy a keleti piaczokra nyers terményeink egy részét ily alakban vigyük ki. A faolaj versenye Kis-Ázsiából és Epirusból alig volna veszedelmes a román és szerb piaczokon; nyugatról pedig rajtunk át majdnem lehetetlen a verseny. Ezen iparág még nagy termelést nem mutathat fel; eddig nem volt természetes piacza; most lesz és a kisérlet megtételét valóban kár volna elodázni.

Boraink kivitelére nézve sem oszthatom azon illusiót, a melyet táplálni szeretnek sokan. Romániából gyenge bort hoznak be — a mázsánkint 2 frt 63 krnyi rendkivül alacsony behozatali vám által támogatva — most is; fentebb láttuk, hogy Szerbiában is terem középszerü, Rumélia, Albania, Macedónia, Epirusban, szóval az egész török birodalomban jó bor.

Nincs kétség benne mindezek daczára, hogy boraink sikeresen megállják a versenyt, s ha a pezsgő készítés általános lesz: a franczia gyártmányokat ki is szorithatjuk. Mindazonáltal bortermő országban legfeljebb a gazdagabb osztályokat nyerhetjük meg borainknak, a szegényebb osztály öntermesztett borai mellett maradván, mely az összeköttetések létesítése után az egész keleten hozzáférhető lesz. Csakugyan most is *csak kitünőbb borainkat látjuk kiszállítani, nyilván a gazdagabbak* számára. Valószinüleg ez lesz az eset jövőre is. Anglia, északi Németország és mindenek felett Oroszország volna boraink természetes piacza, ha a vám-különbözet ki nem szorítana onnan. Kelet felé csak kezelésünk jobb, és terményünk kitünőbb volta szerez bevitelt a gazdagabbak asztalára, de általános elterjedést nem vagyok képes jósolni. Borkivitelünk általános bajai kelet felé tünnek legkevésbé szembe. A termelő egyenesen szállíthat ki, mint az erdélyi pinczeegylet megkezdte, s valóban jobb borainkra nézve tetemessé emelkedhetik ezen kivitel, bár általános fogyasztási czikket alig képezhet.

A *fa kereskedés* nagy mértékben növekedhetik Románián át Konstantinápolyba, hogy ha az erdélyi erdők a patakok utján az Olttal, a Besztercze és Seret utján végül a tengerrel jöhetnének kapcsolatba. Fentebb érintettük, hogy ez üzlet ma is virágzik, s magyar ember kezén is. A vasuti összeköttetés által nemcsak a folyammelléki terjedelmes erdők vehetnek majd részt ez üzletben. Szerbia és Bosnia felé nincs mit számítanunk ez üzletre. Terjedelmes erdőségek vannak ott, a melyek ez idő szerint hozzá férhetlenek az uthiány miatt. Ha a közlekedés megnyilik, bizton számíthatunk reá, hogy e termelés nemcsak a helyi szükségletet fedezi, hanem Konstantinápolyban is megjelen versenyzőül, sőt a dongákkal Fiuméban is megjelen, mint erre már volt is eset. Az $187^4/_5$-ki magyarországi 44 millió darab $^{36}/_{1}$ méretű dongatermelés már ma is érzi az »Erdészeti Lapok« szerint e versenyt, 4 millió darab jövén Bosznia és Szerbiából már most is, főleg a Morava s Kulpa utján. Jövőnk e tekintetben azonban a feketetenger felé van, s e jövőt annál inkább is fel kell használnunk, mert már jelenünk is van, és egy uj értéket teremt. E tekintetben

a kincstárnak, mint nagy birtokosnak kellene jó példával elöljárnia, melyre Divald jelentése is utalt. Valószinü, hogy midőn a műfa vámmentes bevitele Romániába kiköttetett: a kormány nemcsak Bukovina érdekeire, de saját erdélyi birtokaira is gondolt. Természetesen az eljárás okszerüségét, s nem a rabló-gazdaságot kell terjeszteni, s annál inkább, mert az erdők pusztulását a makk és gubacs termelés is megérzi, melyet már ez idő szerint is nagy mennyiségben kell keleti szomszédainktól, különösen Szerbia és Boszniából szerezni meg.

A *baromtenyésztés terén* átalában *nem versenyezhetünk* keleti szomszédainkkal, kik főleg pásztor nép, s földjöket nagyjára nem lévén képesek másként értékesiteni, óriás nyájakat tartanak. Tény gyanánt is, mind a szarvasmarha, mind a juh, mind a kecske és sertés főleg keletről jő hozzánk, s ha az uj román vámtarifa szerint jövőre a juh és bárány egészen vámmentesen jő be, az ökör 4 frt 20 kr. helyett 2 frt; a tehén 2 frt 10 kr. helyett 1 frt 50 kr.; a tinó ugyanannyi helyett 75 kr; a bornyú 42 kr. helyett 25 kr. vámot fog fizetni: előre látható, hogy a behozatal még sokkal nagyobb lesz; s pedig körülbelől hasonló elvek szerint fog megköttetni a pengetett szerb és a módosítandó török szerződés is. Nemesfaju lovakat talán vihetnénk ki keletfelé idővel, mint annak most is vannak már előjelei. Hogy sajtot, viaszt és mézet vihetünk ki most is: az bizonyos. S ha sajt készitő társaságok létesülnek, méhészeink a temesvári egylet példáját s az országos gazdasági egylet buzdítását követik: az erdélyi szászok példája mutatja, hogy forgalmunk a bőjtös és sok viaszt fogyasztó keleten e czikkekben tetemes lehet. A szarvasmarha és sertésre leghelyesebb a mostani rendszer: sovány állatok behozatala s kövérek nyugotra szállitása. Vajha a szarvasmarha-üzletnél is létesülne egy, a kőbányai sertéshizlaló társasághoz hasonló vállalat. Még helyesebb volna a húskiszállitás, melyre tétetnek kezdemények; kolbász ma is elég mennyiség szállíttatván keletre. Ez esetben a bőr is itt maradna, a faggyu, zsir és csontok, mint szinte a serte is; egyszersmind szeszgyártásunk emeltetvén e mellék-kereset által. A gyapju és bőr behozatalnál a feldolgozást kellene hazánkban teljesíteni, hogy ha már e termények megjelennek — a mi a vasuti kapcsolatok után

még nagyobb mértékben bekövetkezik — terményeink versenytársaul: legalább a munka haszna legyen a miénk. Ép ugy adhatna ez tápot sok iparnak, mint a keleti gabna malomiparunknak, a kész termény feldolgozva e czikkekből is kész vevőt találván keleten. De erről lentebb.

A *bánya-ipar* egész keleten el van nagyon hanyagolva, pedig egyetértők azon tekintetben a föld gazdagságáról a vélemények. Ragusa a XVII-ik században 200,000 darab aranyat fizetett bérül a szerb bányákért a szultánnak, és Viquesnel, a jeles geológ, bámulva irja le Albania és Rumélia gazdagságát e tekintetben. Hogy e gazdagság nincs kiaknázva: fentebb láttuk; *kész piaczunk volna tehát.* Ez ágban szerény azonban az ipar, s egyelőre alighanem le kell mondanunk a nagy forgalom reményéről. Egyedüli kivételt *vas iparunk* tesz. *Ennek van közvetlen jövője* is, s e közvetlen jövő biztositására jó jel, hogy a román szerződésben a nyers vas és rud vas vámmentes kivitele biztosittatott, mi valószinüleg Szerbia és Bosnia felé is ki fog köttetni. A legutóbbi események mutatták, hogy esetleg képesek vagyunk a stájer vassal is versenyezni, s a gömöri hatalmas termékeken kivül főleg a bihari, aradi és bánáti telepekre vár jövő, szintén az erdélyi bányákra nézve. A legutolsó évek vámmérséklése óta zsibbadt vasiparnak kell is az uj piacz, s e piacz rémitő szükségletet követel. A vas nehéz volta miatt nagy a közelség előnye, s valóban szomorú volna, ha az ez előnyben részesülő alsó-magyarországi és erdélyi ipar a tények: az eddigi kivitel által mutatott utat elhanyagolná. Az ipar nagy részben meg is van nálunk, a Keleti szerint oly óriás előnyökkel rendelkező gyalár-teleki vastelep kiaknázásának megkezdése nem várathat soká magára, annál kevésbé, mert hogy Erdély eddigelé csak 103,968 mázsát termelt az összes $6^1/_2$ millió mázsa magyar vasból: annak főleg a piacz hiánya volt oka, s nem a munkás viszonyok, melyek aránylag kedvezőbbek itt, mint a felső-magyarországi vasiparnál, azonkivül e telepek közel szénnel is rendelkezvén. Most kinálkozik piacz, kivált a Dunán feljövő angol és belga árutól még nem érintett Szerbia, Bosnia és Albániában. E tért el kell foglalni gyorsan, mig ott nem fejlődik ki a bányászat. A *kőszénből* az oraviczai és zsilvölgyi,

petrozsényi bánya van hivatva az eddigi kivitel nagyban folytatására, melyeknek jövője kétségtelen biztos, mint biztos volna sok más bányáé is, ha volna ezen vidéken, vagy a Tisza és Duna mentén. Itt is sietni kell azonban a román szerződésben kikötött szabad bevitel felhasználásával, mert a kőszénbányák megnyitása az európai török birodalomban a csatlakozások után nagyon is valószinü.

A *bányászati ipar többi ágában nincs jövönk egyelőre keleten.* A rézbányászat hanyatlásnak indult; az ólom, higany, ón, horgany, s a többi csekélyebb fontosságu ásványokban nem is igen volt; a kőolajnál keletről behozatalra szorulunk, s a többi ásványokban való kivitelünk főleg átviteli jelleggel bir. A konyhasó az egyetlen kivitel e téren. Szerbia és Bosnia felé most is jelentékeny e monopol czikk — ott 20% fizetés mellett engedélyezett — kivitele mintegy 200,000 mázsa évente. A román kapcsolat kiépítése után nem lehetetlen, hogy a marosujvári, tordai és parajdi sónak Románia felé is megnyilik utja, s a külföldi eladásra szánt 350,000 mázsa lényegesen emelhető lesz a kincstár javára. Ez azonban teljesen a kormánytól függ.

Az ásványvilágból még a vámmentes kivitelt a *mészre, a palatáblákra* alkalmazhatjuk sikerrel. Fentebb láttuk, hogy *malomköveink*, melyek pedig a Laferte-eket elnyomhatnák, nem részesülnek tetszésben. Ennek oka valószinüleg a készités módja, melyet tanulmányozva sikeres versenyt lehetne folytatni. Hasonló áll a *sirkövek és márványról*, melyek évről-évre emelkedő kivitelt mutatnak. Ha a Gerenday féle telep szomorú sorsa nem aggasztana: itt biztos emelkedés volna várható. Hasonló kilátás nyilik — legalább kezdetben — a *tégla gyártásra*, mely a Dunán át most is megbirhatná a versenyt. A mész kivitele ma is jelentékeny Horvátországból és ez emelhető; ugy szinte a palatáblák a Máriavölgyből, a köszörükövek, festékföld stb., melyek ma is kiviteli tárgyakul tekinthetők kis részben.

A *müiparra* térve át végül: sorra kell ismét vennünk az iparágakat. A mi először is a *gépeket* illeti: tény — és egyátalán nem szomorú tény, — hogy nagymennyiségü gépet hozunk be nyugatról. Tény az is, hogy különösen Ro-

mániában a Clayton és a Garrett féle gépek nagyon el vannak terjedve. Tény az is, hogy jelenlegi kivitelünk nagy része csak átvitel. Mindez azonban nem zárja ki, hogy gépiparunknak ne volna jövője keleten. A *Vidacs-féle gyárnak volt üzlete* keleten már, s az *eszékinek* most is van. A *fiumei Stabilimento tecnico* jól ismert keleten, s az *Eckel* malátazuzói is, mint a verseczi szeszfőző katlanok, s a Walser féle tűzoltó eszközök. Az egyszerűbb gazdasági gépekből, melyeknek iparát idehaza ugy is tönkre tette az angol gyártmány, kifelé nemcsak vihetünk, de viszünk is, tényleg fagép adván a jelen gépkivitel nagyobb részét. Ezen tekintetben kétségkivül a jövő még előnyösebb lesz, a mennyiben Szerbia, Bosnia és Albánia nyilik meg, a hol verseny sincs még ez idő szerint.

A *szállító eszközök* tekintetében a vasutak megnyiltáig kell gondoskodnunk a sinek és kocsik szállitásáról. E tekintetben ugyanis csekély számu kocsi és az Erdélyből vitt talpfák kivételével a keleti vasutakhoz nem járultunk semmivel. Annál inkább kell azonban előre gondoskodnunk, mert jelenleg nálunk sincs vasutépités, mig ellenben a kapcsolatok követelik, hogy akkor nálunk is épittessenek egyes vonalak. E tekintetben a *waggongyár*, *a Ganz- és Schlickgyár* már most tehetne lépéseket, nehogy annak idején későn érjen a piaczra. Ha egyszer a kapcsolatok megnyiltak: az egész kelet nyitva lesz előttünk. — A *közönséges kocsik* tekintetében előre haladt iparunk kivitele keletre már meg is kezdődött. Ha ma 700-nál több darab megy keletre: a közlekedés megnyiltával 7000-nél több is könnyen talál helyet. Kölber pesti, a vöröslődi, kolozsvári s egyátalán az erdélyi ipar jövője itt, már a fejlettség mostani fokán is egészen biztos. A *hajógyár*, mely O-budán van, egyetlen; de csak saját fogyasztására dolgozik a társulatnak, s innen hajó-termelése nem is szerepel a forgalomban. E tekintetben keletre valószinü kilátásunk ez időszerint nincs is, s legalább a keleti forgalom tényei igazat látszanak adni a »Honismertető«-nek, mely csak 60 ily iparost talál az országban. Ez iparra a Morava, Olt stb. menti erdőségek hivatvák.

Az *óraiparra nézve nincs kivitelünk;* az inga- és *fali-órákra* nézve azonban ezen ipar házi ipar alakjában különö-

sen a *székelyeknél* és *horvátoknál meghonosítható volna.* Ez esetben az ujonan megnyiló keleti szükségletek durva, olcsó óra-áruban ép ugy általunk fedeztetnének, mint a hogy ellát ma Svájcz ipara minket is finomabb áruval, bár pár szegedi, temesvári és pesti czég alighanem finomabb áruból is vihetne ki. Ez iparág tehát népi, házi iparul ajánlható, miután előre láthatólag tömeges lesz a szükséglet, és népünk képes is reá. A *hang-* és *zeneszerek tekintetében az osztrák ipar meglehetősen elnyom*, s igy egyelőre ezen a téren nem igen van komoly kilátás, bár tudtomra Beregszászi sikeresen kisérlette meg e tekintetben is a kivitelt keletre.

Az *ásvány-ipart* illetőleg a tégla és cserép tömeges kivitelét és kiviteli képességét már említettük. Ezen ipar, ha gyárilag üzetnék a keleti és déli határokhoz közel, mind az épitkezés, mind — kongó tégla gyanánt — az utépitésnél nevezetes fejlődést vehetne kelet felé, mint a vukovári és uj-gradiskai példa is mutatja. A *fazekasság* is azon iparok egyike, a melyeknek 100,000 forintot tulhaladó *kivitele van már ma is keletre.* Kőhalomszék, Mohács, Pécs, Szlavonia, Marosvásárhely, Torda sokat szállítanak ki, főleg közönséges árut. Ez az agyag-pipa kiszállítása által is fokozható, a mely megfelel a keleti igényeknek, legalább a hozzánk közel eső keleten, a hova a konstantinápolyi luxuriosusabb áruk még nem hatottak el. A zágrábi, krapinai, pécsi, lippai, brassói kőedénygyáraknak szintén tetemes kivitelök van keletre, s ha a porczellán-termelés még nem fejlődött ki, s herendi gyárunk — egyik méltó büszkeségünk — is megbukott : annak oka sem a kaolin hiányban, sem a munkások ügyetlenségében nem keresheto. Ma azonban tény, hogy amint a fazekas- és kőedénygyári termelvények tetemes mérvben szállíthatók ki a keleti piaczokra : épugy lehetetlen porczellán terménynyel jelennünk meg ott.

Az *üveg-ipar* kivitele félmillió forint körül jár kelet felé a szárazon. Ezen kivitel egy része azonban csak átvitel. Semmi kétség sincs azonban, hogy a Slavonia és Erdély felé kimenő nagy rész hazai termény. Ez iparunknak *van is jövője keleten.* A konstantinápolyi konzul jelentése 1873-ról említi, hogy az üvegipar jelen kivitele főleg annak kö zönhető, hogy

a kivivő termelők alkalmazkodnak az ottani szükségletekhez, mi természetesen általános elvül volna követendő a keleti kivitelnél. Ma a bükszádi, zalánpataki, borszéki, görgényi stb. erdélyi huták jelentékeny kivitellel birnak. A vasut megötszörözheti ezt. Anyagunk és tüzelő-anyagunk van; ezen iparnak minden föltétele megvan, van már képzett munkásosztályunk is. Piaczunk mellettünk; ha valahol: itt kell biztosítanunk e piaczot a cseh verseny ellen, mely különben is finomabb árukat termel, s aztán nyugat és Trieszt felé gravitál, honnan az Archipelág partjait is nagy részben, — mint látjuk, — elhódította.

A *fémipar* terén a vasiparról már fentebb szóltunk. Ezen termelési ág jövője nagy kelet felé. A *vas-butorok*, *vasedények*, tüzmentes szekrények, takarék-tüzhelyek, légszeszóragyár valószinüleg kiviteli képességöket megtartják jövőre is, kivált, ha a keleti határokhoz közel eső vasgyárakkal hozatnak kapcsolatba. Hasonló áll a *fegyverekre* nézve is, ha a készítés a székelyeknél népiparrá tétetnék. Az $184^{8}/_{9}$-diki szomorú időkben a székelyek derekasan megmutatták, hogy ez iparágra nagyon is képesek, s ha Weipert vidékén ez népipar: itt is hálás dolog volna azzá tenni, kelet felé nagy volna kivitele. Kirner fegyvereiből különben több kerül most is keletre, s a budapesti fegyvergyár — befejeztetvén a honvédség fölszerelése — dolgozhatnék a keleti piaczra is, a hol — mint fennebb láttuk — a fegyver az egyetlen, általános fényüzés. A fémipar többi neméből a *rézedények* kivitele a szász földről és a *harangöntés* volnának főleg keleti kivitelre dolgozó iparok; a finomabb aranyárus munkák azonban aligha, ezeknek csekély sulya a belga, franczia és német szállítást teljesen megbirván rajtunk keresztül is.

A *vegyészeti termelvények* közül az *ásványvizek* kivitele érdemel figyelmet. Ez természetes fejlődésnek indul s bizonyosan fog is fejlődni. A gyógyszerek kivitele inkább átvitel. A szikső gyári előállítása csak ujabban honosodott meg a bocskói gyár által; ugy ennek, mint a szlavon hamuzsirnak kivitele helyett azonban kivánatosabb volna azokat itt használni fel, és például üveg alakjában vinni ki keletre. A *keményítő gyártás* azonban, — mely Aradról ma is nagy mértékben kerül

keletre, — jó jövőnek néz elébe, s e tekintetben is, mint a malomiparnál, — a gabna behozatal s a feldolgozott termény kivitele nemcsak kivánatos, hanem lehetségesnek is mutatkozik. A többi vegyészeti iparból a *gyertya és szappangyártás* emelendő ki. Ennek alapja is megvan a régi szegedi és debreczeni szappanosokban; gyárakba egyesülve tetemes kivitelt tehetnének. A nagyszebeni, brassói s a Flóra-gyár tekintélyes kivitelt tesz jelenleg is keletre. Félő, hogy a román vámszerződés, mely a feldolgozatlan stearint vámmentesen ereszti be, a gyertya kivitelnek némileg gátot fog vetni. A *gyuáruk* nagy kivitele, ámbár iparunk e téren minőség dolgában nem rosz, a statistikai hivatal által is puszta átvitelnek tekintetik. A többi vegyészeti anyagokból még az enyv és kocsikenőcs lehetne keletre kiviteli czikk.

A *tápanyagok* gyártásánál a *szesz, czukor, dohány és sör* veendők főleg figyelembe. A szesz gyártásnak, mióta önhibáján kivül mondhatni teljesen bezárult előtte Olaszország piacza, kelet felé kell jövőt szerezni. Az alól visszatérítés 1868-ban rendeztetvén, s a román bevitel — bár sulyos feltétel mellett — most már lehető lévén, valószinü, hogy ez uj piaczot, — mely mind Románia, mind Szerbia, mind Bosnia és Albaniában sok szeszt fogyaszt, az utóbbi helyeken termelt szilvorium és a kezdetleges szesztermelés mellett is, — a krizis által különben is felette nyomott szeszipar igyekezni fog felhasználni. Ez ipar eléggé virágzó nálunk, s a marhahizlalás mellett további fejlesztése is kivánatos, mi az uj piacz megnyilta által biztositva is lesz. E tekintetben tehát kész iparunk, ugy szintén az eczet és a liqueurre nézve is. Hasonló vámtétel mellett sem árthat a porosz verseny, s az orosz termelés még nem kivivő; igy csak a belföldi iparral van verseny, a melylyel szemben pedig eddig is diadalmas volt a felette kedvezőtlen viszonyok daczára is kivitelünk, mint azt maga Cogalnicseanó is elismerte a bukaresti kamarában m. é. julius 9-kén, kijelentve, hogy szeszárukban a védvámok daczára sem volt képes a román ipar a magyar behozatal versenyét kiállani. E védvám pedig abban állott, hogy a vámhivatalnokok önkénye még megerősbittetett, mert a szesz értéke romániai vedrenként legalább is 30, a söré pedig 15 leivel volt beval-

landó és ennél olcsóbb ser vagy szesz bevitele nem engedtetett meg. A kiviteli képesség szintén a liszt és keményitő osztályába esik, nyers anyagot hoz be és ipari terményt visz ki.

A czukoripar — fájdalom — nagyon is ellenkező képet mutat. A budapesti kereskedelmi kamara nem kevesebb, mint tizenhárom gyárat emlit, a melyek bukófélben vannak. Nem birjuk ki a versenyt a kedvezőbb termelési viszonyok közt dolgozó osztrák iparral, hozzá még ugyanazon adósuly alatt. A cseh répa nagyobb czukorképessége mellett még az adó visszatérítés mellett való kivitel is kétséges, kivált jelen viszonyai közt gyárainknak. Pedig, hogy kész piacz a keleti szomszéd: azt az eddigi tapasztalat is igazolja. — A söripar keleti térfoglalása szintén bizonyos, mint azt a tények is igazolják. A kőbányai, s méginkább a nagyszebeni gyárnak tekintélyes kivitele van. Igaz, hogy a magyar sörtermelés még ez idő szerint nem fedezi a hazai szükségletet sem, s hogy még ide bent is elegendő a piacz: mindazáltal az ujonnan megnyilt piacz bizonyosan emelő hatással lesz ez iparágra is. — Végül a dohány iparra nézve is várható némi kedvező változás kelet felől. Igaz, hogy keleti szomszédaink dohány termelő országok, de ha a feldolgozási rendszer nálunk változik, náluk pedig például a szivarfogyasztás terjedni fog, nem lehetetlen, hogy nyers dohányuk egy részét ide hozzák feldolgozás végett. Ez azonban teljesen a kincstártól függ, mint monopol.

A *szövésipar egész területén hátra vagyunk.* A pamutfonás és pamutszövés alig érdemel említést. Egy fonó intézete s öt fonógyára van az egész országnak, azonkivül egy festőtelep Óbudán, egy másik Szegeden. Ez irányban tehát ma kivitelről — bármily nyereséges lenne az a keleti nagy szükséglet mellett — alig lehet szó. A leniparra nézve is nagyon félő, hogy a házi ipar feldulását követő válság ideje alatt Oroszország hatalmas lentermelésével tulszárnyal bennünket. Pedig épen kelet felé, Bácsmegyében és Szlavoniában van jó len és kenderünk, s ennek felhasználása kézműiparszerüleg, házi iparilag átalánossá vált. Ezen iparágnak, mint szintén a kötélverésnek is, megvan alapja és jövője. Az egész országban készen van még a munkáserő a régi takácsokban. Ha ezek

gyárakká egyesülnének, s igy a gyári termelés előnyeit egyesitenék szakképzettségökkel s a kitünő hazai nyers terménynyel: biztos, hogy nemcsak hazánkat szabadítanák fel az osztrák behozatal alól, de keleten is megvernék a háziipart, s az e czimen külföldre szivárgó évi 15—25 millió forint megtartása mellett még mi kaphatnánk belőle pénzt.

Hasonló áll a gyapju iparra nézve is, mely Erdélyben még népiparilag üzetik, azonkivül 35 kallómalomban, Veszprémben gőzkallóval, két takaró egy pokrócz és 9 posztó gyárban, melyek között a gácsi és losonczin kivül főleg az első erdélyi gyapjugyár társulaté Orláton visz ki jelenleg keletre. E mellett a szászság népipara magában Höltevényen 60—80,000 vég posztót termel, melynek egy része kikerül. Ez iparág — habár a behozatal ma nagyobb belőle, mint a kivitel, — bizonyosan életképes már ma is a keletre való kivitelben s még életképesebb lesz, ha a keleti csatlakozások megnyiltakor piacza nagyobb terjedelmet nyer. A szászsági népipar ott könnyüvé teszi a gyárak létesitését is. Átalában azonban jól esik már itt megjegyezni, hogy a len, mint a gyapjuiparnál a kivitel nagy része kelet felé az erdélyi vámhivatalnál jelentetik be, tehát a legnagyobb valószinüséggel a hazai ipar termelése.

A selyemipar felélesztésére tett többszörös kisérletek eddig nem vezettek sikerre. Keleti szomszédaink selyemtermelő országok lévén: most az ideje, hogy a selyemszövést, mely nagyon is ajánlatos házi iparnak, átalánossá tegyük ily mérvben. Ha a brussai selyem Lyonban dolgoztatik fel: csakugyan kár volna az albániai selymet messzibb ereszteni hazánknál. Egyébbiránt a selyem csekély sulya és terjedelme miatt messzire is megbirja a versenyt, s igy — bár kilátásaink idővel vannak — ma nagy jövőt itt nem álmodhatunk. Hasonló áll a csipke és paszománt, aranysodrony stb. iparról, melyekre nézve — mint fentebb láttuk, — keletnek is tekintélyes ipara van.

A *kész öltönyök és pipere-czikkeknél is felette hátra vagyunk;* ezekért is óriás pénz megy külföldre tőlünk. Ha a 45-65 millió forint körül ingadozó behozatal által jelzett belföldi szükséglet ellátására nem képes nagyobb mértékü terje-

delmet venni ez iparág: valószinüség arra sincs, hogy egyhamar nagy lendületet vegyen ez irányban kivitelünk, bárha azon durva szükséglet fedezésére a kezdetleges ipar inkább van hivatva. Ha az európai öltözetet nem vihetjük ki: kivihetjük a közönségesen ottan használt öltözeteket, a melyek tekintetében csak a házi iparral kell küzdeni. Erre azonban az ottani izlés tanulmányozása stb. szerfelett szükséges. A sapkák, fezek stb. kivitele miért van most is osztrák kézen? s nem lehetne-e könyen a közönséges öltönyök kivitelét kezeink közé keriteni? Tény azonban, hogy ma nincs ez ipar annyira kifejlődve, s hogy csak idő multán várható e jövedelmező üzlet. Nép-iparnak azonban ez is nagyon alkalmas volna.

Az egyéb szerves anyagokat feldolgozó iparok közt nálunk a *bőripar* áll mennyiségre nézve oly hátul, mint minőségre nézve elől. Timáraink jó hirüek, s virágzó ipart folytatnak a keleti határokon és az északi megyékben. Ez iparnak szép multja van nálunk, jövője is az. Ép ugy a czipészeké is. S hogy ezen iparnak, kivált ha az iparosok gyárakba egyesülnének, a keleti kivitelben van szerepe: mutatja az, hogy Szlavonia- és Erdélyből ma is sok kerül ki keletre. Ha bennünket Bécs áraszt el lakkos czipőkkel: mi bizonyára eláraszthatjuk bocskorral, csizmával és nyereggel keletet. Itt is van kész munkás anyag a timárokban, s bizonyosan ez iparág — természetesen itt is főleg a legközönségesebb termeléssel — emelkedni fog tetemesen a keleti kivitel megnyilta által. A finom bőrmunka, és a kesztyűipar nehezen mutat közel jövőben kilátást a kivitelre, de legfőkép azért, mert nincs.

A *papirgyártás* nálunk derék alapokon nyugszik. A fiumei papirgyár messze kiviteli hálózatát, mely Odessától és Brasiliától Londonig terjed, érintettük fentebb; az erdélyi péterfalvi és zsernyeti gyár sokat visz az erdélyi határon át Romániába. Ma Szerbia, Bosnia és Albániában kevéssé ismerik még a papir becsét, de bizonyosan terjedni fog az, s itt szép jövőnk nyilik meg, annyival inkább, mert a gyapjuszövés és malomiparral ez is azon ágak egyike, a melyeknél a nyers anyagot (itt a rongyot, meg még távolabbról az esparto füvet, melyet — mellesleg megjegyezve — nálunk is lehetne ter-

meszteni —) hozzuk be s a kész terményt visszük ki. A papíráruk kivitele csekély, mert nálunk termelése is csekély.

A *faáruk* tekintetében zsindely, donga és a legdurvább házi és gazdasági eszközök termelése nagyon előre haladt. A faipar ma is népipari jelleggel bir a székelyek között s kivitele is az ilyennek van főleg. A zsindely és dongáról, melyeknek számára megnyilik a piacz a kapcsolatok megnyiltával s az erdőségek hozzáférhetővé tételével — felesleges szólnunk is, Marseillet is mi látjuk el, keleten is miénk a hatalom, a hol és a mennyire tudniillik épen keleti szomszédaink terményei — mint fentebb láttuk — nem fognak versenyezni velünk. A házi eszközök faiparára nézve a Thonet testvérek gyára, a budapesti egyes asztalosok, a szegedi és budapesti asztalos társulat tetemes kivitelt tesznek, részben tettek kelet felé is; a közlekedés megnyiltával ez még inkább lehető lesz. A finomabb butorok kelete azonban, — melyekből a karánsebesi fournirgyár, a szászrégeni gyár és a Thonet testvérek gyárán kivül a kézművesek is szép munkákat állitanak elő nálunk, — oly átalános elterjedésre nem számolhat, mint a székely ládák, skatulyák, hordók és egyszerü butorok. Ezek termelését kell tehát első sorban fejleszteni, illetőleg azon fejlődést, melyet ez iparág itt nyer a vasutak megnyiltakor, elősegiteni és más helyre is átplántálni. Ez valódi átalános népipar lehet, és pedig nemcsak a butorokra, hanem a fából készült apró árukra nézve is, a melylyel hatalmas forgalmat lehet teremteni.

A *szalma, nádfonás, kosárkötés, szitakötés stb.* nincs még eléggé kifejtve, ámbár a kosárkötés házi iparában a Csallóköz előre haladt már. Florencz példája mutatja, hogy ez iparág mily fejlődésre képes ott is. Hát még kelet határán. E tekintetben most Ráth K. buzgólkodik, s valószinű, hogy a fegyintézetek utján e semmi tőkét nem igénylő iparnak házi iparrá tétele jelentékeny mérvben keresztül lesz vive a kapcsolatok megnyiltakor.

A *művészeti iparnemek,* könyvnyomda, taneszközök, térképek, fényképek ipara egyes nemekben kivitelre képes. Posner és Beer vonalozó intézete s a fény- és térképek főleg belföldi fogyasztásra valók, sőt részben arra sem elégségesek;

de az ez iparnál mutatkozó ujabb lendület bizonyosan elég lesz arra, hogy kiviteli czikket adjon kelet felé. A jelenlegi kivitel főleg a hasonló (román és szerb) nyelvü irodalmi termékekben leli magyarázatát. Az apró áruk azon részére nézve végül, melyek a fentebbi rovatok egyikébe sem sorolhatók, szintén külföldről fedezzük ugyan szükségleteinket, de azért keleti szomszédaink alacsonyabb müveltségi viszonyára biztosan számithatunk sok — nálunk már lejárt és közönségesnek talált — apró áru kiviteli képességénél.

IV.

A KELETI KÖZGAZDASÁGI ÉRDEKEINK FEJLESZTÉSÉRE SZÜKSÉGES TEENDŐK.

I. Az átalános helyzet.

Ha a fentebbieken végigfutottunk: azon tétel igazolását látjuk, melyet tanulmányunk elején igyekeztünk hangsulyozni.

Keleten krizis van, sőt a nagy rész, mely előttünk a csatlakozások által meg fog nyilni, a közlekedés hiánya folytán még a krizis előtt áll, s igy szabad kezet nyerünk nálok, melyet csak a hátunk mellett álló iparos osztályok rajtunk átnyuló versenye, s a belföldi kezdetleges ipar ellensulyoz. Mi a krizis utolsó éveit éljük; iparunk fejledezik, nehezen, de positive fejledezik. Ez az előnyünk szomszédaink felett. Ez előnyt kell felhasználnunk. Szerencsére a csatlakozások létesitése elég későn történik arra, hogy ne a krizis teljében menjünk e térnek neki, honnan nem iparunkat, hanem földmüvelési érdeinket fenyegeti a válság; és elég jókor arra, hogy az uj formák alá a régi házi és kézművesi ipar maradványait összeszedjük, s a kész munkaerőt uj alakban értékesitsük. Ma már iparunk éled, fejlésre képes; s földművelési érdekeink eléggé megszokták a világ piaczba való belépésnek nemcsak áldásait, de az azzal egybekötött válságokat is.

Eddig nem lehetett forgalmunk kelet felé, nem csak azért, mert közlekedés nem volt, — mert hiszen Trieszt felé még sem volt messzebb akkor sem az út, mint Párisnak, vagy Drezdának; — hanem azért is, mert iparunk nem volt. A házi ipar nem nagy tényező a külforgalomban, az inkább a belszükséglet fedezésére irányul; s e házi ipar is egyszerre meg-

szünt, vele együtt kinos válságba jutván a kézmüipar is; a vasutak megnyilta s a vámtételek mérséklése által nem csak a fejlettebb osztrák, de a még fejlettebb külföldi ipar is egyszerre szakadván nyakába. Most nem csak az uj kezdeményeket, de a régi maradványokat is felhasználhatjuk keletre. Láttuk, hogy a házi ipar némely neme ma is kivitelképes; vászon, gyapjuszövet, faipar ma is versenyképes keleten, ezek mind a régi maradványai még. De e mellett már az uj alakban jő a liszt, a gyertya, a butor, márvány-termék, vas, kőszén, papir, szesz stb. kivitele és egy rakás ága azon ipari termelésnek, melyre az előfeltételek, és ez előfeltételek egyik legfőbbike : a kész munkaerő nálunk vagy megvan, vagy csekély idomitást igényel csak, mint a régi takácsok, timárok, szappanosok stb. esetében. Tekintetbe véve a közlekedési eszközök bevitele által keleten, s különösen az ez irányban elzártabb Szerbia-, Bosznia- és Albániában előidézendő ipari megsemmisülést, tekintetbe véve a nálunk levő munkaerőt, nyers terményeket, közelségünket, a nyugateurópai iparba való beolvadottságunkat : valóban nem nehéz előre látni azon nem valószinütlen képet, mely — mint már ma is több áruczikkre nézve az eset — Magyarországra hozza a keleti nyers terményeket, és innen iparilag feldolgozva viszi oda vissza. E kölcsönösség a forgalom alapja, és e forgalom hazánk jólétének alapja.

Igaz, hogy a keleti szomszédok most szegények s szükségleteik korlátozottak. Csakhogy nem szabad felednünk, hogy a közlekedési eszközök megjelenése mily hatalmasan neveli az értéket; nem szabad felednünk, hogy a szegénységet és a restséget a szorgalom, az iparkodás váltja fel, ha valamely nép bejut a kultur-áramlatba, s hogy a vasutak puszta megjelenése legtöbbször elég arra, hogy az uj kényelmi eszközök, modern élet megismertetése által végtelenül fokozza a szükségleteket. Azután kivitelünk természetes alapja nem lehet más, mint a létező szükségletekhez simulás. E természetes alapon kivitelünk terjesztése keleten az uj szükségletek megismertetése, s ezzel együtt a kulturáramlat terjesztése, még pedig természetes alapból kiinduló fokozatos terjesztése lesz.

Hogy a teendők egész sora áll ez irányban előttünk : az

világos. Valamint világos az is, hogy az e czélra megindítandó akczió folyamában oly dolgok is igénybe veendik figyelmünket, mikre előlegesen nem gondolhattunk, mert oly akadályok képesek útunkat állani, a melyekre ma nem számíthatunk. Ha tehát fel akarjuk e teendőket sorolni : tudjuk, hogy csak részletes munkát teszünk, de azt hisszük mégis, sikerül a teendő lépésekről meglehetősen teljes képet nyujtani, mely fogalmat ad arról, hogy a megindítandó akczió nem csak mulaszthatlan kötelesség, hanem nehézségekkel is van egybekötve; hogy erőnk és időnk van ugyan, de mind a kettő csekély a feladathoz, s hogy mind a kettőt teljesen fel kell használnunk, sem nem kétségeskedve a siker felől, sem nem tulbecsülve korlátozott előnyeinket.

Eddigi kivitelünknek, s ezzel a fennebbiek szerint teljesen egybefüggő forgalmunknak eddig két főakadálya volt. Az első az, hogy nem volt mód kivinni, a másik, hogy nem volt mit kivinni. Az első akadályt egyes nem háríthatja el, nincs ereje hozzá. A második akadályt a kormány nem szüntetheti meg : az egyesektől függ az.

Ha már ma megváltozott is részben a helyzet, iparunk erősebb is, s valószinüséggel még erősebb lesz a jövőben : azért az akadályoknak kettős természete nem szünt meg. Az egyik akadály ma is, hogy iparunk képes legyen a kivitelre, azaz termeljen kivitelre olyat, a mi az illető országban szükséglet, s azt ott elárusíthassa. A második akadály, hogy azt ki is vihesse tényleg. Az első főleg az iparos és a társadalom; a második a kormány feladata.

Az eszmemenet, melyet a teendők felsorolásában követünk, ez : Első sorban az ipar alakul kivitelre, minden megteendő annak elősegítésére; másod sorban az ipar kivisz, minden megteendő arra, hogy a kivitel a vámok miatt lehetséges legyen, a kivivő a konzulatusok utján az állam védelmét érezze; harmad sorban az ipar szállít, minden megteendő arra, hogy ezen szállítás olcsó és magát kifizető legyen, a vasút a kikötőig, a kikötői dijak, a hajó, a vasuti tarifa és a dunai szállítás; negyed sorban végül, — ha a kivitel minden akadályai el vannak hárítva, — a kivitelről kell gondoskodni,

hogy az eladás lehetséges legyen, vagyis az iparos kiviteli czikkében eltalálja a fogyasztó izlését.

Első sorban szükséges tehát az ipar általános támogatása : jó iparpolitika ; másod sorban szükséges a külkereskedés támogatása : jó külkereskedési politika ; harmad sorban a közlekedési eszközök jó és olcsó volta : jó közlekedési politika; s végül szükséges az illető országok jó ismerete, a melynek alapján lehetséges csak ez irányban a haladás.

Vegyük sorra ezeket.

---

2. Teendőink az iparpolitika terén.

Az ipar érdeke oly általános érdek, hogy az *iparpolitika* egyátalában csak mellékesen érinthető itt, a mennyiben e kérdéssel áll kapcsolatban.

Az erre vonatkozó kívánalmakat elég egyszerüen megemlíteni, annak hozzáadásával, hogy iparunk fejlődése keletre kivitelünket, s ezzel együtt forgalmunkat is természetesen emeli. Fölösleges itt ezen részletes kérdés alkalmával feszegetni azon eszközöket egyenként, melyek az ipar fejlődésére nálunk szükségesek.

A szabad ipart behozó 1872 : VIII. törvényczikk nem elég ; ugyszintén nem elég, hogy az iparvédjegyek és minták, mint szintén a szabadalmak tárgyában is az 1867 : XVI. t. cz. rendelkezései megtartatnak, sőt ez irányban az uj romániai vámszerződésben külön szakasz gondoskodik. Ezen kivül is tehet a kormány. S valóban, ha a kormány csakugyan szándékozik a vámtarifák jobbitásán kivül positiv intézkedéseket tenni ez ügyben : ezt mindenki csak helyeselni fogja. Igy — mint a napi lapok jelentik : iparosok betelepítése, adó kedvezmények nyujtása ujabb ipartelepeknél, sőt megfelelő biztosíték kimutatása mellett előlegek nyujtása ; a nyers terményszállításnál a tarifák szabályozása, uj és a természeti viszonyok által kedvezményezett iparok meghonosítása, a kereskedelmi szerződésekben oly módon biztosítása a hazai iparnak, hogy az ne tarthasson idegen részről a contreminetől és a versenykedvezményektől stb. mind oly dolgok, melyek a kormány

programmjában foglalhatnak helyet, sőt kell is, hogy helyet foglaljanak.

Részben az ipari szakoktatás kérdése is ezen térre tartozik. A legnagyobb elismerés illeti meg a kultuszminisztert, hogy ha a vándortanitók intézménye utján, mint terve van, a házi ipar egyes ágainak ad hatalmas lökést. De az iparos szakoktatás teljesen el van nálunk hanyagolva, s innen jő iparunknak — átalán véve — egyik legfőbb baja, mely szerint kevés és nem képzett munkás-osztályunk van. Ezen segiteni a kormány, az iparszövetségek, ipar kamarák, országos és vidéki iparegyletek egyesült feladata; s egyik legfontosabb feladat, mely a közművelődés terén vár a nemzetre. Meg kell itt említenem azt is, hogy az iparos osztály tekintélyének emelésére egyetlen hasznos, biztos és gyors eszközt tudok; azt nevezesen, mi Angliában régi gyakorlat, mi Németországba ujonnan behozatott, s minek behozatalára Francziaországban most folyik a mozgalom; nevezetesen a közgazdaságtan elemeinek tanitása a népiskolákban, s ez által a munka becsének, jelentőségének megismertetése. E tekintetben, ugy vélem, épen a közgazdasági egylet volna hivatva a párisi mintájára a kezdeményezést kezébe venni.

Egy körülményt nem szabad felednünk még: az adó dolgát. Ha az adóteher productionalis költség: nagyon ügyelni kell, hogy termelésünket a kivitelnél ne tegyük oly drágává, mely mellett versenytársaink győzhetnek. Ez követeli első sorban azt, hogy a keleti termelési és adóviszonyokat tanuljuk, a mi eddig nem történt, pedig meglehetős mennyiségü adat van már az irodalomban is. Áll ez az összes termelésre, de különösen áll azon iparczikkekre nézve, a melyek fogyasztási adó tárgyai. Igaz, hogy ezen adó visszatérittetik a kivitelnél, de pusztán kivitelre aligha fog nálunk alapitani valaki gyárat, inkább menvén azon országba, a hol kizárólagos fogyasztása van, egyenlő termelési anyag feltétele mellett. A szesz-, sőt ser- és czukor-adónál is nem roszabbak, vagy részben nem sokkal roszabbak Romániában, és Szerbia, Bosniában a viszonyok, részben pedig e tekintetben jobbak is. Félő tehát, hogy ha iparosaink itthon a budapesti kereskedelmi és iparkamara véleménye szerint, a nyers anyag roszabb volta

miatt például a czukornál 20%-kal nagyobb adót fizetnek az osztrákoknál; ha — mint a szeszgyárosok legujabban panaszolják — nálunk a czefrevezető csövek is megadóztatnak, mig Ausztriában nem stb., félő, hogy a czukoripar maradványát is elveszítjük, és nem szeszkivitelünk, hanem szeszipar unk fog keletre huzódni. A világáramlat közepén az adóztatás függetlensége is meglehetős üres szó; észszerü politikában mindig függ az a versenyző országok termelési és adó viszonyaitól. Nálunk pedig a kivitel felbátoritására, az ipar erősbítésére feltétlenül nagyon figyelni kell arra; a vám és kereskedelmi szerződés által szabaddá tett osztrák verseny ugyis nyomván eléggé kétségkivül iparunkat.

Nem utolsó eszköz az ipar fejlesztésére a kiállításoké. Francziaországban csak ez idő szerint is épen a kiviteli czikkekre nézve volt nemzetközi kiállítás; s a franczia ipar finom izlése, a művészetnek párosulása az iparral kétségkivül e kiállitásoknak köszönhet sokat. Ez teremtett magán és álladalmi iskolákat a csinos ipar tanitására; ezen verseny teremtette meg Angliában a kensington-muzeumi iskolát stb. Ez irány már nálunk is érvényesiti magát. Átalánossá kell tenni, dijakkal, elismerésekkel tüntetve ki különösen a kivitelre dolgozó iparosok haladását. E tekintetben sokat tett az országos iparegylet, sokat fog tenni az iparmuzeum, ha — mint lentebb kifejtjük — az egyes iparos testületek és egyletek mintákat fognak tartani, és e mintáknak hasznát veszik iparosaink.

E tekintetben minden eszközt meg kell ragadni a kormánynak, — melynek ez időszerint ugy is legmostohább gyermeke az ipar — és a társadalomnak egyaránt. Kezdő és fejlődésképes iparunk elől a tért tisztogatni. Rendezett pénzviszonyok, a hitelrendszer kifejlődése, a törvénykezési viszonyok rendezése, gyorsabbá és olcsóbbá tétele, a valuta visszaállítása, szóval minden előre teendő lépés hasznára van az iparnak. Nagyon sok függ a kormánytól a példaadásnál is. Jó jel, hogy a törvényhatóságok figyelmeztetve lettek posztó ruha szükségleteiknél a hazai ipart venni igénybe. A hadsereg felszerelésénél való részvételnek szintén lesz haszna. Az erkölcsi erő ily nyilatkozatok által erősbül. A bécsi kiállitás nemcsak igyekezetet, de öntudatot is adott iparosainknak.

Oktatás, kiállitás, muzeum, egyesülés, kitüntetések, helyes adó rendszer stb. mind hatalmas tényezők, a melyeket számba vesz első sorban maga az iparos. Előre tolatván, kedvet kap előre haladni. És utoljára is ez a kedvkapás a fő, különösen nálunk, hol a régi rendszer romjaiból még van elég munkaerő, az ipar ezen főbázisa, s ahol az utolsó évek krizisei a földmüvelő osztály tulelbizakodását és tulelőszeretetét saját foglalkozása iránt már megtörték, sőt az iparnak is van öntudata, szervezkedik és életjelt ad magáról. Ha ez életjel itt-ott ferde is: a birálat előtt mindig kifejezhetjük örömünket azon, hogy életjel. A tőke hiány — helyesen mondta a közgazdasági kongressuson Keleti — nem ok, mert hiszen tőke elég forgott a krizis előtt; a baj az, hogy iparlovagok szerepelnek az ipar köpenyege alatt. Ez előfordult másutt is; a hazai ipar ezt is kiheveri, s a fájdalmas sebek lassan behegednek. Csak jó legyen a gyógykezelés, és egészséges alaptermészete a betegnek. A mi iparunk egészséges talajon nyugszik: a kezeléstől függ fejlődése, és annál inkább, mert fejlődő ipar soha sem volt oly kedvező helyzetben, mint a minő vár a keleti csatlakozások megnyiltakor a magyarra.

Minden tényező, a melylyel az ipar fejlesztéséhez hozzájárulunk, tényező keleti kereskedelmünk emelésénél, s a mi ezzel nagy részben egy: az ország jólétének biztositásánál.

---

3. Teendőink a külkereskedelmi politika terén.

A második a jó külkereskedési politika.

Ennek bővében alig voltunk ez ideig kelet felé.

Konzulátusaink száma ugyan szaporittatott az utolsó években kelet felé, de az nem volt nagy hasznára keleti forgalmunknak. A *konzulok nem magyarok keleten*, s igy legjobb akarat mellett sem tehetnek sokat, nem ismervén hazánk viszonyait. Ez felette komoly baj, a melyen főleg nekünk magunknak kell segíteni. A keleti akadémia közös; miért nem mennek magyar ifjak oda, mikor a konzulatusoknál alkalmazás nemcsak tisztességes, hanem biztos *és jó* kenyér is? A konzulatusi vizsgákra is alig jelentkezik elvétve egy-egy. Mi ennek oka? nem tartozik ide vizsgálni. Ha van panaszra ok,

közbeléphet a magyar kormány; de panaszra ujabban nem fordult elő eset. Mindenesetre a magyar ifjak figyelmét erősebben igénybe vehetné ezen szolgálat.

Különben is kelet felé nagyon fontos ez állás. A keleti konzulok igazságszolgáltatási hatással is birnak, politikai körükön kivül. Nemcsak polgári, kereskedelmi, váltó, tengerészeti s részben büntető birák, hanem azonkivül rendészeti és közigazgatási közegek, közbenjárók a hatóságok közt, s végül a végrehajtás joga, még a török stb. hatóságok itéletére nézve is, kizárólag náluk van. Ők védik az illető alattvalókat, s ők gyakorolják részben mint egyes, részben mint társas-bíróság a biráskodást. Ennélfogva felette fontos helyzetök a forgalom emelésére nézve s bár itéleteik ellen van felebbezés (Törökországból Triesztbe; Románia, Bulgária és Szerbiából Bécsbe, Bosniából Zárába az 1855-ki törvény szerint) mégis helyzetök nagy fontossága kétségkivül áll. Mily baj, hogy e konzulátusoknál oly ritka a magyar ember, s mily baj, hogy közel jövőben nem is lehet remény e hiány pótlására, nem levén uj nemzedék sem. Ezen kell segíteni, mint szintén segíteni kell azon is, hogy a magyar alattvaló jövőre ne itéltessék el az osztrák törvényszékek által az osztrák törvények alapján.

A *posta ügy* érdemel itt külön említést. Ugyanis monarkhiánk külön közlekedést, külön postát tart keleten, s e postára sokat áldoz is. Mind a mellett a posta-szolgálat ez idő szerint is több kivánni valót hagy fent, bár átlag véve megfelel a követelményeknek. Románia és Szerbiával van posta szerződés. Kodré ur, e posták igazgatója, maga is átmenetinek tartja e viszonyt, s hiszi, hogy a posták épugy egyesíttetni fognak a legközelebbi időben, mint a távirdák vannak ma már tényleg.

Meg kell még említenem, hogy Konstantinápolyban ezen felül még egy osztrák-magyar *kereskedelmi és iparkamara* is van, 16 tagból az ottani kereskedő és iparos alattvalóktól választva, a mely felvilágositásokat ad kereskedelmi és iparügyekben a követségnek s ez uton a kormánynak, a mely vezeti a kereskedői czégbejegyzési könyvet, vizsgálja az alkuszokat, képviselőt küld a kereskedelmi törvényszékhez és kikötő hivatalhoz; választott bíróságoknál működik, szakér-

tőket nevez ki, s végül mindennemű kereskedelmi és iparügyben felvilágosítást ad. Oly intézmény, melyet a többi főkereskedési ponton is kellene utánozni, és a melynek hasznát vehetik nagy mértékben mindazok, a kik a keleti forgalomban részt akarnak venni.

A kiviteli kereskedésre nézve azonban a fő a *kereskedelmi szerződés. Törökországgal* 1862-ben köttetett a legkedvezményezetebb nemzet feltétele mellett. Csak pár főczikkét említem meg, miután a felmondás ugyis küszöbön áll. A III. czikk a só és a dohányon kivül minden czikk forgalmát engedélyezi. A kiviteli vám az első évben 8%, mely évente fogyván 1—1%-al, ma már állandóan 1%, a beviteli vám 8%, a bosnyák határon (a hol a só 20% vám mellett behozható) 6%. A csempészet az áru elvesztésén felül is birságoltatik. A tarifák majdnem minden állammal egyformák, s kiindulási pontjuk a 8% az érték után; ezen vám azonban in natura is fizettethetik, melyet az érték tulbecsülése esetén fel is használ a bevivő. Az átviteli áruk 6 hónap alatt tova viendők. Átalában a legnagyobb baj a kezelésnél van, a melynél sok a csalás, zaklatás; és a mellett az eljáró hivatalnokok megvesztegethető volta miatt a verseny szokszor alig lehetséges. A konzulatusok közbenjárása itt sokszor nagyon közel van a lehetetlenséghez. A baj azonban inkább az eljárásban fekszik.

Ide tartoznak még a hajóilletékek, a melyek különösen magasak Konstantinápolyban. Tonna számra 4 kr. az egészségi illeték 500 tonnáig, azután kisebb valamivel; a konzularis és horgonyvetési illeték (diritto d'ancoraggio) 12 kr. tonnánként az Archipelág és a Feketetenger közt közlekedő hajóra, a konstantinápolyig jövőre 8 kr., mindkét esetben 3 kr. járulván, mint fénytorony illeték; összesen tehát 19 kr. vagy 15 kr. tonnánként, mely 500, illetőleg 800 tonnán túl apad csak valamivel. Ez oly magas illeték, hogy Olaszország kezdeményezése után már több állam megindította a tárgyalásokat a magas portával a változtatás iránt.

Azon hirek azonban, a melyek a kereskedelmi szerződés felmondása tárgyában bocsáttattak ujabban török oldalról világra, fájdalom, nagyon is valószinűek, s indokolva vannak a legujabb pénzügyi zavarokkal. Ha azonban a porta eddig

csak 1·4 millió török lirát (12·6 millió forintot) vett be a 8% beviteli és 1% kiviteli vámból: az csak a vámközegek lelkiismeretlenségét mutatja. A fentebb közölt adatokból kitetszik, hogy csak Konstantinápoly és Smyrna bevitele is volt 150 millió forint, a mi 8% vám mellett az összes vámjövedelmet kiadja; hát a többi kikötők behozatala s az összes kivitel? Hir szerint azonban a porta átlag 20% vámot akarna, a mi kétségkivül elég magas arra, hogy kiszoritsa terményeinket. Miután azonban ezen vám nem ugyanazonos értékvám, hanem specifikus tarifákból állana — s a budapesti kereskedelmi kamara, egyetértőleg a triesztivel, de ellentétben a zágrábival, már évek óta követeli a török értékvámok átváltoztatását sulyvámokra — s igy egyes czikkeknél magasabb, több czikknél pedig alacsonyabb az átlagnál: végre is az alkudozásoknál — melyek a porta részéről politikai szempontokból sem fognak merevek lenni, — különös sulyt lehet is, kell is azon terményeinkre fektetni, melyek ez idő szerint is kivitetnek. Különösen nagy érdeke hazánknak az, hogy a bosniai tarifa a jelenlegi kivételes helyzetet élvezze most is, bevitelünk főtömege erre irányulván.

Hasonlólag a *levegőben van Szerbia felé* kereskedelmi szerződés kötése, és *Oroszország felé folyik* az alkudozás. Az előbbi különösen fontos, s hacsak annyi előnyt sikerül is itt biztosítani, mint Románia felé, bizonyosan fog emelkedni a forgalom. Oroszország iránya egyelőre minden reményt kizár arra, hogy az 1860. sept. 2. szerződés vezérelve feladassék, bármennyire kivánnák is azt például boraink. Valóban csodálatos, hogy mig Guatemala, Siam, Japán, China, Uruguay, Argentin, Peru, Chili felé vannak kereskedelmi szerződéseink (1871: XXVII. XXVIII. XXIX. XXXV. XLVII—L. t. cz.) addig közvetlen keleti szomszédainkkal, a török 1862. május 22-it kivéve, nem volt. Románia felé azonban már van, Szerbia felé valószinüleg lesz. Azon nyilt levél, melyet Gioja mérnök intézett Minghettihez, az olasz miniszterelnökhöz, méltán felrázta Európa figyelmét, s mi csakugyan helyesen vagyunk elsők oly téren, hol természetesen elsőknek kell lennünk.

Romániával a kereskedelmi szerződés 1875. jun. 22-kén iratott alá, s ma már Románia részéről el is fogadtatott. E

szerződés megítélésére nézve mindkét rész álláspontját bővebben kellene ismernünk, mint e pillanatban lehet. E tanulmány folyamán igyekeztünk az egyes tarifák értékét kitüntetni. Tagadhatlan, hogy sok tétel kedvezőbb alakulása lett volna kívánatos, fő kívánságok: a gabonavám eltörlése megadatván nekik; de az sem tagadható, hogy az eddigi állapotokhoz képest a magyar kivitelre nézve nagy haladás van azokban. Egyik az átviteli vámok teljes megszüntetése, másik a beviteli vámok mérséklése. Különösen jótékony hatása lesz annak, hogy az érték meghatározása, mely eddig egészen a romániai vámközegek önkényeskedő meghatározására volt bizva, az osztrák-magyar értéktételek alapján, azt 15 %-kal megtoldva, biztos alapra fektettetett. A rongy és papirhulladékokra nézve azonban a fenttartott kiviteli vám bizonyára káros hatású lesz a szomszédos papirgyárakra. Különösen fontos a XXII. czikk, mely az oktroyknak szab határt, a municzipiumok nem terhelhetvén meg jobban a behozott, mint a bent termelt árukat; a XXVI. czikk a Duna torkolatánál és a vaskapunál fizetendő vámok kivételével szabaddá teszi a Dunát. A dunai kikötőknél a kikötői illeték a beviteli vám 5 %-ját, értékvám esetében pedig az érték 1½ %-ját tul nem haladhatja; e mellett a rakparti illeték tonna számra legfelebb 20 centime lesz. A B. tarifához és a pótokmányhoz férhet átalában nem egy szó: azonban tény az, hogy ily szerződéseket, melyek két ellenséges érdek egyeztetésére létesültek, csakugyan nem lehet egy szempontból tekinteni, s végre is minden tétel alacsonyabb és minden tétel biztos. A szesz kivitel pedig, — melyet eddig a román kormány vegyészei az egészségre ártalmas volta miatt tartottak távol, — megnyilhat, s ezzel az Olaszországban elveszett piacz legalább részben visszakerül. S e lépés horderejét annál inkább méltányolnunk kell, mert első ez irányban. Bár a többi is követné mihamarabb. A magyar keleti forgalomnak csak fix, ki nem játszható tételek mellett van jövője, ha nem kell a vámhivatalnokok önkényétől függenie.

Egyetlen komoly aggodalomra okot adó hiánya a szerződésnek az, hogy benne a meglevő értékvámok átalakitása az osztrák-magyar értéktételek egységalapjára oly formaszerűségekkel tartatott fent a jövő meghatározásoknak, a me-

lyek mellett már előre is lehetett jelezni csak egy kis rosz akarat esetén is a balsikert. Ez, fájdalom, azóta be is következett. 1877 elején a Bécsben folytatott értekezletek megszakadtak s a kérdéses czikkekre nézve a romániai vámközegek panaszolt értékmeghatározása ismét életben maradt.

A külföldön nyujtott védelem sem kielégitő, különösen nem keleten. Ha a magyar nevet tiszteltté és iparunk kivitelét védelmezetté akarjuk tenni: kell, hogy az angol példát kövessük, a hol egyetlen alattvaló sem sértethetik meg a világ bármely részében sem büntetlenül, s ép azért tisztelet környezi azt. Kell, hogy nálunk is jelszó legyen az, mit Palmerston mondott az angol parliamentben: »Akarom, hogy az angol a világ bármelyik sarkán érezze maga felett a hatalmas védő kezet, s büszkén mondhassa minden perczben, mint a régi római: civis romanus sum.«

Hogy e tekintetben sok a kivánnivaló: az nemzeti sérelmeink közt egyike a nem legutolsóknak.

---

4. Teendőink a közlekedési politika terén.

A harmadik a jó közlekedési politika.

E tekintetben figyelembe kell vennünk mind a három utat.

A mi a *tengert* illeti: erre nézve köztudomásu azon óriás költség, melyet Fiume érdekében tettünk. Matlekovics »A különbözeti viteldijakról« szóló művében kiemeli, hogy e költség nagy része ellensulyoztatik a déli vasuttársaság által, a melynek kellő közepébe van beékelve mind a zákány-zágrábi, mind a károlyváros-fiumei vonal. S valóban tény, hogy sem egyik, sem másik e vonalak közül nem bir jövedelmezőségre szert tenni, s ámbár Fiume forgalma ujólag kezd is emelkedni, még sincs az ma sem oly arányu, mint a milyen a vasutak megnyilta előtt pusztán a Lujza ut által volt. Fiume és Trieszt versenyének méltatása nem e tanulmányn keretébe tartozik. Annyit azonban megemlíthetünk itt, -hogy ámbár a déli vasuttársaság mind lokál, mind köteléki tarifái ban a szentpéter-fiumei vonalat egyenlő kedvezményekben

részesíti a szentpéter-triesztivel, az eltérés a távolság arányához képest az áruk osztályzata szerint $4^1/_2$, 3, 2 és 1 kr. lévén vámmázsánként Fiume javára : mindazáltal ezen oldalról ennyi elterés nem képes ellensulyozni Trieszt hatását, hol nagyobb a tőke, nagyobb a forgalom és nagyobb az üzleti összeköttetés.

Kelet felől pedig nincs Fiumehoz közlekedés. Az 1870 : XXXVIII-dik törvényczikk, többek közt az eszék-sziszeki és sziszek-károlyvárosi vasutat is kiépíttetni elhatározta, azonban ezen vonal még mindeddig nem létesíttetett, valószínüleg azért mert ahhoz az ujgradiska-mitroviczi, illetőleg zimonyi csatlakozás feltétele köttetik, mely utóbbi pedig nagyon is kétes előnyü a hazai érdekekre. E szerint tény az, hogy e vasut, mely az alföld-fiumei vasut kiegészítő részét képezné, Nagyváradot Eszéken át kötvén össze Fiuméval, még mindeddig nem létesült, s Fiume csupán a déli vasuthálózat utján volt összekötve az országgal. Ez eredményezte, hogy a sziszeki forgalom is Trieszt felé vonatott a déli vasut versenye által, a min csak részben segítend az, ha a sziszek-károlyvárosi kulpai hajózás megindul, mely télben nem tarthatja fent az üzletet. Cesare Combi a trieszti vasuti kérdésről (La questione ferroviaria triestina) irt müvében azt tartja, hogy még Károlyvároson keresztül is képes volna Trieszt versenyezni Fiuméval, az üzleti routine, a tőke, a kereskedelmi összeköttetések előnye által. Mindenesetre nem lehet bizni benne, hogy Fiumét jelen állásából a kikötő épitésre kiadott milliók, a költséges vasutak maguk kiragadják, ahhoz még az eszék-károlyvárosi vasut sem lesz elégséges : tőke, routine, összeköttetés kell hozzá, mi nem létesül egy percz alatt, mire legjobb esetben is idő kell.

Fiume emancipálása tehát magában még nem elég. Igyekeznünk kell a tengerparthoz való utnál oly előnyöket szerezni ki, mint Bécs. Ez aránylag nem nehéz munka. A lokál-tarifákban a déli vasutnál csak kevés czikkre nézve van különbség téve Budapest és Bécs közt Fiume és Trieszt felé, — és semmi kétség benne, hogy az összekötő vasut megnyiltakor ugyanazon kedvezményeket hajlandó lesz megadni — már csak az északnémet kikötők és az ezekkel egybekötött vasutak versenye miatt is, — a melyeket ma ad már köteléki tarifái-

ban, s a melyeket megad a viâ Trieszt-Bombayi azon tarifákban is, melyek az osztrák-magyar monarchia állomásairól Trieszten át a Lloyd gőzösökön át Bombayba való szállításra nézve együttesen adattak ki. Szerencsétlenségre a társulat köztudomásu pénzügyi zavarai miatt sok jót sem Trieszt, sem Fiume nem várhat tőle, s még a magyar bor-kivitelnek nyujtott kedvezmény mellett is, ma Genuába nem drágább Budapestről vagy Bécsből a szállítás, mint Triesztbe, daczára, hogy 120 helyett 101 krnyi tarifát ad.

A másik baj a *Lloyd tarifái*. Az 1872 : XXVI. tczikkben beczikkelyezett szerződés értelmében a társulat csak akkor van kötelezve a fiumei vaspálya elkészülte után az Alexandriával közlekedő gyors járatu gőzöst minden négy hétben egyszer közvetlenül Fiuméból indítani el, a mikor a havonta átlag feladott árumennyiség 15,000 mázsára rug. Ez messze idő, de ezt kár is volt kikötni. Ha ennyi forgalom lesz: ugy subventio nélkül is akad szállító társaság; s igy tényleg Fiume a Lloydnak fizetendő 1·7 millió forintból reánk eső $^1/_3$ részért cserébe nem kap semmit, csak azt, hogy a keleti áruk ugyanazon dijtételért Fiuméból előbb Triesztbe szállittatnak. E dijtételek magok is túlnagyok, sőt — miután a társulat a verseny által nyomatva, másutt, például Velenczében engedményeket kénytelen adni, mig Triesztben és Fiumében nem, — igaztalanok is. Már maga a tarifatételek azon felosztása is, mely 50 kilogramm sulyt csak akkor soroz a közönséges négy osztályba, ha az négy angol köblábnál nem nagyobb terjedelmü, az osztrák üvegiparosoknak komoly bajokra adtot alkalmat, kik áruikat ez idő szerint ezért Velenczén át kénytelenek küldeni. Ugyanezen bánás és az osztályozás önkénytessége vitte a svájczi kivivőket Marseille felé, a különben is magas tételek ily módon fölemelését nem birván meg a czikk.

Tudva levő, — mint fentebb már érintettük is, — hogy a Lloyd által kivitt czikkek tekintélyes része külföldi, s nagyon csekély benne az osztrákhoz képest a magyar, majdnem semmi. Mindenesetre azonban, ha a Lloyd nagyon leszállítaná tarifáit, a kikötőktől benyuló vasutakon, Salonikin, Konstantinápoly és Giurgevón át erős versenyt támaszthatna. Semmi kétség, hogy e verseny a Dunán való levitelnek, sőt esetleg a

megnyiló vasutakon való kiszállításnak is árthatna, a mint árt ma is. Mindaddig tehát, mint Magyarország ipara nem elég erős arra, hogy Triesztben s tehát Trieszten át keletre megverjük az osztrákokat és külföldieket: addig a Lloyd által nem sok haszna lesz a fogalomnak, s nagyon kevés krajczár térül meg a szubvenczió százezereiből.

Addig tehát főleg a dunai és szárazi kivitelre kell szorítkoznunk, s mert ennek versenytársa a Lloyd: szeliden szólva nincs semmi érdekünk sem e tarifák leszállítása érdekében — főleg a versenyképes pontokra — egyelőre harczot kezdeni.

A *dunai közlekedésnek* ez idő szerint legfőbb gátja a Vaskapu. Gr. Széchenyi szelleme óta nincs e téren komoly haladás. Remélhető azonban, hogy ujabban e téren nagy változás lesz, annálinkább, mert e téren nincs ellenvélemény s a kormány részéről is megindultak a londoni Pontus értekezlet kedvező határozata alapján a munkálatok.

A román szerződésben szabályoztatván a partilletékek: valószinü, hogy a dunai hajózás uj jövőnek néz eléje. Sajnos, hogy e nagy folyam ma a verseny jótékonyságától meg van fosztva, s hogy az a társulat, mely oly üdvös versenyt fejlesztett ki a gabnaszállításnál, s mely — mint a kezdet mutatta is már — oly üdvös versenyt volt kifejtendő a keleti kivitelnél is, ma már megbukott, s Tisza, Duna, Dráva, Száva egy társulat szeszélyétől függ. Ez állapotokon talán fog segíteni a nagyban meginduló forgalom, bár az akaratnak sikerére jó darab ideig nincs kilátás.

A tarifákra nézve csakugyan van sok alapos panasz. Nem csak a magasság, de az irány-tarifák is. Igy Galaczból Thalkirchenig 154 kr. a gabnatarifa, ha Budapesten megtöretik, 50 krral több. Hasonlóul Silistriából Thalkirchenig 127, és megtöréssel 154 kr. Ezen esetekben pedig nem csak Budapest, mint gabnakereskedő hely veszít, de veszt az egész ország gabona kereskedő és termelő közönsége is, a verseny lehetetlenné tétetvén. Hasonló sok iparczikkekre visszafelé az eset. Átalában pedig mind a 28 árszabáshoz, melyek nem csak irány és menetek szerint különbözők, hanem az egyes czikkeknél valóságos külön árszabásokat állapítanak meg, sok szó férhet, mint szintén magához az osztályozáshoz is, a mely kü-

lönben sem általános, hanem kivételes irányok szerint kivételes tarifákkal is bir, mely a létező három osztályhoz még egy negyediket is csatol. Ezen kivételes irányok rendesen kivételes kedvezményeket tartalmaznak egyes osztrák termelési helyek kivitelére nézve. Fölösleges volna ez alkalommal részletesen mutatni ki, hol és mily mérvben ellenkeznek ezen tarifák a magyar érdekekkel; annyit azonban konstatálni kell, hogy a dunagőzhajózási társaság aligha jobb csak valamivel is az osztrák szab. államvasuttársaságnál. Mindkettő átfut hazánkon, mindkettőnek sulypontja természetellenes módon kivül esik hazánkon; mindkettő arra igyekszik, hogy a forgalom mennél nagyobb részét fussa át vonalainak, s igy az aldunai kivitelt Ausztriába, az osztrák ipar bevitelét az Aldunára természetesen pártolja a magyar forgalom helyett és annak rovására. Csakhogy az államvasutnál a törvényhozás gondoskodott ellenszerről; a gőzhajótársaságnál nincs. Annálinkább kötelessége a közigazgatásnak gondoskodását kiterjeszteni ezen irányra. Remélhető, hogy a lentebb vázolandó központi bizottság müködése, — ha létesül az, — ugy a tarifákra, mint különösen a dunagőzhajózási tarifákra nézve jótékony hatásu lesz. Kétségkivül a szabad verseny volna a leghelyesebb ellenőrző, de ennek jótéteményeiről — legalább a rendes járatokra nézve — egyelőre kénytelenek vagyunk lemondani.

Ez alkalommal nem hallgathatok el egy nézetet. A dunagőzhajótársaság, úgy látszik, érti jól érdekeit. Ezért vonta be a Tiszát, Drávát és Szávát, sőt ujabban a Kulpát is hálózatába. Valószinüleg ezért tartja galacz-odessai összeköttetését is a fekete tengeren. Ha a magyar kivitel kelet felé megnyilik s a török átviteli vámok fixirozva lesznek: a galacz-trapezunti menetek szintén megérdemelnék a figyelmet. Ez uton jöhetnénk egyenes összeköttetésbe Persiával, s fentebb igyekeztünk kifejteni, hogy ez üzlet nemcsak kecsegtető kilátást nyujt, hanem egyuttal már most is létező alapot mutathat fel.

Hogy átalában a dunai forgalom uj stádiumba lép, ha a vaskapu megnyilik, s a közlekedés — a telet kivéve — akadálytalan lesz: a felett egyáltalában nem lehet kétely.

A *szárazat illetőleg* létező közutaink fentartására nem kell figyelmeztetnünk sem. A kormány nagyon érzi ezek

fontosságát, s igy biztositva van jövőjök. Bárcsak Szerbia, és Bosnia felől is tétetnének eredményes lépések ez irányban, vagy legalább a Morava szabályoztatnék hajózásra. Ez s a Kulpa emelése annál inkább is szükséges volna, mert az osztrákok nagy igyekezetet fejtenek ki a Narenta szabályozása körül. Addig is azonban a létezők fenttartása a fődolog s e tekintetben eléggé nyugodt lehet a nemzet; hogyha talán az ország többi vidékein elhanyagoltatnak is közutaink: itt bizonyára nem fenyeget ezen baj.

A vasuti kapcsolatokra őszinte véleményünk a következő: Magyarország nem akadályozhatja meg a novii csatlakozást, sőt idövel nem akadályozhatja meg azt sem, hogy a bécs-novii egyenes összeköttetés létesüljön. Nem is volna talán helyes, mesterségesen terelni felénk a világforgalmat. Annyit tehetünk, és annyit kell is tennünk, hogy a mi összeköttetésünket létesítsük előbb s feltétlenül oly formán, hogy az állam döntő befolyással birjon a tarifákra. A budapest-moravavölgyi vasut legegyenesebb iránya felel meg csak a nemzeti érdekeknek már akár Zimonyon és Belgrádon át, — akár, ha az osztrák államvasutat a nemzeti érdekekkel azonosítani lehetne — Kikinda-Pancsován át. Ez egyedül azon vonal, a mely a bécs-novii úttal sikeresen mérkőzhetik meg, és a melynek jövője, — kivált, ha nem a pillanat érdeke alatt álló társaság kezében lesz — a világ-forgalomban biztos. A lehető leggyorsabb út a Duna balpartján van, s ezen oldalra tervelendő minden esetre a moravavölgyi vasut bármelyik módozat mellett is. Ezért jajdult fel mindannyiszor a nemzet, valahányszor a zimonyi csatlakozás nem a balparti egyenes irányban, hanem, — mint legutóbb is történt — Buda-Mohács-Zombor-Ujvidék irányban terveltetett a brüsseli Societé generale és a párisi Credit foncier által. Ezen feljajdulás jogos volt, s valóban nem volt kár, ha a kormány e tekintetben mindjárt létesültekor állást foglalt. Még egy lett volna ezzel összekötve: a mitrovicz-uj-gradiskai vasut kinyujtása Zimonyig, s ez által Zimony összeköttetése a déli vasuthálózattal Sziszeknél, sőt Eszék-Pécs-Kanizsa felé is, mintegy $5^1/_2$ mértfölddel messzebb Bécshez, mint a budapest-zimonyi vonalon át, az előbbi $86^1/_2$, az utóbbi 81 mértföld lévén. Őszintén

megvallva, e terv is azok közé tartozik, melyek csak egy időre hátráltathatók, s melyek Bécs érdekeinek kedveznek. Hiszen akár a novii, akár a szamaczi csatlakozás Bosnia oldaláról még rövidebb utat ad Bécsnek keletre, mint a zimony-sziszeki ut adna.

Csak egy tényezőt nem szabad kifelednünk: az időt. Ha meg nem akadályozhatjuk e csatlakozások kiépültét: megakadályoztathatjuk azt, hogy előbb épittessenek ki. Versenyzőinket nem mulasztás, hanem tényeinkkel verjük meg. Ha a budapest-morava-völgyi vasut egyszer a lehető legegyenesebben kiépült és tarifáira döntő behatását biztosította az állam: minden verseny ellen biztosak vagyunk, talán még a pancsova-kikindai a mai körülmények szerint még veszélyes csatlakozást sem véve ki. — A fődolog az, hogy e fővonalat biztositsuk, építsük mihamarabb, mert az idő visszahozhatatlan, s ha — quo fato — valamely más csatlakozás előbb épül ki: jó darab ideig hasztalan lesz erőlködésünk az átmenő forgalom visszaszerzésére, s lehet, hogy a Lesseps-féle tervezet gyorsabban összekötvén Angliát az Aral-tó mellett Orenburg-Peshawar felé Indiával: azon óriás forgalom, mely e vonalon az Eufratész mentén át kifejlődhetnék, örökre elvész, s mi a kész átmenő forgalmat — melynél sokkal jelentéktelenebbnek megszerezésére ma is Mont-Cenisit, Szent-Gotthárdot furat, óriás áldozatokkal tulszárnyalhatlanul olcsó átviteli tarifákat létesit stb. Olaszország — elveszítjük orrunk elől. Hogy ezen kivül a magyar kivitelre mily fontos e pálya: felesleges fejtegetni.

Románia felé meg van kötve kezünk. Az osztrák államvasut itt az, a mi a Lloyd a tengeren és a dunagőzhajózási társaság a Dunán. Széles keretü, oriás monopolium: nagy tőke, pontos üzlet és — nem magyar érdek. A temesvár-orsovai vasut megnyiltával a feketetengerről a szász határig ő az ur, mint a Lloyd az egész keleten a tengeren, s a társaság a Dunán. Szerencsétlenség, hogy három ily tulerős monopolium kezén van keleti kivitelünk, a melyek még egymással sem fognak versenyezni, a két utolsó közt levő érdekközösség nem engedvén azt. Ily körülmények közt nem szabad csak egy tényöket is figyelmen kivül hagyni. E társulatokat meg kell

nyerni hazánknak, s az utolsó évek mutatták, hogy egyik sem érzéketlen azon igazság iránt, mikép jövőjök és fősulypontjok hazánkban van.

Az átviteli tarifákra nézve a fent már érintett 24. §. biztosítéka nem elégséges, a román és osztrák hálózaton adandó engedmények az osztrák iparczikkeknek Romániába, s a román nyers terményeknek Ausztriába egyenes átszállitására nézve elegendők lévén ellensulyozni annak hatását. Szerencsére azonban legalább az osztrák forgalomnak adandó kedvezmények ellensulyozására megvan a tömösi csatlakozás is, hol most már egész Budapestig és Rutkáig a tarifák alakulására az államnak van döntő befolyása; s valóban a brassói kereskedelmi és iparkamara legutóbbi ülései egyikén is élénken kifejezte reményeit ugy e csatlakozás, mint a kereskedelmi szerződés létrejötte iránt. E csatlakozás fogja ellensulyozni szerinte is a mostani irányt, mely az árukat Erdély félrehagyásával a galicziai-moldva pályára tereli. Igy is sulyos azonban a hatalmas verseny, de azt nem is a közlekedési politika, hanem más érdekek diktálták, s valóban hálát adhatunk, hogy azon szomoru napokban a kikinda-pancsovai vasut engedélyezése, s ezáltal a szerb forgalom is nem követeltetett tőlünk. Az éhes Ézsau aligha le nem mondott volna a tál lencséért örökségéről.

Még egy megjegyzést. Az ojtozi, vagy ghymesi csatlakozás nagy szükség marad most is, s ez veendő munkálatba, hogy az iparos székely egyenes uton legyen összekötve Románia és a tengerrel.

Egyátalában semmi kétség sincs az iránt, hogy a közlekedési miniszterium — a mennyiben szakerői engedik — a tarifa politikára nagyobb hatást fog jövőre igénybe venni. Az orosz gabona svájczi versenye élénken figyelmeztette a veszélyre, mely jár ezen kérdések elhanyagolásával. Felette fontos dolog ez. Carey nem ok nélkül mondja, hogy »a legelső és legsulyosabb adó, mit a föld és a munka fizetni tartozik, a szállitási költség; geometrikus arányban nő az, ha a piacztól való távolság arithmetikaiban emelkedik.« Ezen szállitási költség lejebbszállitása nagy feladat. Karöltve kell járni a társulatokkal. Ha e szállitó vállalatok tagjai lesznek a lentebb

tervelt központi bizottságnak, s igy a keleti forgalom természete, fejlődése, egyes czikkek versenyképessége iránt tájékozva lesznek: nem csak maguknak használhatnak sokat, de a keleti forgalom érdekeinek is.

Egy dolgot azonban átalában kell megemlitenem. Ez a kiviteli tarifák kérdése, milyeneket Napoleon császár 1865-től fogva a német-belga verseny ellenében nagy sikerrel engedélyezett. Ezt nálunk is lehetne követni, sőt kell is. Iparczikkeink kivitelénél kedvezményeket adni, s ez által a nyers terményt behozó vonatok megterhelten visszafutását lehetőleg biztositani; azon körülményt, mely most nehezedik az ország közlekedési viszonyaira, hogy tudniillik a kivitt nyerstermény gabna sulya 20 millió mázsa, mig a behozott 233 millió forint áru iparczikké csak 770,000, s igy a viszteher előnye nélkül közlekednek a vonatok, ezen körülményt lehetőleg előnyösebbre változtatni: ez bizonyára a közlekedési vállalatoknak is érdekében fekszik, s igy az initiativa reájok nézve is kedvező lesz.

---

5. Átalános teendők a keleti szükségletek és viszonyok megismerésére.

Ezekben rajzoltuk azon kivántatóságokat, a melyek által a kivitel s forgalom gátjai elhárittatnak, az lehetővé tétetik. Most nézzük, mik a teendők arra nézve, hogy e forgalmi utak, e forgalmi lehetőség felhasználtassék.

Kétségkivül a *keleti szükségletek és viszonyok megismerése* első sorban, s igy e szükségletek fedezésére való termelés és forgalom.

Nem szabad áltatnunk magunkat. A legelső baj, melynek elhárítása szükséges, ha érintkezni és kereskedni akarunk keleti szomszédainkkal, azon tökéletes tájékozatlanság, a melylyel vagyunk megverve keleti szomszédaink viszonyai és szükségletei iránt.

Azon mozgalom, mely bennünket nyugat felé sodort, csaknem elfeledteté velünk, hogy missiónk kelet felé van, s hogy épen ezért a nyugati népcsaládba beolvadás után első

dolgunk keleten állani őrt. Azon, hogy a beolvadás krizise alatt nem figyeltünk kelet felé, nem lehet csodálkozni. Lázas állapotban nem képes observálni a beteg. Hanem e láz muló félben van, s mi az európai népek családjának karján; csoda, feledékenység, bűn, hogy mégis tétlenül állunk. És e tétlenül állás annál nagyobb bűn, mert ha van ügy, a melynél nem elegendő a kormány bölcsessége és jó akarata: ugy ezen kérdés az. A kormány tevékenysége nagyon kevés: csak alkalmat ad; de hogy azt legyen is a ki felhasználni tudja: arról a kormány nem gondoskodhatik.

Egyes előre látó hazafiak rég hangsulyozták ezt. A magyar nemzetgazdák egyik legnagyobbika: Berzeviczy, már a mult században jósolta az angol-indiai kereskedelem utját hazánkon át, a mi napjainkban akar valósulni az Eufratész völgyi vasut által; Széchenyi az Aldunára vetette szemét, és Kossuth tengerre vezette a magyart. De hát mi volt az eredmény? Semmi. Irodalmunkban vizenyős bőséggel terem a »tudós« német és »művelt« franczia nemzet bálványozása; a »praktikus« angolokra is irnak sokan dicséreteket; de azt feledjük, hogy »tudós« szomszédaink Lloydot csinálták keletre, keleti akademiát és keleti muzeumot Bécsben; a »művelt« francziák már a 16-ik században kereskedési szerződésbe léptek a portával, és a »praktikus« angolok elhóditották előttünk a tért, sőt az élelmes olaszok például velenczei kereskedelmi intézetükön görög, török, román és persa nyelvet és viszonyokat is tanitanak. Mindez menthető volna a nemzetgazdasági krizisekkel, hanem az, hogy irodalmunkban Décsy derék, de elavult műve és Boleszny A. tourista munkácskáját kivéve nincs adat keletről, legközvetlenebb szomszédainkról: az már csakugyan sok. Mint a »Nemzetgazdasági Szemle« helyesen jegyzi meg: a messze Párist és Londont ismeri minden művelt magyar, Bukarest és Belgrád ismeretlenek; pedig itt van jövőnk, itt van missiónk. Ha e jövőt nem biztositjuk, ha e missiót nem teljesitjük: ugy haszontalan tagok vagyunk a nemzetek családjában, s a történelem logikája mutatja, hogy a világ forgalom szinpadán heréknek nincsen helye, azoknak pusztulni kell.

Ha iparunknak és kereskedelmünknek piaczot akarunk

szerezni kelet felé: ugy első kötelesség e piaczot ismerni. A konstantinápolyi osztrák-magyar kereskedelmi kamara egészen helyesen mondja jelentésében, hogy az osztrák-magyar forgalom csekély voltának egyik legfőbb oka az iparosok ügyetlensége.

»Mig — szól e jelentés (165. l.) — az angol, franczia és német gyárak Törökországot évente beutaztatják: nagyon ritkán jelenik meg egy-egy osztrák vagy magyar a hely színén és a gyárak évről évre ugyanazon chablon szerint dolgoznak. A megrendeléseket teljesitik, ha azok az ő mintáik és áraiknak történetesen megfelelnek, de további megrendelésekért nem törik magukat, sem azt nem tanulmányozzák, mint lehetne más népek versenyét ellensulyozni. Más népek gyárosai csak magukra támaszkodnak, s nem — mint nálunk szokás — a kormányra; felkeresik otthon a vevőt, tanulják annak szükségleteit és izlését, mig a mi gyárosaink legjobb esetben ágenseket keresnek, arra reá biznak mindent, olyat is, a mi nem bizható reá. Az ügynökök, bizományosok teendője ugyanis az volna, hogy szolid, hitelképes vevőket szerezzen, megrendeléseket tétessen, át adassa az árukat, beszedje a pénzt és a különbözeteket simitsa el. Azt azonban, hogy a gyárosokat ő vegye rá annak gyártására, a mit fogyaszt és ohajt a piacz, az ügynök nem teheti, vagy csak roszúl, mert ő nem ismeri a gyártást magát.«

»Mily sokat tanulhatnának e tekintetben iparosaink a svájcziaktól. Nekik sok gyáruk van, kizárólag a kelet számára berendezve, és pedig oly czikkekre nézve, a melyek, mint például a jasma (főkendő) még a negyvenes években Ausztria legfőbb keleti kiviteli czikkeihez számittatott, ma azonban már teljesen kiszorittatott. Ezen eredményt azonban a svájcziak nem a kormány támogatása vagy védelmének köszönik — itt nincs is konzulatusok, s az osztrák-magyar, német vagy franczia követség védelme alatt állanak — hanem csupán saját ügyességök és tevékenységöknek. Az ő rendszerök az, hogy fiatal embereket, nagyobbára rokonokat, miután azok már otthon megtanulták a gyártást, kiküldenek a kiszemelt piaczra, a hol azok évek hosszáig maradnak, hogy a piacz izlését és viszonyait megismerjék, haza pontos tudósitásokat

küldhessenek és ez izlést mintába foglalják. Ez a rendszer az, mely — mint a meglepő eredmények kézzelfoghatólag mutatják — egyedül helyes.«

Mindenekelőtt tehát a helyzet és a piacz ismerete. Ezen ismerethez egy nép sem juthat oly könnyen, — mint gr. Zichy Edmund helyesen jegyzi meg, — mint hazánk. Azon nyelvekkel bir bent a hazában, a melyek használtatnak odakint. Az erdélyi és romániai oláh, a magyar és a szerbiai szerb nem csak egy nyelvet beszél, hanem azon felül majdnem teljesen ugyanazon szokással, izlésekkel is bir. E mellett Romániában, Moldvában különösen mennyi magyar lakik már most is, kik kész-exponált közegei a magyar forgalomnak, kik ismerik ott a viszonyokat, izléseket, a piaczokat, a törvényeket ép ugy, mint itthon nálunk. Egy megbecsülhetlen fontosságu nemzeti tőke ez, mely ez idő szerint teljesen kamatozatlanúl hever, s mely, hacsak ily módon fel nem használtatik a nemzeti termelés értékének öregbitésére, félő, hogy elvész teljesen nemzetgazdasági tekintetben az összetartozás érdeke, elvész a nemzetiség, s Magyarország nem csak egy kitünő forgalmi kész tényezőt veszit el, — melyet más nemzeteknek évek hosszú során át nehezen kell nevelni, — hanem ugyanakkor ugyanannyi gyermekét is az anyaföldnek.

Még csak egy körülményt kell felemlítenem e nagy fontosságu tényező teljes méltatására. Ez az, hogy a kivándorlottak nagy része székely; tehát épen az a faj, mely szorgalom, ipar, ügyesség és megbizhatóság tekintetében a nemzet virágát képezi, s mely bizonynyal örömest megragadja az alkalmat a tisztességes kenyérkeresetre, ha az nyereséges magára is, otthon maradt övéire is. Igy lánczoltatnék vissza a kivándorolt székely családok nagy része, a nemzeti forgalom kimondhatlan előnyére, a haza érdekeihez. Hogy ez nemzetiségi szempontból is előnyös volna: keleti internaczionál forgalmunk magyar voltát megőrizvén: oly tény, a melyet talán elég egyszerüen megérinteni.

Az *átalános ismeret azonban még mindig hiányzik a szomszéd keleti népről.* E tekintetben csakugyan méltán sujthat bennünket a vád. Ujabb időben a statistikai hivatal által kibocsátott konzuli jelentések az első jel a figyelem visz-

szafordultára. Ezen, igen becses adatokkal telt, jelentések azonban sokszor üresek, sokszor felületesekkel vegyesen adatnak, s legjobb esetben sem nyujtanak átalános, hanem csak töredékes képet keleti szomszédainkról.

Annál sajnálatosabb ez, mert nyugaton nagymérvü az érdeklődés. Csak legközelebbi szomszédaink, Ausztria is, elismerésre méltó buzgalmat fejt ki ez ügyben. A nemzetközi kiállítás alkalmával a bécsi hivatalos jelentés második része kizárólag a keleti és keletázsiai viszonyokkal, az ottani népek kereskedése és iparpolitikájával foglalkozik, különös tekintettel Ausztria kereskedelmi érdekeire. Különösen törekszik e második rész az ipari érdekek feltüntetésére s valóban a jelentésekből jó nagy rész (igy csak a XII. XIV. XV. XXII. XXVIII. és XXXII. füzeteket említve) nagy mértékben járult a keleti népek ismeretéhez, illetőleg ez ismeretek terjesztéséhez. Ugyanezen kiállítás alkalmával képződött a »keleti és keletázsiai bizottság« is, a melynek czélja volt ezen országok közgazdasági életét vizsgálni s azt a monarchia anyagi érdekei czéljából kiaknázni, ezen kivül pedig azon népek részéről a kiállítás meglátogatását nagymértékben megkönnyíteni. Ezen bizottság kifolyása volt a »keleti muzeum-egylet« — melyet lentebb tüzetesen ismertetünk, — és az ezen egylet által kiadott »havi folyóirat a kelet részére«, melyből már eddig 7 füzet jelent meg. De ezen kivül is a német irodalom egyátalában, nem mondható szegénynek a keleti viszonyok ismertetésére nézve. Hammer J. 1815-ben irt müve óta (Az ozmán birodalom állam-alkotmánya és igazgatása) sok mű jelent meg; igy Zinkeisené Gothában 1863-ban, igy Rosené Lipcsében 1866-ban, Kanitzé Lipcsében 1868-ban, igy Blaué Berlinben 1858-ban, Brugsché 1864-ben Lipcsében, Polaké 1865-ben Lipcsében, Spiegelé 1863-ban Berlinben; ezenkivül a porosz követségé, a német konzulatusoké stb.

Hasonló áll a franczia irodalomról is, eltekintve a török hivatalos kiadásoktól, melyek nagyobbára franczia és angol nyelven is megjelennek. Ez alkalommal csak a magánirókat idézzük, kik részben magok is keletiek voltak, részben franczák. Igy a Salabeddin Bey jelentése Párisban 1867-ben, igy Bratiano memoireja Párisban 1863-ban; igy Heuschlingnak

1859-ben Brüsselben, Lejeannak 1862-ben, Paolinak, és Millingennek, mint szintén Viquesnelnek 1868-ban, Thiers Henrinak 1862-ben Párisban, Ischihatschefnek 1859-ben Brüszelben, Ubicininak többnemü Párisban és Iskendernek 1872. Konstantinápolyban megjelent müvei; hozzávéve ehhez A. Synvetnek Konstantinápolyban 1872-ben és Reclusnek Párisban 1875-ben megjelent valóban kimerítő munkálatait, és nem is említve a Keletázsiára vonatkozó irodalom valóban csaknem megszámlálhatlan termékeit, melyeknek azonban — mint szintén az elősoroltaknak is — tudományos becsök részben nagyonis felhivja a szigoru kritika figyelmét.

Az angol irodalom gazdagságát elég csak megemlítenünk is. Barron, Horace Rumbold, Mac Evagh, Moor, Wrench, Stuart, Calvert, Wilkinson, Palgrave, Sir R. Dalyell, Skene, Herbert, Robertson, Lang, Watson, Jago, Sankey, Thompson és Dickson kimerítő hivatalos jelentései nemcsak az angol szolid hivatalos munkálatoknak adnak becset, hanem egyuttal hü képet a helyzetről. Brophynak, Clarke Hydenak, St.-Clairnek és Farleynek Londonban megjelent müvei, Eastwick, Ussher és Wattson munkái mind a legérdekesebb és legbecsesebb munkálatokhoz tartoznak keletről.

Csak mi, a legközelebbi szomszédok vagyunk hátra. Annyira nem mutatunk érdekeltséget a legfontosabb kérdések iránt, hogy valóban vagy fogékonytalanságunk, vagy érdekeink felismerésére való képtelenségünk lehet csak magyarázata. Midőn 2—3 évvel ezelőtt Lesseps óriás terve Szent-Pétervárt Középázsián keresztül kötni össze Peshawárnál Indiával, s ezáltal a keletindiai forgalmat elvonni Közép-Európától, tehát a budapest-belgrád-konstantinápolyi vonaltól, melynek az Eufratész völgyén át való folytatása komoly alkudozások tárgya volt a magas diplomacziában a porta által adandó kamatbiztosítéknak ellengarancziával való ellátását illetőleg Anglia részéről : e fontos kérdésnél, mely Magyarországnak egyik főérdeke, alig emelkedett szó innen, jeleül annak, hogy mi is élünk. És van-e nálunk irodalom, mely keleti szomszédaink belügyeit, viszonyait ismertetné?

Egyátalában nincs. Csak egy példát veszek fel. A török jogállapotokról rémes hirek keringenek. Pedig a Kosjék által

(93. l.) adott összeállítás szerint e hirek egyátalában tulzottak és az idegenekre nem alkalmazhatók; sőt egyátalában véve a kereskedelmi jog a legnagyobb tekintélyek elismerése szerint nemcsak kevés eltérést mutat a Code de commercetől, de a hol ez eltérések megvannak: ott is a helyi viszonyok, esetleg a jogelveknek is szabatosabb képviselői épen az eltérések. Bámulva látjuk azon jeles munkában, melyet Aristarchi Bey állított össze, s mely Konstantinápolyban 1874-ben adatott ki Nicolaides Demeter által (Legislation ottomane, ou recueil des lois etc.), mily fejlettek e viszonyok fogalmainkhoz képest az igazságszolgáltatás minden ágában. És van-e ez ismertetve, tanitva nálunk valahol? Sehol. Ismerjük-e a szerb és oláh hitelviszonyokat, jogi állapotokat, a hol szintén nem a törvénykönyvben, hanem a birákban van inkább a hiba? Egyátalában nem.

Igaz, hogy mind állampénzügyi, mind közgazdasági tekintetben rettenetes a krizis, mely épen a török birodalmat fenyegeti. Hanem ezen krizis itt sem gátolhatja meg a nemzetközi forgalom munkáját, ha ez kivált kellőleg meg van előre lágyitva az idegenekre vonatkozó különös törvényhozás, türhető kereskedelmi törvények s a birodalom tekintélyes részében már a szokás által is. Maga Horace Rumbold, a ki legsötétebb szinben festi a jövőt, nem szól semmit a kereskedelem, a külföldiek irányában követett bánásmód ellen. A cserkesz tolvajok iránt való elnézésért teszi felelőssé a török közigazgatási közegeket, a kik miatt különösen Rumélia földje és nyájai pusztulnak el. Igazságszolgáltatást és igazságot kér a török birodalom lakói részére, de egy pillanatig sem jut eszébe, még a legnagyobb pessimismusában sem, hogy megtámadja a külföldi kereskedők és iparosok iránt való eljárást. De a tény kézzel fogható egyszerüségben áll előttünk. Ha az angol, a svájczi, a franczia, belga és osztrák iparos és kereskedő képes ott üzleteket — és a forgalom fokozatos emelkedése mutatja, hogy nyereséges üzleteket — kötni: miért ne volna képes a magyar is? Ha e nyugati nemzetek nagy része képes a statistikai adatok hiánya daczára is meglehetős hü képet nyerni e távol, fél-barbár népekről: hát mi, közel szomszédok, kiknek honfitársaink laknak azok közt, kiknek terüle-

tén lakik sok olyan polgár, ki azoknak nyelvét beszéli, — csak mi ne tudnánk-e?

Bizonyára képesek vagyunk mi is; sőt kell is, hogy képesek legyünk erre. Nagyon komoly érdekek követelik azt: lételünk kérdése, használhatóságunk kérdése.

Alólról kell kezdeni a dolgot. Az ismereteket már a népiskoláknál. Bővebb geografiát és historiát a keleti szomszédokról azon pár szónál, mely eddig fordíttatott erre. Ez eljárás a nevelés minden fokán szem előtt tartandó, főleg pedig a kereskedelmi szakoktatásnál, a hol e tekintetben valóban messzeható reformok létesítendők. Tényül kell felvenni, hogy az ifju kereskedői nemzedéknek legalább fele kelettel lesz összeköttetésben, s e szerint kell berendezni a kereskedelmi szakoktatás legfelső évfolyamait. De erre nincs ma semmi figyelem. Drezdában tanitják az ifju kereskedőknek a mi nyelvünket. Örültünk e ténynek, de ősi szokás szerint nem követtük. Ki tanulja nálunk a keleti nyelveket, melyeket ime Drezda példájára kereskedelmi iskoláinkban kellene tanitani, és pedig sokkal több okból, mint a drezdaiak tanulják a mi nyelvünket. Hogy csak egy, döntő érvet hozzak fel: Magyarországon minden üzletember beszél németül, de keleten nem beszél — honfitársainkat kivéve — senki magyarúl. A kis Szerbia részére szerb levelezőket tartanak a hamburgi házak is. Ez oly körülmény, a mit szem elől nem téveszthetünk el soha; s e körülménynek természetes következménye, hogy iskoláinkban, — különösen pedig a kereskedelmi szakoktatás terén az eddiginél jóval nagyobb suly adandó a keleti viszonyok és keleti nyelvek ismeretének. Hogy ezen körülmény hatása más oldalról az elnémetesedés mérgének ha nem is kiirtása, de legalább megszoritása lesz kereskedő osztályainknál: az oly dolog, melyet elég megérinteni.

Hasonló áll az iparról is. S hadd idézzem a keleti kereskedés lelkes barátjának, gr. Zichy Edmundnak szavait: »Ismernünk, behatólag tanulni kell szomszédaink szükségleteit, azt, hogy mily iparágok terményei árusithatók ott el nyereséggel; a hol még az európai Törökország belsejében, Bosniában, Szerbiában, Bulgáriában és Ruméliában e tekintetből szüz föld található. Ezen feladat talán drága volna az egyes

iparosoknak, de a brassói, szebeni, kolozsvári, eszéki, zágrábi és főleg a budapesti kereskedelmi és iparkamarák sokat tehetnének kereskedelmi utasok kiküldése által, hogy némely országot némely iparczikk tekintetében áttanulmányozzanak. Hisz etek intetben annyi előnyünk van: mellettünk szól a szomszédság, mellettünk szól az, hogy hasonló lakosság él köztünk is, hogy mi ennélfogva könnyebben megérthetjük az erkölcsöket, szokásokat, szükségleteket és életmódot, mint a nyugateurópaiak; végül hazánkfiai egy része beszélvén e nyelveket, nincs szükségük magok megértetése végett a kellemetlen tolmácsokra. A kereskedelmi kamarák azon árukból, a melyek kiviteli czikkekre alkalmasak volnának, gyüjteményeket rendezhetnének be, a hova a kivitelre alkalmas tárgyakat, mint szintén azon mintákat, melyeket ma a nyugat visz ki, kiállithatnák, és ily módon tanitva és könnyebbitve támogatnák az ipart.«

»Szükség az, hogy azon mértékekkel, sulyokkal, sőt bizonyos eljárási alakiságokkal is megismerkedjünk, a melyek szomszédainknál használatban vannak. Egyszer követünknél, Prokesch grófnál voltam bálon; a kivilágitás pompás volt. Azt kérdezték a házi urtól, honnan valók a gyertyák? Bécsből, volt a válasz. Lehet venni Stambulban is? volt a másik kérdés. Nem, — szólt a lakonikus válasz. Később kérdezősködtem magától a követtől, mert hát ez oly czikk, a mely elterjedhetne a gazdag törökök közt is. A válasz ez volt: Oh igen! de ezek az urak nem akarnak eltérni a bécsi fonttól és nem akarnak semmit sem tudni az okáról. E miatt az első küldemény nem költ el, és a gyáros, kinek bizományosa megirta ez okot, nem akart többet semmiről sem tudni.«

Hogy ezen ismereteknek eddig alapjai sincsenek lerakva: abban az egész nemzet hibás. Csak pár tényt hozok fel, melyek — azt hiszem — elegendő bizonyitékot adnak.

Keleti gyüjteményünk még nincs; pedig ha keletázsiai expeditio lehetett, s onnan Xantus gyüjteménye valósággal hozott is becses adatokat: miért nem lehet ily nemű gyüjteményt létesiteni kelet felé, s miért ne lehetne, — mellékesen megjegyezve — a »*Novara*« jelentését magyarul is kiadni?

Még frappánsabb a kormány eljárása. A földmivelés,

ipar és kereskedelmi miniszterium öt évi működéséről az akkori államtitkár, Fest Imre ur által kiadott jelentés azt tartalmazza a többek közt, hogy e miniszterium két hivatalnoka kereskedelmi tanulmányok czéljából küldetett ki keletre. Ezeknek jelentéseik kétségkivül felette érdekesek, az első magyar emberek lévén, a kik e czélból tettek tanulmányokat keleten. Hát hol vannak e tanulmányok? Miért nem bocsáttattak közzé a hazai ismeretek terjesztésére? Valóban a bosniai vasuti csatlakozás tárgyában kint járt Ludvigh Gyula vasutépitészeti felügyelő jelentésén kivül — a mely pedig inkább technikai, mint közgazdasági, — a kormány semmi mást nem bocsátott a közönség felvilágositására. Pedig annak szüksége szembeszökő.

Tudományos intézeteinknek is van e mulasztásban részök. Irodalmunk relative elég gazdag, és mégis az akademiában nem emlékezünk tanulmányra a keleti közgazdasági viszonyokról; a földrajzi társaság mindenről dissertál, csak a közvetlen szomszédról nem. A mérnök- és épitész-egylet aránylag legtöbbet tett e téren, de természetesen csak szak-körében. Irodalmunk többi része épen olyan. Lapjainknak van levelezője Bécstől Londonig minden nagy városban; hanem Bukarest, Belgrád és Stambul felé beérik azon hirekkel, melyeket a bécsi lapokból vesznek át. Még a hirlapokat sem olvassák onnan. Szóval az irodalom és a tudomány épugy uszik az árral, mint a kormány fordul mindenben nyugot felé, és ha ez igy van: mi csoda van abban, ha kereskedelmünk is csak nyugatra fordul, és ha iparos ifjaink, — kik közül nem egy Londonban és Párisban nagyobb dicsőséget szerzett a magyar névnek, mint üres fővel henczegő urfiaink — még mindig csak nyugatra vándorolnak, keletre nem is gondolnak.

Kereskedelmi és iparkamaráink nagy érdeklődéssel szintén nem vádolhatók a keleti forgalom fejlesztése iránt. A brassói és a kolozsvári kereskedelmi kamarák melankholikus jelentésein kivül az egész ország kereskedelmi jelentéseiben nem volt más átalános frázisnál keletre nézve a kereskedelmi szerződések és kapcsolatok létesitése iránt; az egyedüli kivétel: a budapesti kereskedelmi és iparkamarának legutolsó jelentése is főleg a gabnavám megszünteté-

séről értekezik. Hogy gyakorlati lépéseket tett, vagy indítványozott volna valamelyik: arról egyátalában nem tud a közönség.

---

6. Mily gyakorlati feladatok néznek a kormányra, testületekre, egyletekre és egyesekre?

A milyen mérvü volt eddig ez irányban a mulasztás, s a milyen átalános eddig az érdektelenség: époly nagynak, átalánosnak és gyorsnak kell lenni a nemzet minden tagja részéről az igyekezetnek, hogy elháritsuk a legfőbb akadályt, a mely keleti forgalmunkra nehezedik, nevezetesen a viszonyok nem ismerését.

Következőkben körvonalozzuk a teendőket:

1. A kormányt illetőleg

lehető legkevesebbre szabjuk kivánalmainkat. Ezek közt első helyet foglal el az, hogy az *iskolában,* — különösen a szakiskolákban, — különös *gondot fordittasson a keleti nyelvek és viszonyok megismertetésére.* Ugyancsak e czélból a *vándortanitók által* — kiket a közoktatásügyi miniszter egy ujabb körrendelete értelmében a legközelebbi időkben a kormány valószinüleg a *házi ipar terjesztésére fog felhasználni,* — a házi ipar terjesztésében különös figyelemmel kisérje azon iparágakat, a melyeket és a miként a keleti kivitelnél lehet értékesiteni.

Hogy azon két *hivatalnok jelentése,* — ha még el nem avult, — szintén közzététessék: az a dolog természetéből folyik; mint szintén folyik az, hogy jövőre is különös figyelemmel kisérje a keleti ügyek statistikai fejlődését s a konzuli jelentéseket folytatva, azoknak a kereskedelmi és iparkamaráknál letéteményezése által a kereskedelmi és iparos lakosság részéről való felhasználását lehetővé tegye.

Ehhez még csak egy jön hozzá: a *pénz.* Valóban, pénz még ide is kivántatik. Az osztrák cs. kir. kereskedelmi miniszterium 15,000 forint évi segélyt ad a keleti muzeumnak; ha ez összeget kettőztetve fordiţaná hasonló czélra, egyszersmind pedig a lentebb részletezendő központi bizottság utján tudo-

mányos, szakegyleteknek oly czélból adására, hogy a *keleti viszonyokat irodalmi uton ismertessék: azt hiszem,* viszonyainkhoz képest egyátalán nem volna sok. Nem volna sok, sem a keleti kereskedelem roppant fontosságához, sem azon összegek nagyságához képest, a melyeket a magyar kormány más természetü czélokra csak ugyanazon miniszterium budgetjében is fordit.

Ha ehhez hozzáadjuk azon kivánságot, hogy a dolog természetének megfelelőleg alkalmaztassanak hazánkfiai a törvény értelmében is, legalább a *keleti konzulatusoknál,* s hogy a konzulok — mint e kivánságot a bécsi kozularis enquete ismételve hangsulyozta — kész felvilágositást adjanak az egyes kereskedők és iparosoknak, mint szintén az egyleteknek; különösen pedig azon kedvezményben részesitsék az alakulandó központi bizottságot, a melyben a bécsi keleti muzeum részesül: ezen kivánságokkal, — melyek a lehető legszerényebbek és a létező keretbe teljesen beleillenek — azt hisszük, ki van meritve teljesen az, a mit véleményünk szerint tehet eszélyesen a kormány, de a mit neki meg is kell okvetlenül tennie a keleti viszonyok ismertetésére is.

A követendő ipar, kereskedelmi és közlekedési politikát már fentebb részleteztük.

2. A testületeket illetőleg

már kissé nagyobbak igényeink.

Azon követelést, hogy a *börzék és kereskedelmi testületek* az élénkebb forgalom megnyiltával különös gondot fordítsanak a keleti jegyzésekre, s el legyenek folyton látva a keleti kereskedésből folyható különbségek elintézésére szóló eszközökkel, oly természetesnek tartjuk, hogy megemlítése is bizvást elmaradhat. Nagyobb mérvüek és szembeszökőbbek ennél a többi testületek iránt való követelések.

Első sorban a *kereskedelmi és iparkamrákról,* mint szintén az iparos szövetségekről szólunk. Az előbbieknek a jelen törvény szerint ruganyos források van, a melyből meríthetnek jövedelmet bátran. A gr. Zichy Edmund által ajánlott eszme egészen gyakorlati. A kereskedelmi és iparkamrák teljesíthetik a kereskedelmi utazó kiküldetését a rendelkezésökre álló

jövedelemből; az iparszövetségek természetesen saját zsebökre vannak utalva, de előnyeik is sokkal nagyobbak. Ugyanis az ő küldöttjök az ő iparok pioneerja keleten, s igy a haszon kizárólag az övék.

Utoljára is e költség nem sok. A határszéleken levő kereskedelmi és iparkamrák pár száz forinttal megtétethetik ez utat; mindegyik pedig alig valamivel többel. Egy előnyünk azonkivül már készen van: s ez az, hogy a nyelvet tudó emberekkel, különösen a határszéli kamarák és iparszövetségek bőven rendelkeznek. Ha az előbbiek egy utazót, az utóbbiak egy társokat küldik ki ismeretlen, uj piaczok tanulására és meghódítására: ez oly előny, mely bőven kifizeti magát. Volt is már ez irányban egy kisérlet. A kormány kezdeményezése folytán a budapesti ipar és kereskedelmi kamara felszólította a hazai kereskedőket és iparosokat, hogy a duhumäi (bulgáriai) vásárra 1875. május 7-re küldjenek ki valakit az ottani viszonyok tanulására. A kormány engedélyt adott arra is, hogy a kamara a szakember kiküldetéséhez pénzsegélylyel is járuljon, s igy az érdekelteknek aránylag kevésbe került volna a dolog. Ugy tudjuk, hogy az érdekeltek közönyössége miatt az ismételt felszólítás is sikertelen maradt..

Az országos *magyar iparegyesületre* néz a feladat: ezen irány szószólója és bátorítója lenni. Ez egylet már sok áldást tett az ipar terén. Felolvasások, közlönye és példája által bátoritsa az iparszövetségeket, a kereskedelmi és iparkamarákat e téren. Ha egy-egy iparost ép ugy kiküld, mint a hogy száznál többet küldött fel a bécsi közkiállitás megtekintésére, különös iparos-tanulmány tételére: az bizonnyal jó hatást tenne példaként is. Nem kell felednünk azt sem, hogy kézmüiparunk az ország egy részében még most is rokonos a keleti szükséglettel és izléssel; a hol pedig eltér: ott a mienk levén fejlődöttebb és komplikáltabb: az egyszerübb keleti szükséglet megismerése és készítni megtanulása egyátalán könnyü dolog.

Az *iparmuzeum* feladata volna lehetőleg egészen külön osztályt állítani fel azon pénzből, melyet a fentebbiek szerint a kormány adna e czélra, közvetlen keleti szomszédaink termelési és iparviszonyairól; az árukról, a melyek ott teremnek, s a mi iparunk részéről nyers anyagul czélszerüen felhasznál-

hatók, viszont azon iparczikkekről, a melyek oda kivihetők, s a melyek tényleg ott legnagyobb keletnek örvendenek.

Nem kell felednünk, hogy ezen szükséglet kielégítésére nem elég a bécsi keleti muzeum, mert az a fejlődöttebb osztrák ipar javára közvetít, mert az további működési körét főleg keletázsiára terjesztette ki, hova a mi iparos czikkeinknek nem egy hamar lesz kiviteli képessége az angol versenynyel szemben. Nekünk idehaza, saját házunk előtt kell seperni; nem nagy tért ölelni fel, hanem épen azt, mely ajtónk előtt van: közvetlen szomszédainkét.

Az angol praktikus eljárás East-India muzeumot létesitett, gyarmatát hódította meg először iparával. Hogy iparunk fejlesztésében sikerünk lehessen: nekünk a török birodalomra s a dunai fejedelemségekre kell első sorban gondolnunk; annak iparát tanulni, annak részére alapítani alap gyanánt az iparmuzeumban egy különös s lehetőségig teljes osztályt, s azt szaporítani, mindig az idővel lépést előre tartva. Nem játék, nem kiváncsiság kielégítés, nem is ethnografiai tanulmányok lesznek ezen ágnak feladata: hazai iparunk versenyképességének alapja itt fog lerakatni.

A tanítói testületeknek ez ismeretterjesztésben különösen az ipariskoláknál nagyon is jelentékeny szerepök van, melyet elég ez alkalommal csak megemliteni, s mely a mi derék tanítói karunknál bizonyára nem is fog elhanyagoltatni, mihelyt egyszer megindul az áramlat a hazai ipar keleti kiviteli képességének emelésére.

A tudományos intézeteket sem szabad felednünk. Ha a kormány által adandó pénzből jut: azzal, ha nem jut: anélkül kell nekik nemzeti rendeltetésök szerint megkezdeni a tudományos munkát. Tisztán tudományos és irodalmi szempontból is mi vagyunk hivatva arra, hogy a keleti irodalom és költészet tolmácsai, a keleti viszonyok és állapotok ismertetői legyünk nyugat felé. Hogy csak egyes példát említsek: mily hasznos szolgálatot tehetne a tudománynak és a hazai közgazdaság ügyének a Kisfaludy-Társaság, ha a keleti legközvetlenebb szomszédainknál divó szokásokat, irodalmat ismertetné; a budapesti ügyvédegyletek, ügyvédi kamrák, vagy a tudományos Akademia, ha a török, román és szerb jogállapotokat

megismertetné; a földtani és földrajzi társulat, ha e tartományok földtani, földrajzi és termelési viszonyairól; a közgazdasági egyesület, ha ugyanezeknek közgazdaságáról; a mérnök és építész egylet, ha az ottani közmunkákról; a népoktatási egylet, ha az ottani közoktatás ügyről; az iparegylet, ha az ottani iparviszonyokról stb. adna hű monografiát, melyeknek megirására a már most is a külföldi irodalomban meglevő anyag lelkiismeretes felhasználása mellett nem lehetetlen dolog, s a mely mégis ép ugy válnék tudományos szempontból dicséretünkre, mint a mennyi hasznot hozna közvetlenül közgazdasági életünknek.

3. Az egyleteket illetőleg

részben már a fentebbiekben körvonaloztuk nézeteinket. Még van azonban pár egylet, a melynek különös fontossága van ezen a téren. Az egyik a *házi iparegylet*, a mely oly élénken karoltatott fel az egész országban. Ha e felkarolás, — mint, fájdalom! annyi sok szép tünemény — nem csak muló szalmaláng: sok jót, sok hasznot lehet várni ez egylettől. A fentebbiekben igyekeztünk kimutatni, mely czikkek azok, a melyeknek iparos kivitelére keleten előbb-utóbb számolhatunk. Ezen czikkek olcsó előállítása csupán a házi ipar által lehetséges részben. Hány ezer embernek tesszük igy állapotját jóvá, s mily kivitelt szerezhetünk ezekből. A rövid áruk, melyeknek nagy része ugyis a házi ipar terménye, millió forintokat hozhatnak be hozzánk. Igaz, hogy a házi ipar akkor is óriás mértékben hasznos, ha saját szükségletre termel; de egy nemü házi ipar elterjesztésénél nem lehet a kivitelt eltéveszteni szem elől. S ezért természetes a következtetés, hogy a házi iparegylet nem csak végtelen sok jót tehet a keleti forgalom érdekében is, de, ha feladatát lelkiismeretesen akarja megoldani, nélkülözhetlenül szükséges is, hogy arra tekintettel legyen.

A *nőiparegyletről* hasonló áll, ámbár ez sokkal szerényebb rendeltetésü, s a külforgalomra majdnem hatástalan.

Annál nagyobb fontosságu azonban a *székely egylet*. A székelyek közt az ipart terjeszteni és a kivándorlást megakadályozni: ez egy jelentőségü dolog. Ezen iparnak természetes piacza pedig kelet, és igy ha van hely széles ez országban, hol

a kereskedelmi és iparkamrák, mint szintén az iparos szövetségek kötelesek a haza és saját érdekökben tüstént megtenni a fentebb jelölt lépéseket: ugy a székely föld az. Mily iparok mily mérvben honositandók itt meg, hogy a kivitelre képesek legyenek: ez a kérdés; s ha a fentebbiekben részben van is utasitás reá, azért a kérdés lényege a kivitelre nézve a fentebbiek szerint e testületek kezében van. Eötvös báró nemes kezdeményezését ők vannak hivatva folytatni, s ugy látszik: minden alap meg van ezen alapvetés szilárd voltában nem kételkedni.

Még egy feladatra van azonban ezen kivül is hivatva a székely egylet. Nem csak a kivándorlásokat jövőre megakadályozni, hanem a már kivándoroltaknak legalább egy részét az érdek kötelékeivel visszafüzni a hazához. Emlitettük fentebb, mily előny, mily óriás kincs az reánk nézve, hogy honfitársaink már is laknak Moldvában, Oláhországban, Szerbiában és részben Rumélia és Bulgáriában. Ezeket fel kell használni. Őket visszacsatolni a hazához, és tagjaivá tenni az uj életnek. A székely egyletre néz a feladat bizományosokat, ügynököket teremteni e kivándorlottakból, mint ügynököket és bizományosokat ajánlani a magyar kivivőkhöz, kereskedő házak és ipar testületekhez. Ők ismerik ott és itt a nyelvet, szokásokat és törvényeket; nagyobbára, s már faji tulajdonság szerint is, ügyes, megbizható, szorgalmas emberek, velünk egy csontból való csont. Ily kész elemmel egészen uj kereskedelem megnyiltakor nem dicsekedett egy nemzet sem. E kész elem felhasználása magyarrá teszi keleti forgalmunkat, hazájokhoz visszaköti az elszakadtakat, és a mellett a lehető legbiztosabb helyzetbe hozza a kivivőt. Fentebb láttuk, hogy keleten, a hol a készpénz fizetés nincs szokásban, s a kivivő gyakran 3—4 havi hitelezés után is csak az ügynök ügyességének köszönheti a pénzbehajtást: mily előny az, ha a piacz és vevők helyzetét, a szokást, jogviszonyokat, a szükségletek mérvét, irányát ismerő, azonfelül pedig megbizható ügynökök vannak készen.

A székely egyletre vár a feladat, ezen ügynököket megszerezni a keleti magyar kereskedelemnek, és ez által a kivándorlottak érdekét ismét ide kötni vissza a hazához.

A közgazdasági egyletre nézetünk szerint szintén nem csekély teendő vár: a mozgalom megindításánál egész befolyását érvényesíteni.

7. Az egyeseket illetőleg

nehéz körvonalozni a teendőket. *Nekik kell tenni.* Ezen tevésre nagy szükség van; és iparosaink, kereskedőink az utolsó időkben elegendő mozgási képességet tanusitottak. Ha a népiskola, ipar és kereskedelmi tanoda egyszer hirdetőivé válnak azon igazságnak, hogy jövőnk kelet felé van, s hogy ezen jövő elérhetésére tenni kell, ha e helyeken részletes ismereteket adunk keleti szomszédainkról; ha az irodalom e tekintetben idehaza is minden irányban teljesen megbizható művekkel rendelkezik; ha az iparmuzeumban, a kereskedelmi kamarák székhelyein láthatók a minták, a melyek szerint kell dolgozni a kivitel számára, ha végül a háziipar nagyban ez irányban terjesztetik, a kiküldött iparos és kereskedelmi utazók élő szóval magyarázhatják meg a tapasztaltakat, s ha végül a megbizható ügynökök és bizományosok egész raja hazai nyelvükön szól iparosainkhoz: én hiszem, hogy a tett ideje gyorsan bekövetkezik, s nem csak a kényszerítő szükség által nyomott iparos ragadja meg a mentő szálat, hanem az ipar gyors emelkedésre is számithat. Más országok példája kevesebb előny mellett is igazolja, hogy e számitás nem vérmes.

Az egyesek szorgalma, iparkodása és buzgalma teheti csak virágzóvá iparunkat, és iparunknak azon részét, a mely kivitelre termelni képes. Hogy pedig csak igy lehet kereskedelmünk kelet felé: arról semmi kétség nem lehet. Ezen egyesek szorgalma, iparkodása és buzgalma fogja hasznát venni a fentebb érintett intézkedéseknek, s fogja emelni forgalmunkat. Kétségkivül ez első sorban magának a kivivőnek lesz hasznára, de bizonyos áldozatokkal jár s a mellett szokatlan talajra vezet, a min nehezebb haladni, mint a megszokott uton. A fentebb vázolt intézkedések nem arra valók, hogy vezessenek, hanem csak arra, hogy utat mutassanak. Ha a nemzet nem akarja ez utat követni, nem érti meg érdekeit, az nagyon szomorú dolog, de azon segiteni nem lehet. Példát, tanitást, buzditást, bátoritást adhat a kormány, testületek és egyletek

közremüködése — szükséges is, hogy adjon a fentebbiek mérveig —; a kormány kötelessége e mellett a fent elmondottak szerint elősegiteni a közlekedés, forgalom fejlődését: de az egyesek szorgalma és iparkodása utoljára is a fő. A mely népnél nincs meg ily irányban az önérdek sugallata: annál ugyan nem segit a kormány bárminemü beavatkozása sem a helyzeten.

---

7. A mozgalom vezetésére szükséges egy központi közeg.

A mit lehet, sőt kell tenni feltétlenül, *az a közönség buzdítása, vezetése az önérdek felismerésére.*

E buzdítás, ez agitációnak központinak kell lenni, hogy egyöntetüleg kezeltessék s egy terv szerint induljon, nehogy például egyetlen iparczikk kivitelére vetvén magát az egész ország, a többit elhanyagolja s ez egynek jövedelmezőségét is elnyomja a tultermelés versenye. Központinak kell lenni továbbá azért, hogy vezethesse az egészet, hogy a konzulatusok ne legyenek sok zaklatásnak kitéve, hogy az irodalom egyöntetüleg kezeltessék s az egész mozgalomnak nagyobb hatása legyen mind a közvéleménynyel, mind a kormánynyal szemben.

Hogy nálunk ily irányu országos agitáczió lehetséges: mutatta az országos védegylet története; s hogy az ily központosított müködés hasznosságát belátja nálunk is a közvélemény, azt mutatja az országos (statistikai, közegészségi, közoktatási stb.) tanácsok létele, mutatja az ujabb egyletek (kisdedvédő, háziipar, nőképző, népnevelési stb.) ily szervezete. E központositás előnyeit e kérdésnél nem kell soká magyaráznom, s hogy e czél nemzeti nagy fontossága mind az esetleges áldozatokat, mind az agitációt ugyancsak megérdemli: a felett sem lehet kétely.

E központi vezetésre mintául szolgálhatna részben a bécsi keleti muzeum szervezete, a mi a czélokat illeti. Ezen keleti muzeum alapja a bécsi közkiállitás keleti bizottságában tétetett le, a mely részint vétel, részint ajándékok utján birtokába jutott a keleti kiállitásokból mind annak, a mi a világ-

kereskedelemre, illetőleg a keleti forgalomra különös fontossággal birt. Ennek alapján keletkezett az ohaj, mint a »programm« mondja, »oly alakot találni fel, a melyben a megkezdett munkálatot folytatni, fejleszteni és az osztrák-magyar birodalom s a keleti és keletázsiai népek közt levő egyenes kereskedelem fejlesztésére jótékony hatást gyakorolni lehessen.« A keleti kereskedés emelése végett létesitett a bizottság egy állandó egyletet. »Ezen tartományok fogyasztási és termelési viszonyairól az ismeretek terjesztendők és szélesbitendők, a már létező viszonyok állandósitása és kiterjesztése, egyszersmind ujak létesítése elősegitendők. E czélból a megszerzett gyüjtemények, mint ezen országok termelési és forgalmi viszonyainak illustrácziója, szorgalmasan rendezendők, mint állandó gyüjtemény tárgyai; szükség szerint kiegészitendők, kiterjesztendők és arra rendelvék, hogy iparos czélokra értékesíttessenek. Az uj egylet egyik főfeladata abban áll, hogy az eddig kevéssé ismert vagy a kereskedésben épen meg nem jelenő ez országi nyers terményeket ismertesse meg gyárosaink és iparosainkkal, adjon nekik alkalmat azokat megvizsgálni és saját termelésökre fordítani, s ez által azok egyenes forgalmát létesíteni. A mennyire lehetséges: a birodalom iparmuzeumai s más ily intézete mintákkal stb. ellátandók és végül a keleti muzeum által iparterményeink ismerete a keleten elterjesztendő.«

»Ezen muzeumban fognak továbbá — mondja a programm — a keleti tartományok kereskedelmi és statistikai viszonyairól szóló minden tanulmányok öszpontositttatni; czélszerü könyvtár állítandó fel s a szükséges publicistikai anyag a tagok használatára itt gyüjtendő össze. A kelet és keletázsiai kereskedelmi viszonyokra való informácziókra egy különös bureau állítandó fel és szerelendő fel a szükséges eszközökkel, hogy a kereskedő világnak, a mennyire lehet, önzéstelenül használhasson. A keleti és keletázsiai tartományok közgazdasági életében az idevágó törvényhozásban, közlekedés, pénzügyben stb. minden jelenségre folytonosan a legnagyobb figyelem fog fordíttatni. A muzeum ezen czélból a szükséges levelezők megnyerésére fog törekedni a különböző helyeken és a szükség szerint önálló felvételeket is fog létesiteni. Egy

egyleti időszaki közlöny, a melyben a muzeum tevékenységének szellemi eredményei fognak kifejezésre találni, mint szintén nyilvános előadások és viták fogják a muzeum czéljait elősegiteni. Azon létező intézeteket és egyleteket, a melyeknek működése habár csak különös irányokban, keletre terjed ki, a muzeum saját önálló hatáskörében a legerélyesebben fogja támogatni.«

Ezen programm alapján jött aztán létre a keleti muzeum Bécsben, melynek élére sikerült az alapitóknak Károly Lajos főherczeget védnökül megnyerni; az igazgató tanács elnöke Hoffman báró, az igazgató Scala lovag lévén s az igazgató tanács egyik tagja gr. Zichy Edmund. A kormány 15,000 forinttal segélyzi évenként a muzeumot, azonkivül a konzulatusokat utasitotta annak támogatására. Az egyleti alapszabályok 2. §-ában következőleg vannak körülirva az egyleti czélok: »Elősegitése az osztrák-magyar monarkhia kereskedelmi viszonyainak a keleti és keletázsiai országokkal, mint szintén az ezekkel való forgalommal kapcsolatos ipari érdekeknek oly intézet alapitása által, a melynek gyüjteményei a keleti és keletázsiai népek termelését és ipari fejlődését illustrálják és a látogatónak bemutatják az európai eredetű gyártmányokat, melyek ezen népek forgalmában beviteli czikkekül jelentkeznek.«

A 3-ik szakasz elősorolja az eszközöket. Ezek

a) egy könyv és térképtár alakitása;

b) állandó érintkezés tudományos, kereskedelmi és iparos intézetek és egyletekkel, mint szintén a társulat által létesitett levelezőkkel;

c) az emlitett területek országainak és közgazdasági fejlődésének tanulmányozása;

d) azon országok nyers anyagainak és ipartermelvényeinek vizsgálása és egyes, ott divó iparos eljárásoknak tanulmányozása;

e) időszaki gyülések és felolvasások rendezése;

f) oly lap és más munkák kiadása, a melyek a tett tanulmányok eredményeinek közlését és terjesztését teszik főczélul.

A tagok alapitók 1000 frt adománynyal, rendesek évi

20 forinttal, levelezők és tiszteletbeliek. A tagok bejárhatnak a gyüjteményekbe, előadásokra, kapják a publikációkat. Az igazgató-tanácsba egy tagot nevez a 11. §. szerint a kereskedelmi miniszterium, egyet a külügyminiszterium, melylyel az érintkezés a keleti akademia folytán és a konzulatusok támogatása végett szükséges. Az igazgatót a kereskedelmi miniszterium ajánlatára (12. §.) a császár nevezi ki, feloszlás esetére (19. §.) a kereskedelmi miniszterium rendelkezik a meglevő vagyonról.

Ha az alapszabályok e rövid ismertetéséhez hozzáadjuk, hogy a társulat által kiadott derék havi közlönyből eddigelé már — az európai Törökország uj térképének a párisi geográfiai kiállitásra elküldése mellett — több szám jelent meg: fogalmat adunk ez egyletről, melynek gyakorlati irányban való működését következő példákkal illustrálja gr. Zichy Edmund: »Egy cseh gyáros meghallja, hogy Chartum mellett Abyssiniában a lack létesitésére egy uj mézga anyag találtatott fel, melyet az angolok már nagy mennyiségekben vásárolnak. A muzeumhoz fordul, ez átveszi a közvetitő szerepet, ez által megkapja a mintát és a konzulatus felvilágositásait; a többi az ő dolga. Egy másik nagy mennyiségü nyers termelvényt óhajt Japánból, a muzeum átveszi a levelezést és kevés nappal ezelőtt 100,000 forintig megtörtént a megrendelés. Egy bánáti birtokos Durra magot óhajt, melylyel a hizlalásnál a tengerit helyettesiti; a muzeum szerez neki. Egy japáni ház biztositó intézetet keres: a muzeum ajánlja neki az első magyar általános biztositó társaságot stb.«

Ily központi intézethez hasonló az, a mi nézetem szerint létesítendő nálunk is. Ezen muzeummal nem érhetjük be. Az Bécsben van, főleg az osztrák iparnak szolgál, és a mi fő: messze terjeszti működését. De mindezeknél főbb ok az, hogy nekünk többet kell tennünk, kevesebbet markolva. Nekik hasznossági, nekünk életkérdés ez. Minekünk ez időszerint a fentebbiek szerint nincs czélunk Keletázsia felé, mi csak közvetlen szomszédainkig akarunk érni. Területünk tehát kisebb. Azonban e kis területen sokkal többet kell tennünk, és igy feladatunk több. Ezért szükséges, hogy — a bécsi keleti muzeum szivességének biztositása mellett, melyre őt alapszabá-

lyai és programmja kötelezik, — mi külön, kisebb területre terjedő, de mélyebb agitációt létesítsünk, összes keleti közgazdasági ügyeink központi vezetésére külön közeget szervezzünk.

A közeg önálló testület volna. Tagjai lennének a kormány két küldöttje, az iparmuzeum igazgatója, a kelet felé futó közlekedési vállalatok (vasutak, hajózások) küldöttei, az országos iparegylet, m. tud. Akademia, földrajzi egylet, országos iparszövetség, a kereskedelmi iparkamrák, országos közgazdasági, magyar gazdasági, a házi iparegylet, nőiparegylet, székelyegylet küldöttei, a nemzeti muzeum igazgatója, a közoktatási tanács, a főváros stb. egy-egy képviselője. E testület közegül választana egy igazgatót, a ki a keleti kereskedés fontosságát érti és érzi, a szükséges és jól dijazott mellékszemélyzettel együtt. A költségeket részben a kormány, részben a testületek viselvén, általában felhasználnák igy a békés agitáczió minden nemét arra, hogy a mozgalmat átalánossá, nemzetivé tegyék.

Ime, részletek az eszközökből is:

1. A központi bizottság ügyelne fel az iparmuzeum keleti osztályára, hogy az teljes, folyvást használható állapotban legyen; ezen gyüjteményt kiegészítve azzal, a mit alapszabályai szerint kilátásba helyez a bécsi keleti muzeum, s a mit bizonnyal nem fog vonakodni megadni e hasonló czélra; folyton szaporítva a szükség szerint.

2. A központi bizottság igazgatója és közegei által folytonos érintkezésben állana a kint levő kormány közegek: követségek, konzulatusok és kereskedelmi kamarákkal, esetleg megbizott levelezőivel, milyenekül kint levő hazánkfiai készséggel s bizonyára csekély dij mellett ajánlkoznának.

3. A központi bizottság lenne a törvényhozás és kormány tanácsadója a keleti kereskedelem ügyeire nézve, adó kérdéseknél, konzulatusoknál, vám és kereskedelmi szerződéseknél, kiállitásoknál, jutalmazásoknál, e tekintetben közvetlenül vagy közvetve járván el.

4. A központi bizottság jelölné ki sorban az irodalmi munkálatokat, a melyek a keleti viszonyok megismertetésére teendők; ezeket elkészittetné, szükséghez képest kinyomattatná s az illető osztályoknak hozzáférhetővé tenné.

5. A köponti bizottság gondoskodnék arról, hogy a keleti viszonyok és nyelvek ismerete az iskolákban, különösen a kereskedelmi tanodákban, kimerítően taníttassanak, s keletre már a népiskolákban is nagyobb gond fordíttassék. Felügyelne arra, hogy az iparos oktatásban mindenütt különös gond fordíttassék a keleti viszonyokra és szükségletekre; hogy a házi ipar ugy fejlesztessék, hogy az a keleti forgalomban szükséges pontot foglaljon el, hogy oly iparágak honosíttassanak meg és fejlesztessenek ki, a milyenekre szükség van; szóval, hogy az oktatás és fejlesztés terén mindaz megtörténjék, a mi biztosítására szolgál keleti sikerünknek.

6. A központi bizottság fogja bátorítani, buzdítani a testületeket és egyeseket arra, hogy egyes szakembereket a szükségletek és viszonyok beható tanulmányozására már most küldjenek ki; a hozott minták és a viszonyok ismertetése közöltessék minden szaktestülettel az országban.

7. A központi bizottság fog gondoskodni arról, hogy közlönyt adjon ki e szakismeretek terjesztésére s e czélból a szaktestületeket, egyleteket felhivja a pénzbeli megfelelő támogatásra, hogy e közlönyt lehetőleg sok kereskedő és iparos kezébe juttassa.

8. A központi bizottság fog gondoskodni róla, — mint ez a nagy angol agitacziónál szokásban van, — hogy tagjai vagy erre felkértek az ország különböző részein felolvasásokat tartsanak buzdítólag ez irányban, esetleg helyi bizottságokat is alakítván; mint szintén fog gondoskodni arról is, hogy iparos és kivitelre termelő viszonyainknak lehetőleg hű képét állítsa össze.

9. A központi bizottság feladata az eszmét lehetőleg terjeszteni, lehetőleg sok mintát, könyvet és buzdítást árasztani szét, a szétzüllött iparosokat gyári termelésre buzdítani, a munkásokat esetleg jutalmazni, kitüntetni.

10. A központi bizottság fog kiviteli kiállítások rendezéséről gondoskodni; fog gondoskodni lehetőleg arról, hogy keleten lakó magyar véreinkből azok, kik ügynökökül működni képesek és hajlandók, az illető testületek és egyletek tudomására juttassanak; viszont arról, hogy a magyar ipartermelvé-

nyek lehetőleg megismertessenek keleten, az ottani meglevő és ezután alapítandó muzeumok által.

11. A központi bizottság fog igyekezni arra, hogy lehető legnagyobb kedvezményeket nyerjen a kiviteli czikkek szállításánál a közlekedési vállalatoktól, kiknek képviselői tagjai levén a bizottságnak, minden ipar fejlődési képességét alaposan megismerhetik, s a nyujtandó kedvezmények észszerü határát könnyen és alaposan kiszámíthatják.

12. A központi bizottság fogja az egyeseket bátorítani, kérdéseire felvilágosítást vagy adni, vagy kivülről szerezni; folytonos összeköttetésben a kereskedelmi és iparos körökkel, testületekkel és egyletekkel ezen bátorítást átalánosítani stb.

Szóval központban vezetni a mozgalmat, a mely átalános országos agitáczió lenne. Csakhogy ez agitácziót megteremteni nem nehéz dolog : közegei készek; csak a központ és az irány hiányzik. Ezen központ összeállítása a mondottak szerint nem nagy munka a kész tényezőkből; az irány pedig több, mint természetes. Ha az országos védegylet a kormány ellenére, kész közegek nélkül létrejöhetett : egyátalán nincs semmi ok sem arra, hogy ezen központi bizottság ne jöhessen létre, s ne indíthassa meg az agitácziót, melynek üdvös voltára nézve nem lehet véleménykülönbség az országban.

És e megindítással sietni kell. Másfél év leforgása alatt megnyilnak a román kapcsolatok; azon idő alatt valószinüleg tétetik határozó lépés a szerb és bosnyák kapcsolatok, mint szintén vám és kereskedelmi szerződés ügyében. Ez időt fel kell használni arra, hogy a talajjal kellőleg megismerkedjünk, s ha iparunk még fejletlenebb is nyugati szomszédainkénál : ezen hiányt a szükségletek jobb ismeretével pótoljuk. Ha ma léteznék már e javasolt központi bizottság, már ma kellene nagy erővel hozzákezdeni a munkához, a muzeum berendezéséhez, a leendő ügynökök kiszemeléséhez, a keleti szomszédok szükségleteinek tanulmányoztatásához, az e czélra szolgálandó házi ipar terjesztéséhez, a keletet ismertető munkák megirásához; a minták beszerzéséhez, a közfigyelem felélesztéséhez, szóval teendői egész összegéhez, hogy készen mehessen szembe a létesülendő óriás változással.

A közgazdasági egyesületre néz a feladat az első lépéseket támogatni. Hogy pályadijat tüzött ki: az mutatja érdekeltségét e téren. Nem lehet, hogy elejtse majd azt. A megindítás pedig igen egyszerü, csak legyen egy államférfiu, ki kezeibe vegye az ügyet, szólítsa fel a fentemlített testületeket, hogy egy ily központi bizettság létesítésére nyujtsanak segédkezet, egyelőre egy közös értekezlet tartásával. Ha ez értekezlet nem sikerül: jele, hogy nincs elég érdek az ügy iránt; de a kisérlet meg van téve. Ha azonban — mint valószinü — mindegyik testület megragadja az eszmét, s a központi bizottság és ezzel együtt az országos agitacció létesül, ha az ország jelesebb fiai és tekintélyei — mert általtás volna, ha ilyenekre nem tartanók szükségesnek támaszkodni — egyesülnek arra, hogy Magyarországot a keleti ipar-szükségletek termelő földjévé tegyék, hogy ez által hazánk jövőjét az internaczionál kapcsolatban szükséges tagozatul biztositsák: akkor az, a ki élére állott az ügynek, bizonyára oly hasznos dolgot tett ez országnak, hogy neve méltán fog a legkitünőbb hazafiakéval együtt — egyenlően áldva — emlegettetni a késő unokák által is.

VISSZATEKINTÉS ÉS BEFEJEZÉS.

Végig soroljuk befejezésül a tételeket, melyeket a fentebbi czikkekben e tanulmány folyamán kimutatni igyekeztünk.

Hogy hazánk iparos állammá fejlődjék : az köztudomásu szükség, s apáink is belátták e szükséget.

E szükségérzet még erősebb lett azon krizis által, melyet a gőz megjelenése a gyárak és modern közlekedés által jelzett. Ez szétrombolta a házi ipart, megváltoztatta a szükségleteket és uj szükségleteket teremtett. E krizisből csak most kezd lábbadozni gyenge — de már a világforgalomhoz simult — iparunk.

Keleti szomszédaink azon területén, mely a tengerről látja el magát iparczikkekkel, a krizis teljes most; a többi részeken — melyek még ma hozzáférhetlenek — a krizis csak most következik. A tengeren át nyugat iparos nemzetei már tért foglaltak, a szárazon csak a megnyilás után s rajtunk át foglalhatnak.

Kelet felé a forgalom csekély, s az iparos kivitelnek igen nagy része csak átvitel, mely Németország és Ausztriából jő vagy egyenesen, vagy nálunk megállapodva keletre. A behozatal főleg nyers termény, a kivitel főleg iparczikk. Ők versenytársaink nemcsak a nyers terményeknél eladásánál, de az ipartermelvények vételénél is.

A tengeri kivitel és behozatal főleg a Lloyd hajói által közvetíttetik. Fiume forgalma elenyészőleg csekély. A konstantinápolyi és smyrnai adatok mutatják, hogy Triesztből is aránylag csekély a keleti iparszükségletek fedezése és annak egy része is külföldről jő, Magyarországból majdnem semmi.

A Dunán való kivitel jelentékeny. Ezt a Vaskapu akadályozta nagy mérvben eddig. A Szulina torkolaton az Al-Dunára igen sok nyugati termény jő, lefelé pedig majdnem

kizárólag a Dunagőzhajótársaság működik, mely sok külföldi, s még több osztrák árut visz egyenesen keletre.

A szárazföld felé csak Romániában vannak kő-utak; arra van két vasuti csatlakozás biztosítva. Szerbiában egy, Boszniában kettő van kilátásban. E kettőnél csatlakozás sincs. Azért nagyobb Románia felé ma is a forgalom, Szerbia és Bosniában főleg a Duna és a Száva mentére szorulván az.

A keleti piaczok közül Konstantinápolyban, Ruméliában, Bulgáriában folyik az európai verseny. Ez utolsóhoz mi a Dunán közelebb esünk. Bosnia és Herczegovina csak felőlünk, — s részben Dalmácziából — fedezi szükségleteit, de közlekedése nincs. Albánia és Thesszália szintén elzárt vidék, nagyobbára reánk volna utalva. Görögország, az Archipelág szigetein és Kisázsiában az összes nemzetek versenyeznek, és Trieszt kis térrel bir a Lloyd járatai daczára. Kisázsia felső része és igy Persia is közelebb esnék hozzánk a Dunán át. Románia alsó részén a tengerről európai verseny van; felső része, mint szintén Szerbia is reánk van utalva, kivált, ha közlekedés lesz. Oroszországot védvámja és fejlő ipara elzárja a fekete tengeren is.

Ipari feldolgozás utján most is sok áru megy ki keletre; ez szaporitható. Nyers terményeinknek ott nincs piacza, gyapju, gabna, élő állat, bőr ott termesztetvén, fa, bor és dohány szintén. Ellenben ezen nyers termények ipari feldolgozása liszt, keményitő, szesz, posztó, vászon, papir stb. alakban reánk vár, vas butor, kocsik, gépek, tégla, üveg, kőedény, faáruk, bőripar, szalmafonás, ruha készités stb. lehet, e mellett virágzó iparágakat fejleszthetünk ki keletre kivitel által, melynek alapfeltételei bőven megvannak itt.

Az eddigi kivitel hiányos volta részben a közlekedés hiányának, részben iparunk krizisének tulajdonitandó. Mind a két akadály muló félben van. Iparunk emelkedése magával hozza a kivitel s ez által a kölcsönösségen alapuló forgalom fejlődését.

Erre kell jó iparpolitika. Támogatni az ipart muzeumok, kiállitások, jutalmazások és főleg jó szakoktatás által. A munka megbecsülését a közgazdaságtan elemeinek tanitásával már a népiskolákban kellene kezdeni. A krizis által

levert kéziparosokat gyárakba egyesiteni. Az adónál a versenyképesség tekintetbe vétele, a nyers anyag olcsó szállitása, az ipar minden kedvezményezése előnyösen hat ki iparunk, s ez által keleti forgalmunk emelésére.

Kell jó külkereskedési politika. Konzulatusaink uj szabályozása, magyar konzulok, különösen a keleti állomásokra; keleten a posta és távirda ügy rendezése, a konstantinápolyihoz hasonló osztrák-magyar kereskedelmi és ipar kamarák létesítése, Törökországgal jó szerződés, legalább a bosniai kivételes tarifa fentartásával, keletre Szerbiával szerződés stb. Azonkivül a magyar alattvalók érdekeinek keleten az eddiginél hatályosabb védelme.

Kell jó közlekedési politika. A tenger felé Fiume emelése, a Llyod kötelezettségeinek szorosabbá tétele. A Dunán a vaskapu szabályozása, a vámok és tarifák módositása, Trapezuntba közlekedés. Szárazon a vasutak gyors megnyitása és a tarifáknak jó szabályozása, végül a kiviteli tarifák létesitése.

Mindez fog tenni annyit, hogy az út meg lesz nyitva. Ez ut felhasználása a második tényező. Hogy felhasználhassuk: arra első sorban ismerni kell a talajt. Ez ismeretek voltak eddig elhanyagolva. Ezt kell pótolni. A nyugat több gondot fordit most is keletre, mint mi.

Ez irányban a kormány teendője a közoktatásnál a keleti viszonyokra különös gondot fordittatni, jó keleti statistikát adni, az iparmuzeumokban keleti osztályt létesiteni, s e czélokra pénzsegélyt adni. A testületek és egyletek küldjenek ki szakembereket, buzditsanak ez irányban, szerezzenek mintákat a keleti szükségletekről; a szakegyletek irodalmilag ismertessék az ottani viszonyokat, honosittassanak meg oly háziiparok, a milyenek ott szükségeltetnek, a megfelelő iparágak fejlesztessenek, a keleten levő magyarok felhasználtassanak sat. Az egyesektől függ minden.

A testületek és egyesek érdekét fenntartani, fejleszteni egy országos bizottság volna hivatva, melynek tagjai a szaktestületek és egyletek küldöttjein kivül a kormány, a közlekedési vállalatok, tudományos intézetek, iparmuzeum stb. képviselői volnának, a bécsi Oriental Museum mintájára állandó

igazgatóval és segéd személyzettel. A költségeket a testületek viselnék. Ez érintkeznék a konzulatusokkal, kisérné figyelemmel a keleti viszonyokat, vezetné idebent a testületeket, egyleteket, felügyelne ez irányban a közoktatásra, irodalmilag közlöny és önálló művek által ismertetné a keleti viszonyokat, tanácsadó volna a kormány mellett a keleti ügyekben, bátoritaná a testületeket, mintákat terjesztene, felolvasások, kiállitások tartása, ügynökök megnyerése, a viteldijak szabályozása, felvilágositások adása stb. mind ügykörébe esvén.

Az elmondottak nézetei szerzőnek e fontos ügyben. Szót sem veszteget a fontosság bebizonyitására. Csak állását akarja jelezni abban, hogy ha egész tanulmánya magán viseli annak bélyegét, miszerint optimista ábrándokban nem hajlandó ringatni magát, viszont ad az tanuságot arról is, hogy reménye, komoly reménye van a dolgok jobbra fordultához.

Megjegyzi különben, hogy ajánlataiban csak olyanokra szoritkozott, melyek Magyarország jelen viszonyai közt azonnal létesithetők, melyek semmi más eseménytől nem függenek, csak magától a nemzet akaratától és komolyságától.

A sok krizis, — mely e hazát érte, — tanitja az embereket komolyan gondolkozni. A baj csak az, hogy a fellegvárak rózsás ábrándja után egyszerre következik a kétségbeesés sötét kételye. Mindkettőtől távol kell állanunk. Erőnket ismerni, de nem tulbecsülni; öntudattal és a siker reményével, de nem hetvenkedve, hanem kitartó munkával kell a nagy dologhoz: missiónk biztositásához látni.

A nemzet ama vezére, ki kimondta, hogy »Magyarország nem volt, hanem lesz,« ha közöttünk élne, ma bizonyára élén állana e mozgalomnak, s elkölcsönözve hangoztatná nagy ellenfelének buzditó szavát, ily módon:

»Keletre magyar.«

Tartalom.

Lapszám.

Gattajai Gorové István ur ő nagyméltóságához . . . . III.

I. Magyarország és keleti szomszédainak átalános közgazdasági helyzete.

1. Iparunk szükséges volta 1
2. A gőzerő megjelenésének következményei nálunk . . 5
3. A gőzerő megjelenésének következményei keleten . . 18

II. Mai forgalmunk keleti szomszédainkkal.

1. Átalános kereskedelmünk kelet felé 24
2. Keleti forgalmunk a tengeren 35
3. Keleti forgalmunk a Dunán 48
4. Keleti forgalmunk a szárazon 52

III. Keleti forgalmunk kilátásai.

1. A keleti szükségletek s azok fedezeti módja ma Konstantinápoly, Rumélia, Bulgária, Bosznia és Herczegovina, Albánia és Thessália, Görögország, a szigetek, Kisázsia és Persia, Románia, Szerbia és Oroszországban. 61
2. Keleti kiviteli képességünk ma részletezve 95

IV. A keleti közgazdasági érdekeink fejlesztésére szükséges teendők.

1. Az átalános helyzet 112
2. Teendőink az iparpolitika terén 115
3. Teendőink a külkereskedelmi politika terén 118
4. Teendőink a közlekedési politika terén 123
5. Átalános teendők a keleti szükségletek és viszonyok megismerésére 131
6. Mily gyakorlati feladatok néznek a kormányra, testülekre, és egyesekre? 141
7. A mozgalom vezetésére szükséges egy központi közeg . 148

Visszatekintés és befejezés 156

Tartalom 160

ELŐFIZETÉSRE VALÓ FELHIVÁS
A
„NEMZETGAZDASÁGI SZEMLE“
ÉVNEGYEDES FOLYÓIRATRA.

Midőn a magyar tudományos Akadémia nemzetgazdasági és statistikai állandó bizottsága mult évi deczember hó 17-én tartott ülésében elhatározta két év óta szünetelő közlönyének, a »Nemzetgazdasági Szemlének« ujból megindítását s e czélból anyagi áldozatok hozatalát: azon szempontból indult ki, hogy a jelen viszonyok közt, a midőn az elmék nagyobb mérvben fordulnak a közgazdasági kérdések felé, egy oly folyóirat, mely a közgazdaság terén a tudomány haladása és a hazai müvelődés között közvetitőül akar szolgálni, s mely a hazai konkrét viszonyok megbirálásához a tudomány szempontjából van hivatva hozzájárulni, annyira közszükségü, hogy az Akadémia anyagi és szellemi támogatását méltán veheti igénybe.

A viszonyokkal számot vetve, ez alkalommal folyóiratunk csak évnegyedenként, tiz-tiz íves füzetekben fog megjelenni, igy egész évre negyven ív állittatik ki, mely mennyiség azonban az előfizetők szaporodásával arányban emelkedni fog.

A füzetek tartalmát teendik:

1. A koronként előtérbe nyomuló fontosabb elméleti közgazdasági kérdések tárgyalása, s ekként a tudomány jelenkori mozgalmai s a hazai müvelődés közt való közvetités.

2. A magyar államot és társadalmat közvetlenül érdeklő gyakorlati kérdések fejtegetése az állami pénzügyek s a nemzetgazdasági élet különböző ágaiból.

3. Az ország közgazdasági, pénzügyi és statistikai viszonyainak ismertetése.

4. A külföldi közgazdasági törvényhozás figyelemmel kisérése.

5. A külföldi szakirodalomban megjelenő értekezéseknek és mozzanatoknak lehetőleg kimerítő ismertetése.

6. Végül a hazai és külföldi irodalomban megjelent szakmunkák méltatása és bibliografia.

A »Nemzetgazdasági Szemle« rendes közlönye lesz a magyar tudományos Akademia nemzetgazdasági és statistikai állandó bizottságának s ennek anyagi és erkölcsi támogatása alatt áll; azonban a benne megjelent közleményekért első sorban maga a szerkesztő lesz erkölcsileg is felelős.

A füzetek szerkesztésével **György Endre** urat bizta meg a bizottság.

Intézkedés történt arra, hogy már a folyó 1877. évben is mind a négy kötet kiállíttassék s az előfizetőknek megküldessék.

Midőn ezeknek alapján felhivnók a komolyabb dolgokkal foglalkozó közönséget ezen folyóirat pártolására: nem mulaszthatjuk el azon reményünknek adni kifejezést, miszerint a tömeges pártolás nemcsak a magyar tud. Akademia anyagi és szellemi reményeinek fog megfelelni, hanem emellett a folyóirat bővitését, terjesztését is lehetővé teszi, hogy az ily módon valóságos központja lehessen az államtudományok ezen ágával komolyabban foglalkodó elméknek.

Kelt a magyar tudományos Akadémia nemzetgazdasági és statistikai állandó bizottságának 1877. évi február hó 6-án tartott üléséből.

Keleti Károly s. k.
jegyző.

Gr. **Lónyay Menyhért** s. k.
elnök.

Az egész évfolyam előfizetési ára 5 frt Egyes füzetek bolti ára 1 frt 60 kr. lesz.

Az előfizetési pénzek **Knoll Károly** akademiai könyvárushoz (Budapest, akadémiai bérház) küldendők, a ki a füzetek bérmentes szétküldéséről gondoskodni fog.

Budapest, 1877. Nyom. az Athenaeum r. társ. nyomdájában.