

KÖZGAZDASÁGI HELYZETÜNK

DÉLKELETI SZOMSZÉDAINK FELÉ.

I.

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

Maga a berlini kongresszus sem feledkezett meg ezen tényről. Azon munkálkodásnak, melyet monarchiánk külügyeinek vezetője e téren kifejtett, maradandó emlékezetét képezendik a berlini szerződés azon részei, a melyek a keleti vasuti kapcsolatokra, a dunai hajózásra, a vaskapu-szabályozásra, és a Szerbiával kötendő vám- és kereskedelmi szerződés létesítésére vonatkoznak; sőt — bármily álláspontot foglaljunk is el Bosznia elfoglalásának kérdésében politikai szempontból — közgazdaságilag egyáltalában lehetetlen tagadni azt, hogy a megszállás elősegíti a Bosznia és Hercegovinával üzött forgalom kifejlesztését, s hogy minden képzelhető új alakulás kedvezőbb viszonyokat fog

ott teremteni a magyar közgazdasági érdekek szempontjából, mint a minők fejlődtek ki s fejlődhetek ki a török capitulációk s a török laza közigazgatás szárnyai alatt.

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

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

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

Ugy lévén meggyőződve, hogy a keleti közgazdasági összeköttetések fejlesztése el nem odázható, komoly feladat reánk nézve; hogy létjogosultságunkat is felette kérdésessé teszi, ha a nyugat és kelet között a közvetítő láncszem szerepét, a melyre már geográfiai helyzetünknel fogva is utalva vagyunk, nem vagyunk képesek, vagy nem vagyunk hajlandók betölteni,

s végül erős meggyőződéselem lévén az iránt, hogy az egész kérdést mihamarabb ki kell emelnünk épen részletezés és gyakorlati világításba helyezés által azon frázis-tengerből, a mely elposványodással fenyegeti : a lentebb következőkben megkísérlem összeállítani a kérdést egészen a mai állapot szerint, hogy egyenként megjelöljem a teendőket s egyenként konstataljam a helyzetet.

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

1. Románia,

2. Szerbia,

3. a megszállt tartományok felé irányozni, mintán e közvetlen szomszédságot tartom a legfontosabb tényezőnek Magyarország közgazdasági hivatásánál.

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

II.

R o m á n i a felé kétségkívül legjobban ki vannak fejlődve közgazdasági viszonyaink. A fejedelemség újonnan nyert függetlensége lényeges változást nem fog e tekintetben magával hozni. Az oly hosszas vajndások után 1875. junius 22-kén létrejött vám- és kereskedelmi szerződés, más oldalról pedig a vasnti konvenczióban megvan azon talajnak biztosítása, a melyen jó és biztos forgalmi elv fejlődhetik.

Csak azok képesek e rendszeres állapotok becsét méltányolni, a kik a korábbi viszonyok teljes rendetlenségét ismerték. Igaz ugyan, hogy a Törökországgal 1862-ben kötött szerződés,

illetőleg az erre vonatkozó „acte additionel“ kikötötte, hogy Moldva- és Oláhország fejedelemségeiben a be- és kiviteli vámokra nézve a statusquo tartassék fenn: de, mivel e statusquo nem volt határozottan körülírva, semmi sem volt természetesebb, mint az, hogy az 1718-ki passaroviczi bajózási és kereskedelmi szerződés határozataitól, melyek 3^o/_o-os értékvámokat rendeltek, eltérőleg, 1850 óta mind a kivitelnél, mind a bevitelnél 5^o/_o-os értékvám szedetett, a mely állapot még türhetlenebbé vált az által, hogy az értékchablon megváltoztattatott s ez által a díjtételek még magasabbra szabattak, gyakran egészen aránytalanul a valóságos kereskedelmi értékhez.

Midőn a vám- és kereskedelmi szerződések megkötése ellen államjogi nehézségek merültek fel: Románia, hogy a szerződéskötéstől vonakodó hatalmakra pressiót gyakoroljon, saját hatáskörében állította fel az autonom-tarifát, mely 1875. jan. 13-tól kezdve szabályozta volna a vámokat a fejedelemség egész területén. Ez autonom tarifában a bevitelnél 7¹/₂, a kivitelnél 1^o/_o értékvám állittatott fel alapul, s ezen tarifa életbe lépte — miután félévre elnapoltatott annak hatályba lépte — nehezedett volna a magyar forgalomra, ha a román vám- és kereskedelmi szerződés időközben nem létesül. Nem lehet tagadni, hogy ezen szerződésnek egyes részei igen súlyosak reánk nézve: de az kétségbevonhatlan tény, hogy mind az akkori tényleges helyzettel, mind különösen az életbe lépendett általános vámtariffával, mind végül azon kiméletlen, igaztalan és vexatorius eljárással szemben, a melyet különösen az octroi-ügyben tanúsított a román közigazgatás, jelentékeny haladást mutat az. Mindenesetre pedig — és a szerződéses vámpolitikának egyik legnagyobb haszna épen ez — biztos talajt nyújt az a kereskedelmi összeköttetésekre, a mennyiben a forgalom nem bizonytalan, önkényszerű, hanem állandó, fix tételekkel számolhat. A mellett nem szabad felednünk egy másik tényt sem. A legnagyobb kedvezmény záradéka kikötötve ezen szerződésben: biztosítva vagyunk a legroszabb körülmények közt is arról, hogy versenytársaink nem fognak kedvezőbb viszonyok közt jelenni meg a piacon, s hogy ennél fogva azon előnyt, a mely a geográfiai helyzetben s a régibb kereskedelmi összeköttetéseken fekszik, teljes erővel felhasználhatjuk.

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

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

akkor az összes román hálózat, tehát a plojest-tömösi új szakasz is, tényleg csak függeléke lesz az osztrák államvasutnak, s a tömösi csatlakozás célzata: e hatalmas hálózatnak egészséges versenyt teremteni főleg a román-magyar forgalom fejlesztésének érdekében, egy teljesen kárba vesztett igyekezet.

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

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

1872-ben Ausztria-Magyarországba Románia kivitele 5 $\frac{1}{2}$ millió frank volt, míg onnan behozatala 66 $\frac{1}{2}$ millió volt; ugyanazon évben kivitt Törökországba 58, s behozott onnan 5 millió frank értéket. A mi monarchiánk kivitele körülbelül felét képezi az összes bevitelnek, s főleg szövő- és kötött árúk, gépek, rövid-árúk, bőrárúk, fa, üveg- és agyagárúk, fémárúk, vegytani termelvények, zsír, festék és gyúárúk, végül papir és gyarmatárúkra szorítkozik. Mind oly czikkek, a melyekben Magyarország is versenyezhetne. Sőt versenyt kelthetnénk Angliának a köszén, vas és porcellán-árúkbán; Franciaországnak a vászonárúk, butorok, cznkor és borban; Németországnak a gyapjuárúk, lámpákban stb., és azon folytonosan növekedő iparczikkszükséglettel szemben, a mely előreláthatólag sokáig fogja még gyarapítani a piacz fogyasztási képességét, oly kedvező állást foglalhatnánk el Romániában, mint a minővel a régi időkben — természetesen az akkori időkhöz képest jelentékenyen kisebb arányokban — már birtunk

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

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

III.

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

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

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

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

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

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

Ily viszás helyzet állott elő a török vasutak egész mentén, s ily viszás helyzet fog állandósíttatni, ha Bolgárországon át nem igyekszünk, a most már szerződésileg biztosított kapcsolatot mihamarabb létesíteni. Nem lehet feltenni, hogy ez alkalmal is megtörnék a török kormányférfiak csökönösségén az egész tervezet, annál inkább, mert a boszniai alternatív ut az ő részökre is biztosít minden előnyt, s más oldalról a középázsiai vasut ügye napi kérdéssé kerülvén fel, Anglia összes befolyását

fogja a fényes portánál igénybe venni azon czélből, hogy a szerb kapcsolatot, mely az egész hálózatnak nélkülözhetlen és kiegészítő része, mihamarabb engedélyezzék.

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

	Kivitel	Behozatal
1866-ban	7.599,246 forint	8.670,662 forint.
1870-ben	12.238,168 „	11.236,168 „
1871-ben	11.050,952 „	11.092,716 „
1872-ben	14.392,368 „	11.302,824 „

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

Igy az utolsó évi kivitel 179.9 millió piaszterében (egy piaszter = 9 krajczár) a magyar határ felé több mint 130 millió ment, s elfogulatlan irók szerint a magyar határon a behozatal az összes behozatalnak legalább $\frac{3}{5}$ -ödét, a kivitel pedig mintegy $\frac{5}{6}$ -odát teszi az összes kivitelnek. Feltehető, hogy ez arány meg fog maradni, sőt javunkra fog megváltozni, hogy ha a vasuti kapcsolat kiépül, és más oldalról a kereskedelmi szerződés megkötése által a jelenlegi bizonytalan állapotnak és mindenek felett a mostani vexatorius eljárásnak vége vettetik. Sőt tovább is mehetünk és biztosan állítgatjuk azt is, hogy a vámközösség esetén, vagy akkor is, ha a vámszerződés szembeszökőleg kedvező feltételek alatt fog létrejönni, némi csekély határforgalmat leszámítva, mely Boszniával, Romániával, Albániával és Bolgárországgal ugy is fennmarad, az összes szerb forgalom a magyar határnak fogja útját venni, s így pusztán a mi ügyességünktől fog függeni, hogy magunk vegyük-e azt kezünkbe, vagy

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

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

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

IV.

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

A két tartomány annexiója esetén nagyon természetesen elesik úgy a kereskedelmi, mint a vasuti szerződés szüksége. Ha azonban e két tartomány nem fog a monarchiához csatoltatni, hanem jelen állami keretében fog meghagyatni: fell kell tennünk, hogy az okkupáció megszűntével egyidejűleg mind a kereskedelmi, mind a vasuti viszonyok kellőleg és kimerítőleg fognak

szabályoztatni. Mind a kettőre nézve feltétlenül szükségcs ez előrelátás.

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

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

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

Addig tehát, míg az occupatio tart, maga ezen tény, annak elmulása után pedig az új alakulás, vagy esetleg új nemzetközi szerződés biztosítani fogja Bosznia és Herezegovinát illetőleg mind a kereskedelmi állapotok szolid fentartását és fejlődését, mind a vasuti kapcsolatok létesítését és fentartását.

Ezen ténynyel pedig ismét egy szűz talaj nyílik meg a hazai termelés és kereskedelem előtt. Kétségetsem szenved, hogy e két tartomány népe szegény és műveletlen; de hiszen vannak nekünk gazdag és művelt szomszédaink, nyugaton; akik azok ellen panaszkodnak: felette rossz logikát árulnak el, ha meg nem elégednek ezekkel. Nekünk úgy tetszik, hogy mindkét szomszédságnak megvan a maga előnye, s hogy Bosznia és Herczegovina népe, ámbár ma szegény és műveletlen, felette becses anyagot fog szolgáltatni a magyar termelés és kereskedelem jövő fejlődésére.

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

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

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

V.

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

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

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

KORIZMICS LÁSZLÓ.