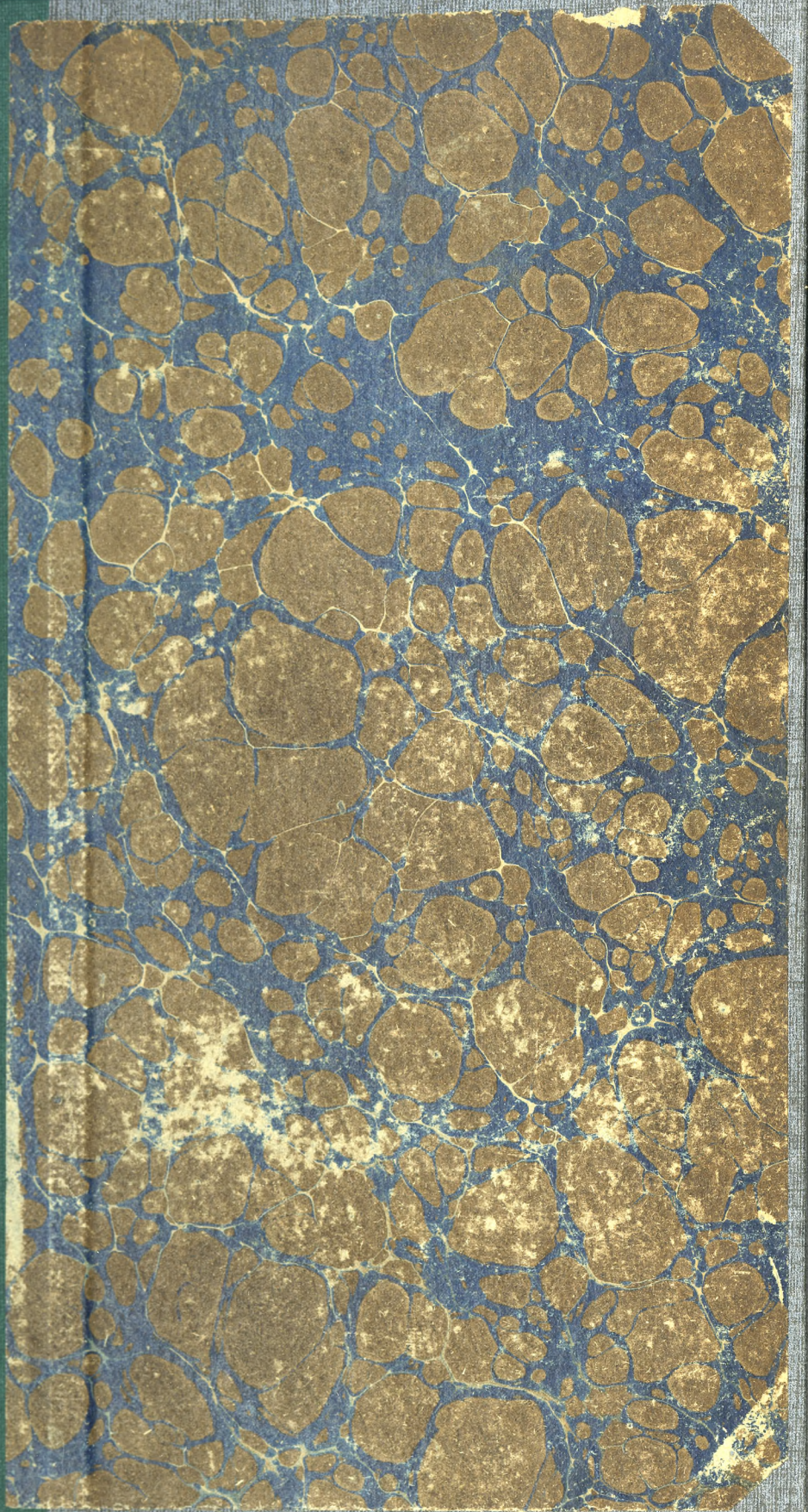


Politikai
röpiratok.

145.



145

1283

A TERVEZETT

ZIMONY-FIUMEI VASUT

ÉS

MAGYARORSZÁG ÉRDEKEI.

IRTA

SZATHMÁRI KÁROLY.

~~~~~  
Felolvasatott a M. T. Akademia 1864. február 29-ki ülésében.  
~~~~~

5.

PEST, 1864.

RÁTH MÓR BIZOMÁNYA.

A TERVEZETT

ZIMONY-FIUMEI VASÚT

ÉS

MAGYARORSZÁG ÉRDEKEI.

IRTA

SZATHMÁRI KÁROLY,

ÜGYVÉD, A BÉKÉS-BÁNSÁGI H. II. EGYHÁZMEGYE TANÁCSBIRÁJA ÉS FŐJEGYZŐJE, AZ ALFÖLDI
VASÚT KÖZPONTI BIZOTTMÁNYÁNAK TITKÁRA, A M. KIR. TERMÉSZETTUDOMÁNYI TÁRSULAT
RENDSZERTAGJA.



PEST, 1864.

KHÓR ÉS WEIN GYORSSAJTÓNYOMÁSA.

Dorottya-utca 14. szám

A. GEMBERT

NUMER-LEHETŐSÉG

18

MAJLISOK ÉS KÖZÖSSÉGI

1874

STADTMEISTER KÁROLY

STADTMEISTER KÁROLY ÉS A KÖZÖSSÉGI MAJLISOK ÉS KÖZÖSSÉGI

1874



1874

STADTMEISTER KÁROLY ÉS A KÖZÖSSÉGI MAJLISOK ÉS KÖZÖSSÉGI

Jelen értekezést a Magyar Tudományos Akadémia folyó évi február 29-én tartott ülésében **Hunfalvy János** ur felolvasván, az Akadémia jegyzője **Csengery Antal** ur, nemzetgazdasági irodalmunk egyik tekintélye, ismerteti azt a „Pesti Napló“ 51—4214. számában. Hol a nézete szerint „érdekes“ dolgozat rövid kivonatát adván, e szavakkal végzi közleményét: „E sorok írója, (Cs. A. ur) nem Eszéket tartja ugyan az alföldi vasut csatlakozására a legalkalmasabb, érdekeinknek leginkább megfelelő pontnak: azonban, miután az alföldi vasut engedményező okirata e pontra utal, s ez irány az alföldi vasut bizottsága előtt már eldöntöttnek tekinthető, mellőzzük itt e részben észrevételeinket. Annyi kétségtelen, hogy Szathmári Károly urnak a fentebbi sorokban ismertetett értekezésében, az eszék-i vonal előnyeit a z i m o n y i combinatio fölött diadalmasan sikerült kimutatnia.“ —

1840
The following is a list of the names of the persons who have been admitted to the office of Justice of the Peace for the County of ... in the year 1840. The names are arranged in alphabetical order.

1. ...
2. ...
3. ...
4. ...
5. ...
6. ...
7. ...
8. ...
9. ...
10. ...
11. ...
12. ...
13. ...
14. ...
15. ...
16. ...
17. ...
18. ...
19. ...
20. ...
21. ...
22. ...
23. ...
24. ...
25. ...
26. ...
27. ...
28. ...
29. ...
30. ...
31. ...
32. ...
33. ...
34. ...
35. ...
36. ...
37. ...
38. ...
39. ...
40. ...
41. ...
42. ...
43. ...
44. ...
45. ...
46. ...
47. ...
48. ...
49. ...
50. ...
51. ...
52. ...
53. ...
54. ...
55. ...
56. ...
57. ...
58. ...
59. ...
60. ...
61. ...
62. ...
63. ...
64. ...
65. ...
66. ...
67. ...
68. ...
69. ...
70. ...
71. ...
72. ...
73. ...
74. ...
75. ...
76. ...
77. ...
78. ...
79. ...
80. ...
81. ...
82. ...
83. ...
84. ...
85. ...
86. ...
87. ...
88. ...
89. ...
90. ...
91. ...
92. ...
93. ...
94. ...
95. ...
96. ...
97. ...
98. ...
99. ...
100. ...

Nem lehetünk közönyösek azon vasutervek iránt, melyek vonalaikat Fiume felé irányozva, a magyarországi termékek e természetes kiviteli kapujának megnyitását czélozzák, mert mind azok által hazánk mai napig pangásban tartott gabonakereskedése is többé vagy kevésbbé érdekelve van.

Ezen irányban tervezők közt egy idő óta legtöbb erélyt fejtenek ki azok, kik a zimony-fiumei pálya életbeléptetése körül fáradoznak.

E vonal kiindulási pontjául Zimony van kijelölve, honnan Ruma, Vinkoveze, Diakovár, Pozsega, Pakrácz, Sziszek és Károlyvároson át vezetettnek az, a magyar tengerparthoz.

E pálya szükségességét és hasznait fejtegető két röpirat van előttünk.

Az egyiknek czime: „Le chemin de fer de Semlin à Fiume. Etude sur l'utilité et le produit de ce chemin de fer, comme partie de la future route commerciale universelle entre la Mer Noire et l'Adriatique, par E. A. J(oanelli) Avec un croquis.“

A másiké: „Denkschrift über die Nothwendigkeit und die Bedeutung einer Eisenbahn von Semlin nach Fiume, mit Abzweigungen nach Zeng, Essek und Brod. Mit einer Eisenbahnkarte und mehreren Situations-skizzen. Wien, 1864.“

Ez utóbbi az elsőnek adatait fölhasználva, bővebben illusztrálja a vállalat célját és törekvéseit, s mindenekelőtt azon rég érzett sérelem és igazság tolmácsaul lép föl, hogy a természettől oly bőkezűleg megáldott Duna, Tisza, Dráva és Száva vidékeit egyetlen úton vezetni akarni a tengernek egy kikötőjéhez, nem más, mint a kereskedés és államfinanczia roppant kárával monopoliumot teremteni Trieszt számára, s ez által közvetlenül a magyar korona érdeklett országainak, közvetve pedig a birodalom nemzet- és államgazdasági érdekeinek is szándékosan tetemes hátramaradást okozni.

Teljes meggyőződéssel, és nem tegnap óta osztjuk e nézetet. S találni fogunk tért, hol a magunkénak vallott föntebbi állítást rövid időn, adatokkal is bőven be fogjuk bizonyítani.

De midőn az érintett pályaterv törekvéseinek végpontját, a legőszintébb örömmel látjuk Fiumeba kitűzve, viszont nem tehetjük, hogy ki ne jelentsük, hogy a tervezők által fölkarolt kiindulási pontot részünkről nem tartjuk helyesen választottnak.

I.

Mindenekelőtt az tűnik föl előttünk, hogy e pálya kezdővége, minden elmélettel és gyakorlattal ellenkezve, a vizre támaszkodik, s ennek szállításaiból akar táplálkozni.

Míntha nem tudnák, hogy e két heterogen közlekedési eszközt haszonnal egyesíteni soha nem lehet.

Alig lehet megfogni, miként maradhat ki egy Zimonynál kezdődő vasut tervezésénél a számításból azon körülmény, hogy midőn Becskereknél a Béga, Becsénél a Tisza, s Pancsovánál a Duna befagy, vagy ama folyók száraz nyáron egészen járhatlanná apadnak, emez pedig csak könnyű teherrel hajózható: ott lesznek, a mit nálunk már Széchenyi megjegyzett a folyóhoz

vezetett vasutakról, hogy szállításuk éven át 3—4 hónapig megakad. Mily szakgatott volt a szállítás e vizeken a legközelebbi években is! a miatt, hogy épen a legélénkebb forgalmi időszakban, ősszel, mindig oly alacsonyan állottak, hogy hajóval járni őket több helyt teljes lehetlen volt, s igen természetesen, az innen származott hátramaradás a kereskedésnek érzékeny veszteségeket okozott. A mint fog okozni okvetlenül a vasutnak is, mely ilyen idők jártával és télen át, magától értődik hogy szünetelni kénytelen.

A temesvári vasut bázisai vége szueved e sorvasztó betegségben, bár nem oly szemebetűnő mértékben, mert ez mégis a leginkább hajózható folyóra veti magát, s teljes forgalomhiány csak a fagyok idején áll be rajta.

De nem ezen körülmény lesz Zimonymánál, melynek vasut-állomása leginkább Beeskerek és Becse felé néz, s a bégai és tiszai hajókról várja rakományának legalább is fele részét; azon Bégáról, melyen a csatorna nyugati végétől lefelé semmi szabályos közlekedés nincs; és azon Tiszáról, melyen a rendes gőzhajózás mai napig el van hanyagolva, a személyszállítás pedig végkép megszűntetve.

Tekintsenek a tervezők a Drávához épített sziszeki vaspályára. Mi lehet a sziszek-zágrábi vonal deficitje? nincs rá számadatunk, de hogy van: az kétségtelen előttünk azon sziszeki panaszokból, melyeket a „Trieszter Zeitung“ nem takargat úgy, mint egy féltett üzleti kinutatást, s melyekből nyilván látható, hogy a víz gyakori elapadása s a gőzhajók rendetlen járása miatt „néha hetekig nincs dolga a vasutnak.“ E télen bizonyosan hónapokig nem volt az erős fagy miatt.

Ez a sors vár a zimonyi pályafőre is.

S ez a terv üzleti oldalának egyik elhibázott számítása. Más szempontból vizsgálva a dolgot, szintily tetemes tévedésre akadunk.

Axioma ugyanis a vasútak építésénél, hogy minden pályának oda kell irányozni legfőbb törekvését, hogy más — vagy már létező, vagy bizonyosan létesülő — vonallal csatlakozzék.

A folytatás nélkül végződő pályák sehol sem tartoznak a szerencsés — értjük: jövedelmező — vállalatok közé, legkevésbé pedig ott, hol a választott kiindulási, vagy végpont nem egyszersmind nagy jelentőségű emporialis hely.

Már pedig Zimonyt ilyennek tartanunk nem lehet: nem lehet magánál a vállalkozók emlékiratánál fogva se, melyben közlött kimutatás szerint, Zimony 1862-ik évi összes gabonaforgalma 73,331 vámmázsára rug (a pest-budai kereskedelmi és iparkamra közelebbi jelentésében 84,624 mérő), — míg Eszéké, melyet a pályaterv csupán egy szárnyvonallal akar érinteni, majd ötször annyira, 310,279 vámmázsára van téve.

Meg kell jegyeznünk, hogy e kimutatás csak a gőzhajók mozgalmából van véve, mert Eszék összes kereskedésének forgalma már 20 év előtt, midőn Wallau K. H. azt a hely színén nyomozá, 4 millió pengő forintot tett. Ma pedig, mint a szlavoniai iparkamara kiemeli, „egyik a monarchia legjelentékenyebb kereskedelmi piacainak,“ a honnan szokta magát beviteli cikkekkel ellátni az egész drávántúli rész s hol francia, olasz, német, bajor, osztrák és magyar kereskedőházak ügynökei már is állandóan tartózkodnak, s fanemüekért és más cikkekért nem egyszer külföldi hajók is jelennek meg, például 1860-ban bajor hajók rakodtak a Dráva partjáról *).

Pedig nem lehetünk közönyösekek azon körülmény iránt, hogy Eszék kereskedését ezen fokra emelkedni nemcsak semmi különös pártolás nem segíté, sőt a mindenünnen elébe gördített akadályok ellenére nőtt ekkorára, mint a pálma, melynek a ter-

*) „Bericht der Handels- und Gewerbekammer für Slavonien. 1862.“

mészettől nyert fejlődési erejét még fokozzák a rá halmozott terhek.

Közlekedési utakról, se szárazon se vizen nem gondoskodott számára senki, távol volt tartva egy hitelintézet, de még csak egy takarékpénztár jótéteményeitől is, melynek állíthatására megtagadták tőle az engedélyt. És mégis, nemcsak kereskedése a lehető legvirágzóbb, de gyár- és kézműipara is oly tevékenységet fejt ki, mely váltig engedi gyanítanunk, mi válhatnék belőle, ha egyenes összeköttetésbe jöhetne a világpiacczal.

Mintegy 214 kereskedés, 943 műhely foglalkozik Eszéken jelenleg is; gyárjai közül selyem-fonódája a régibb időben 30—40 mázsát dolgozott évenként, két kiállításon kitüntetett olajgyára 4000 mázsát állít elő, gépgyára napról napra keresettebb, míg bőrgyártása körülbelül 9000 mázsára fölmegey.

Szóval, Szlavonia üzletforgalmának gyúpontja, a dunántúli, dunáninnyi és drávántúli kerület kereskedelmének összekötő kapcsa: Eszék, melyet ekként már szerencsés geográfiai helyzete főfontosságú szerepre hívott a magyar korona kereskedésében, melyet tehát jelentékeny állásánál, nagyszerű jövőjénél fogva: a fővonalból kihagyni, se a város, se a vállalat érdekeinek nagy sérelme nélkül nem lehet.

II.

De nemcsak maga a pálya kezdővége, a hozzá közel eső piacok sem olyanok, melyeknek még ez idő szerint vasút nélkül maradása tetemes befolyást gyakorolna akár maguk e helyek, akár gabonakereskedésünk hátrányára.

Elismerik ugyanis az emlékiratok, hogy a Bánság legfontosabb piacza Uj-Becse, hol a legszebb és legjobb búza szokott

összehalmozódni. Becskerekre már a közép minőségűt hordják egybe, míg Pancsován csak a legkönnyebb fajú szokott megfordulni, s amazokból piaczán nem is találhatni.

Mennyiség tekintetében szint ily viszonyban áll a három piacz egymáshoz. Az Ujbecsén 1862-ben gőz- és vontatóhajókra fölrakott gabona mennyisége 323,911 alsó ausztriai mérőre ment, Becskerek elszállított 480,820 mérőt, ellenben Pancsova alig egy negyedrésznit, 173,277 mérőt hozott forgalomba *), minélfogva egyáltalában nem áll a tervezők azon hypothesis, mintha a Bánság búzája, Pancsován volna a legnagyobb mennyiségben található.

Azt mondja ugyanis Joanelli röpirata, hogy a Bánság déli részében termesztett gabonának, mely tömördek mennyiségű, de minőségre valamivel csekélyebb a többinél, főrahelye Pancsován van, tehát ennek kell lenni a kiindulási pontnak is az Adria felé. De midőn ezzel mintegy elismeri, a mit mi főntebb mondánk, hogy Zimony csakugyan nem bír a forgalomnak olyatén terjedelmével, melyet egy vasúti végpontban keresnünk kell, koránsem győz meg bennünket afelől, hogy Pancsova, az e részbeli igényeket sokkal inkább, — még kevésbbé pedig arról, hogy teljeseu kielégíti.

A tervezők maguk elismerik, hogy Pancsova raktáraiban a legcsekélyebb minőségű bánsági gabona gyűl össze, azon állításukat pedig, hogy a legnagyobb mennyiség ott pontosulna egybe, nemcsak megczáfoltuk, de adataink egyenesen azt mutatják, hogy Pancsova a legutolsó helyet foglalja el a bánsági piaczok közt, akár minőségét, akár mennyiségét tekintsük terményárúinak.

Ha már most alkalmazzuk a röpiratok által is vallott azon igazságot, hogy „les deux premières conditions d'une expor-

*) A pestbudai kereskedelmi és iparkamara jelentése 1860-62-ről.

tation notable: la qualité supérieure et une quantité énorme,“ — továbbá, hogy a külföldi megrendelésekre csak azon cikk számolhat, mely vagy jellessége által tűnik ki a többi fölött, vagy bőségevel szállítja le a hasonló termények árát: e főfeltétek egyikét sem találjuk se a zimonyi se a pancsovai piaczon, hanem sokkal inkább Beeskerek és Uj-Becse árucikkeiben, melyek kitünő minősége a legmagasb igényeknek is megfelel, mennyiségre pedig 3—4-szeresen felülmulják amazokéit. E két piaczon azonban távolabb esik mind Pancsovától, mind Zimonytól, semhogy azt akár az egyik, akár a másik kiindulási pont, forgalmi körébe vonhatná.

Ellenben, hogy az alföldi vasút kiépülése után, mindeniket ez fogja inkább magához vonni: csaknem teljesen bizonyosnak látszik. Mert hogy akár Beeskereknek, akár főleg a Ferenczcsatorna torkába eső Becsének, sokkal könnyebb, rövidebb és hasznosabb lesz Zombornál rakodni hajóiról a vaspályára, s onnan tartani Eszéken át a tenger felé, — semmint lemenni előbb a Tiszán Zimonyig, s onnan tenni Diakovárig egy 22 mértföldnyi haszontalan utat: erről azonnal meggyőződhetik akárki, mihelyt egy pillantást vet a földabroszra.

A Zimony mellé rakott számokra is van egy kis megjegyzésünk.

Ha ugyanis Zimony gabonakereskedésének nem 1862-diki forgalmát, melyre a rőpirat hivatkozik, hanem az ezt kétszeresen meghaladó 1861-dikit vesszük fel — mely 155,904 ausztriai mérőre rugott — tény gyanánt állván előttünk, hogy a Bánság két legfőbb piaczára, Becsére és Beeskerekre nem lesz képes kiterjeszteni befolyását a pálya: nem vagyunk képesek elgondolni, honnan biztatják magukat a vállalkozók azon 5 millió háromszázezer mázsa gabonával, melyet számításaikban, a zimonyi állomás terhe közé vesznek föl? Sőt ha megengednők, hogy a most említett két piaczon összes gabnaforgalma az utolsó

szemig mind Zimonyra takarodnék, s a Béga- és Ferenczsatornái egy kosárral sem szállítanak többé, miután

Zimony	1861-ki forgalma	155,904.
Pancsovái	„	443,566.
Beckereké	„	424,972.
Uj-Becsée	„	<u>670,365.</u>

tehát a négy piaczé összesen: 1.694,807. a. a.

mérőt tett azon esztendőben, melyet a pesti kereskedelmi kamara a ranyévnek nevez: még így is alig tudjuk egy harmadrészét kiütni azon sommának, melyet a tervezők tisztán zimonyi teher gyanánt, a Bánságból oda folyandó mennyiségnek rónak föl.

Míg ugyancsak a mondott évben Bács, Csongrád és Békés megyéknek a folyók partján és vasút mellett eső nevezetesebb piaczai, a hajózási és vaspályai hiteles üzletkimutatások szerint, közel 6 millió mérő gabonát (5.822,010 mérőt) szállítottak, mely mennyiség, ha egyenes vasútja lett volna a tengerhez, oly bizonyosan oda tartott volna egész tömegével, mint a mily bizonyosan Fiumének fog menni ezentúl, ha az alföldi vasút Eszékig terjed s Eszék szintén össze lesz kötve a magyar tengerparttal.

Mi tehát sokkal czélszerűbbnek látnók a diakovár-zimonyi darabbal egyelőre felhagyni, s e helyen a fővonallal Eszéknek tartani, hol azt az alföldi vasúthoz kapcsolva, biztosítaná magának Fiuméig ezen pálya legnagyobb szigorral 10 millió mázsán felül számítható egész kivitelét: s míg a Bánság szállítmánya, a Béga- és Ferenczsatornán könnyen ugyanoda folyhatnék: másfelől a zimonyi, péterváradai és vukovári terhet — melynek nem lenne nehéz a Dunán idáig feljönni — szintén magába vehetné föl.

Be fogják látni a zimony-fiumei pálya tervezői, hogy minél inkább akarnak vonalukkal az ország belseje felé hatni,

annál biztosabbak lehetnek a minden tekintetben legjobb eredmény felől.

És itt nem tehetjük, hogy meg ne érintsük, hogy ezáltal kétségkívül biztosítaná magának a társaság Magyarország rokonszenvét is (mely annak idejében fog módot találni tudnia tetteleges nyilvánulásra), míg egy bennünket szándékosan kerülni látszó pálya méltán szülne idegenkedést a hazában, melynek érdekei a legkárosabban lennének mellőzve, sőt rongálva egy oly vonal által, mely a Magyar birodalom legszélén akar elvonulni, mielőtt belseje kellőképen behálózva s a tengerrel egyenes úton volna összekötve.

III.

E szerint se Zimonymak kereskedelmi fontossága, se a hozzá legközelebb eső piacok forgalma, nem bir előttünk oly jelentőséggel, hogy azért 22 mértföldnyi vasutat kelljen és pedig majd 20 millió költséggel építeni. (Joanelli a 75 mértföldes pálya építési költségét 72 millióra teszi).

Még kevésbé tudjuk fölfogni azok nemzetgazdasági számításainak alaposságát, kik a zimonyi vasútnak Csernavodáig folytatásában hisznek, s az Al-Duna balpartját Küsztendsénél akarják a Fekete-tengerrel összekötni: Küsztendsénél, mely Becke osztrák konzul nyilatkozata szerint alig képes 2—3 tengeri hajónak biztos menhelyet adni, s két millió kellene rá, hogy csak mostani állapotához képest teljesen fölszereltesék; arra pedig, hogy a világkereskedés számára megnyiljék, s 2—300 hajót befogadhasson, kellő számú raktárakkal elláttassék, tömérdek milliók kívántatnának, — a mennyit alig fog valaha bárki is azon Küsztendsébe fektetni, melynek világkereskedelmi hivatása és jövője egyáltalában nincs.

Talán mind más lenne, ha már nem volna más, és pedig a legnagyobbkereskedés előtt már is oly hivólag áll nyitva. De nem ott van-e Galacz, a világ egyik legbiztosabb és legkényelmesebb kikötője, hol a forgalom a közelebbi néhány év alatt megkétszereződvén, (a „Statistique générale des batiments de commerce sortis du Danube depuis le 1. Janvier 1847 jusqu' au 31 Juillet 1861“ szerint 1857-ben közel 336,000 tonna *) ment a szulinai torkolaton a Feketetengerre, 1861-ben pedig csaknem 637,000 tonna, vagyis 12.740,000 mázsa, melynek legnagyobb része gabona volt, e körülmény a legkézzelfoghatóbb adat arra nézve, hogy megítélhessük belőle, mivé fog fejlődni Galacz kikötője rövid idő alatt? míg a csernavoda-küsztendei vonalon a kivitel legfőbb cikkei nem képesek megbirni a magasabb vitelbért és a többszöri átrakodás költségeit.

Szabad legyen azért kételkednünk a tervezők azon vérmes reménye fölött, hogy ők e vonallal megváltoztatják a kereskedelem eddigi irányát és központját, s „le fogják győzni Ibrailát és Galaczt.“

Nem szándékunk e helyett ismételnünk azon igen tanulságos párhuzamot, melyet a magyar gazdasági egyesület „emlékirata“ a vasútakról a küsztendei és galaczi kikötő közt vont. Csupán annyit kell még megjegyeznünk, hogy a legfőbb ok, melylyel a zimonyi vasút tervezői Küsztense felé igyekvésüket indokolják, korán sem oly súlyos, hogy annak ily óriási elevatort kelljen aláépíteni.

Azt mondják ők: gabonakereskedésünk azóta indult hanyatlásnak, mióta a nem rég alapított Odessa oly feltűnően emelkedik, s Oroszország kereskedelmi tengerészete, a kormány által bőkezűen pártolva, a világ minden részeibe szétküldi ha-

*) 1 tonna = 20 mázsa.

jóit s kiszorítja természetnyeinket nemcsak a külföldi, de saját révpartjainkról, az Adriáról is, hol több mint két millió mérőt ad el, míg a többi világpiacokon 10—12 millió mérővel jelenik meg.

E körülmény okául azt adják az emlékiratok, hogy míg nálunk 1810-től fogva a szállítási költség a Bánság és Sziszek közt 12 krról 28-ra pp. vagy osztrák értékben 50 krra, Sziszek és Károlyváros közt 9-ről 18 krra, Károlyvárostól Fiuméig 45-ről 87 krra emelkedett:

addig a Feketetengertől Adriáig 1810-től 1820-ig a szállítási díj 2 frtról 1 frt. 30 krra, 1820-tól 1830-ig 1 frtra, a jelen időig pedig egészen 30 krra, vagy o. é. körülbelől 52 krra szállott alá. Ugy hogy, Odessa olcsóbban volt képes árulni Triesztben, mint mi. S ez által kivivta fölöttünk az elsőbbséget.

Az egyedüli mód, Odessa versenyét legyőzni, az elvesztett tért visszaszerezni — vélik az emlékiratok — Zimonyról Rumán, Vinkovczen, Pozsegán, Sziszeken és Károlyvároson át vezetni egy pályát Fiuméba. Szerintök e vonal lesz a legfontosabb „osztrák“ vasút, a legalkalmasabb és leghatalmasb eszköz aktiv kereskedésünk emelésére, a bánsági gabona kivitelére, ez fog nemcsak a Bánságnak és a Bácskának valamint az egész Alsó-Magyarországnak, de Szlavon- és Horvátországnak, sőt Szerbia- és Bosniának is, új jóllétet teremteni.

Csupán ezen vonalt tartják, és semmi mást, az egyetlen és csallhatlan eszköznek (le seul moyen infaillible) elhárítani útunkból amaz óriási kereskedelmi piacot, mely egész Nyugat-Európát előzőnli tömérdek gabonájával, s ezerével szállítja az olasz, francia és angol aranyat Oroszország déli pusztaságaiba.

E vasúttal fogunk győzni Odessa fölött tengerünkön — ismétlik — de győzni fogunk Ibraila és Galacz kikötői fölött a

Dunán is, és e vonallal fog ismét korszakot alkotni a bánsági búza a világkereskedésben.

Nem akarjuk e tételeket egyszerűen csak tagadni. Tüzetesen fogunk a legfőbb állitmány tárgyalásához. Oly veszedelmes ellenség, mint a minőnek Odessa itt festve van, megérdemli, hogy közelebről szemügyre vegyük.

IV.

Odessát, az oroszbirodalom egyik legnagyobb városát, Dél-Oroszország első rendü kereskedelmi piaczat s a magyar gabonának, csak nem rég is, egyik félelmét, félszázad előtt még nevérol sem ismerte senki. 1792-ben még hitvány tatár falu volt. Steger szerint Hadsi-Bey-nek hivták. Egy tenger-nagy szép jövöt jósolt szerencsés fekvésének, s azt tanácslá II. Katalinnak : alapitson oda kereskedő-várost. A czárnő megfogadta a tanácsot, s 1804-ben már 1 millió rubel fordult meg az új kikötőben, 12 év mulva pedig több mint 50 millió, míg a közelebbi időben, évenkint csak gabonát 30—40 millió mérőt hordtak szét belőle Angol-, Franciaországba és Ausztriába.

Ma körülbelöl százezer lakosa van; a házak benne mind két emeletesek; tehát egyike a legszebb városoknak, s a világkereskedés legnevezetesebb piacjai közt szerepel a Feketetenger partján azon pont, hol alig ötven év előtt még néhány halászkunyhó állott.

Azon piacok közt, melyekre az ifjú óriás csakhamar befurta magát, a legelsőik egyike volt az Adriai tengerpart. S már a heidelbergi R a u K. H. mint anomaliát említi föl jeles nemzetgazdasági munkájában *), hogy Trieszt kereskedése

*) Grundsätze der Volkswirtschaftspolitik. 1944. 484. l.

odessai gabonával táplálkozik, holott a háta mögött, Magyarország, ott a tömérdek sok élet.

Odessa mindenek fölött kivitele roppant mennyiségével özönlötte el előttünk az utat.

1859-ben kivitele volt:	buza . . .	1.413,535	csetvert *)
	rozs . . .	389,472	"
	árpa . . .	429,848	"
	zab . . .	612,581	"
	tengeri . . .	403,253	"
	olajmag . . .	233,356	"
1860-ban kivitele volt:	buza . . .	1.123,603	"
	rozs . . .	143,995	"
	árpa . . .	224,964	"
	zab . . .	279,449	"
	tengeri . . .	258,728	"
	olajmag . . .	273,218	"
1861-ben kivitele volt:	buza . . .	1.636,548	"
	rozs . . .	367,771	"
	kukoricza . . .	307,145 ¹ / ₂	"
	árpa . . .	232,760 ¹ / ₂	"
	zab . . .	176,981	"
	olajmag . . .	325,149	"
	liszt . . .	35,028	"
	borsó . . .	14,404	"
1862-ben kivitele volt:	buza . . .	1.354,836	"
	rozs . . .	198,858	"
	kukoricza . . .	296,315	"
	árpa . . .	198,810	"
	zab . . .	15,169	"
	borsó . . .	14,163 ¹ / ₂	"

*) 100 mérő = 29.301 csetvert.

a hullámzás, míg igen sovány esztendők váltogatták a kövéreket, míg Amerika hatalmas versenyétől félni nem kellett. De mióta a szabad kereskedés elveinek minden nemzet hódol, azóta csak egy feladatot ismernek mindazok, kiknek terményeik fölöslegéből van mit kivinni, t. i. hogy minél olcsóbban szállit hassanak; s e végre mindent elkövetnek, hogy a régi rosz szokások helyébe, a gazdálkodás és üzlet terén egyaránt, minél okszerűbb eljárást és intézkedéseket hozzanak be, s egyszerűsítsenek minden munkát; és kevés nyereséggel is beérik, csak az folyton tartó, állandó legyen. Követi-e Oroszország az idő intését? kérdi az odessai kereskedő. Az aratástól a legutolsó mütételig, a hajóra rakodásig, ma is ugy történik minden — feleli ugyanő — mint régente. Azonban az élet drágább lesz, a szükségek a társadalom minden osztályában szaporodtak, a fényűzés terjed, a tudatlan nép, nem hogy okszerűbb gazdálkodáshoz fogna, csak a böesztendőre vár, az egyetemes jóllét hanyatlik, csak a tőkepénzesek gazdagodnak, kik mindezen körülményeket arra használják, hogy kincset kincsre halmozzanak.“ stb.

Bármily szomorító is magában az első kézből vett kép, mely az orosz nemzetgazdasági viszonyokat rövid vonásokban is elég élesen emeli ki: ránk nézve minden esetre van benne annyi vigasztaló, hogy jövőben a Feketetengertől, még a kievi vaspálya elkészülte után sem félthetjük gabnakereskedésünket, mert e vonal, mint a trieszti lap egyik odessai tudósítója fejtegeté legközelebb, inkább a belkereskedést fogja élénkíteni, mint a kivitelt, melyet a hajók elégtelen száma s e miatti drágasága napról napra lankaszt és akadályoz.

Ha már mind ehhez hozzávesszük azon reánk nézve szintén kedvező körülményeket, hogy a Feketetenger kikötői télen át el vannak zárva, hogy Odessa legbiztosabb vásárlónktól, az angoltól messzebb van, mint mi, és így szállitása is drágább

odáig 40—80 krral *) , végre, hogy Londonból 3—4 nap alatt nálunk lehet a kereskedő s maga választhatja ki a gabonát a hely színén, míg Odessába sokkal hosszabb idő alatt és kényelmetlen uton juthat csupán: csaknem a matematikus biztosságával állíthatjuk, hogy ha az alföld egyenes összeköttetésbe jó Fiuméval, nemcsak az Adrián, de a külföld kikötőiben is bátran kibírjuk vele a versenyt.

És itt van még egy pont, melyet e helyen föl kell említenünk.

Az alföld, mihelyt közlekedése lesz a tengerrel, bizonyosan követni fogja hivatását s a nyers gabona termelésénél nem állva meg, minél előbb átmegy a malom-iparra, a hol aztán annyira jelentéktelen számokkal áll elő Oroszország, hogy vetélytársnak még csak nevezni sem lehet. Láttuk ugyanis, hogy egy-egy évi liszt kivitele alig 30—40 ezer csetvert, ennél pedig ma is többet tudnak kiszállítani az alföld gőzmalmai (sőt a szegedi exportmalom egymaga 120 ezer mérőt képes kiállítani), csak engedjenek nekik utat a tengerhez, hova eddig a kegyelt Trieszt hosszú és drága vaspályája miatt lehetetlen volt eljutniok.

Ezek után azt hisszük, meg lehetünk győződve, hogy 1-ör a pályának Zimonynál kezdése, és így a vízi szállításra támaszkodása nem szerencsésen van kitűzve;

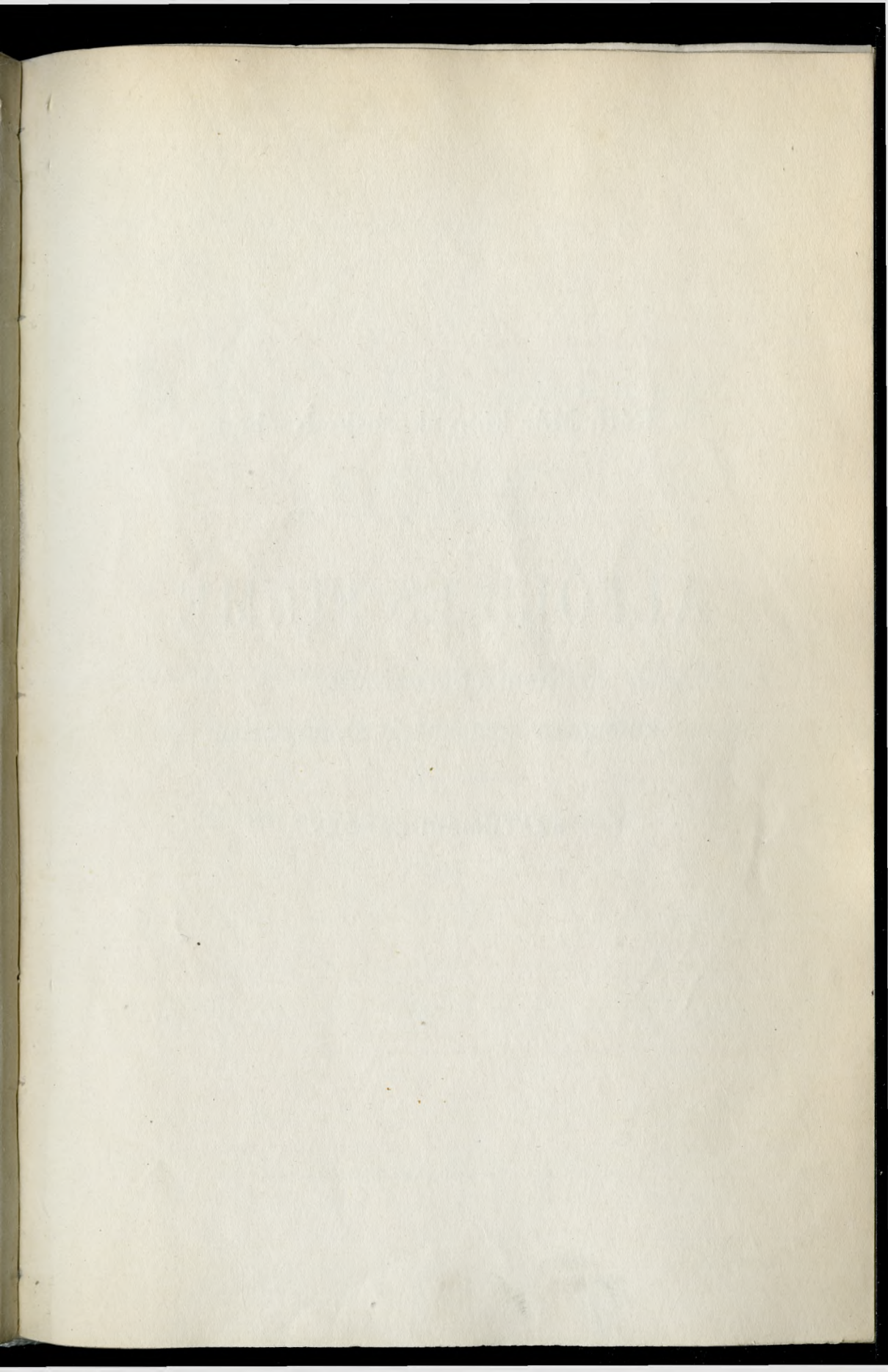
2-or hogy a zimony-diakovári vonaldarab ép oly kevésbé képes lendületet adni a bányászati kereskedésnek, a mily csekély hasznot ígér magának a vállalatnak;

3-or hogy Odessa egyáltalában nem az többé ránk nézve, a kinek versenyétől a jövőben rettegnünk kelljen s kinek eltávolítása megérdemelne egy olyan pályát, mely minden lehetőség szerint egypár száz millióba fogna kerülni.

*) B o n t e u x : Magyarország szerepe Európa élelmezésében.

Találkozni az alföldi vasúttal Eszékenél: ez lehet a fiunei pálya építőinek legháládatosabb végcélja és legnyereségesebb számítása. Ide, és csak idáig vezetve a fővonalat, csaknem 20 millióval kevesebb költséggel, és mégis, sokkal biztosabban megoldják vállalkozásuk bevallott egyik föladatát, hogy Magyarország gabonatermesre hivatott vidékének olcsó kivített nyissanak a tengerhez. E végre a főeret nyissuk meg először; a tapasztalás hadd győzzön meg bennünket: merről szivárog belé a legtöbb fölösleg, következőleg, mely irányban és meddig érdemes a kifelé törekvés előmozdítására mellékvonalokat vezetni szét.

Nem föltevésre építjük e véleményünket, hanem határozottan megállapított számokra, melyek alapjai ellenmondhatlan tények s melyek Magyarország érdekeinek már csak üzleti szempontból is nagyobb mértékben méltatását javalják a fiunei pálya építőinek.



Ráth Mór könyvkereskedésében

e napokban kapható lesz:

AZ

ALFÖLD ÉS FIUME.

Nemzetgazdasági,

különösen közlekedési szempontból

tanulmányozva

SZATHMÁRI KÁROLY

által.

