

AZ ALDUNA ÉS A MAGYAR ÉRDEKEK.

ELSŐ KÖZLEMÉNY.

TÖRTÉNELMI ÉS JOGI HELYZET.

Már a római jog kijelentette a Justinián-féle Institutiókban, hogy „*flumina autem omnia et portus publica sunt*“. A római jog tehát kimondotta a folyamok teljes szabadságát és közbirtokú voltát, a mi magában foglalja nagyon természetesen a hajózás teljes szabadságát is. Hogy ez elv tisztán a római birodalom keretén belül állított fel: az természetes, miután a római birodalom egyedül képviselte a művelt világot; de a meddig az ő hatalma terjedett: tényleg létesítette is e szabadságot. Ezen elv később, a középkorban nevezetes átalakulásokon ment keresztül a territorialis jog alapján. Ezen átalakulások következtében az egyes hűbéruralom és országok a folyamokon menő szállitmányok után vámokat szedtek, s ezek és az ugynevezett Stappel-monopolok által megszüntették a benső forgalmat a hajókon. Minden tartomány, majd minden hűbérur követelt ily jogokat saját maga részére, s ez által tényleg lehetlenné vált a hajózás a több területeken átfutó folyókon. Érdekes esetek merültek fel nemzetközi szempontból arra, hogy mily súlyt tulajdonítottak még jóval később is az egyes városok és érdekeltek ezen jogaiknak. A francia forradalomé a dicsőség, hogy a szabadság vezérelvét újra helyreállította. 1792-ben november 16-án mondta ki a végrehajtó-tanács a régi római jog alapján, hogy a folyóknak hajózhatása elidegeníthetetlen tulajdonát képezi azoknak a vidékeknek, a melyeket az illető folyók öntöznek.

„Que le cours des fleuves est la propriété commune et inaliénable de toutes les contrées arrosées par leurs eaux ;

qu'une nation ne saurait sans injustice prétendre au droit d'occuper exclusivement le canal d'une rivière et d'empêcher que les peuples voisins qui bordent les rives supérieures, ne jouissent des mêmes avantages :

qu'un tel droit est un reste des servitudes féodales ou du moins un monopole odieux, qui n'a pu être établi que par la force, ni consenti que par l'impuissance" sth.

Ez nevezetes ujítás volt, melynek már a rajnai szerződésben hasznát vették. Ez bennünket azért érdekel, mert 1815-ben a bécsi békekötésben, a mely a francia háborúnak vetett véget, ugyancsak a rajnai szerződésben kimondott elv jutott érvényre, és pedig nemcsak általában, hanem specifice a Dunára nézve is. Nevezetesen a bécsi békekötés kimondja az Acte finalban a következő vezérelveket, a melyek első rangú fontossággal bírnak a jelen kérdés részrehajlatlan elbírálásánál :

Article 108.

Les puissances dont les États sont séparés ou traversés par une même rivière navigable, s'engagent à régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière. Elles nommeront à cet effet des commissaires, qui se réuniront au plus tard six mois après la fin du congrès et qui prendront pour bases de leurs travaux les principes établis dans les articles suivants.

Article 109.

La navigation dans tout le cours des rivières indiquées dans l'article précédent, du point où chacune d'elles devient navigable jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, bien entendu que l'on se conformera aux règlements relatifs à la police de cette navigation, lesquels seront conçus d'une manière uniforme pour tous et aussi favorables que possible au commerce de toutes les nations.

Article 110.

Les système qui sera établi, tant pour la perception des droits que pour le maintien de la police, sera, autant que faire se pourra, le même pour tout le cours de la rivière et s'étendra aussi, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent, sur ceux de ses embranchements et confluent qui dans leur cours navigable séparent ou traversent différents États.

Article 111.

Les droits sur la navigation seront fixés d'une manière uniforme, invariable et assez indépendante de la qualité différente des marchandises pour ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison, autrement que pour cause de fraude et de contravention. La quotité de ces droits qui, en aucun cas, ne pourront excéder ceux existants actuellement, sera déterminée d'après les circonstances locales qui ne permettent guère d'établir une règle générale à cet égard. On partira néanmoins, en dressant le tarif, du point de vue d'encourager le commerce en facilitant la navigation, et l'octroi établi sur le Rhin pourra servir de norme approximative.

Le tarif une fois réglé, il ne pourra être augmenté que par un arrangement commun des États riverains, ni la navigation grevée d'autres droits quelconques outre ceux fixés dans le règlement.

Article 112.

Les bureaux de perception, dont on réduira autant que possible le nombre, seront fixés par le règlement et il ne pourra s'y faire ensuite aucun changement que d'un commun accord à moins qu'un des États riverains ne voulût diminuer le nombre de ceux qui lui appartiennent exclusivement.

Article 113.

Chaque État riverain se chargera de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire et des travaux nécessaires pour la même étendue dans le lit de la rivière pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.

Le règlement futur fixera la manière dont les États riverains devront concourir à ces derniers travaux dans le cas, où les deux rives appartiennent à différents gouvernements.

Article 114.

On n'établira nulle part des droits d'étape, d'échelle ou de relâche forcée. Quant à ceux qui existent déjà, ils ne seront conservés qu'en tant que les États riverains, sans avoir égard à l'intérêt local de l'endroit ou du pays où ils sont établis, les trouveraient nécessaires ou utiles à la navigation et au commerce en général.

Article 115.

Les douanes des États riverains n'auront rien de commun avec les droits de navigation. On empêchera par des dispositions réglementaires que l'exercice des fonctions de douaniers ne mette pas d'entraves à la navigation, mais on surveillera par une police exacte sur la rive toute tentative des habitants de faire la contrebande à l'aide des bateliers.

Article 116.

Tout ce qui est indiqué dans les articles précédents sera déterminé par un règlement commun qui renfermera également tout ce qui aurait besoin d'être fixé ultérieurement.

Le règlement une fois arrêté ne pourra être changé que du consentement de tous les États riverains, et ils auront soin de pourvoir à son exécution d'une manière convenable et adaptée aux circonstances et aux localités.

Ezen vezérelvek szerint tehát a közös folyókra nézve kimondatik a közös kezelés, kimondatik a teljes hajózási szabadság, kimondatik a lehető egyenlőség a rendőri illetékekre nézve, szintén az egyenlő elv a hajózási illeték -- még pedig a tényleg létezőknél nem magasabb hajózási illeték -- felállításánál, mely később csak az összes riverain államok beleegyezése mellett változtathatik meg. Kimondatik továbbá a vámszedési helyek szabályozása, a vontató utak és a meder fentartásának kötelezettsége a parti államokra nézve. Kimondatik a megállítási kényszer eltörlése, kimondatik a vámok teljes elválasztása a hajózási illetékektől; s kimondatik végül azon elv, hogy mindezen elvek közösen szabályozandók, s e közös szabályzat többé egyoldalulag nem változtatható meg.

Ezen elvek kétségkívül óriás haladást képviselnek az eddigi viszonyokkal szemben, s jelenleg is alapjai a nemzetközi felfogásnak a közös folyamok kezelését illetőleg.

Ez volt a jogi helyzet a Dunára nézve, midőn 1830-ban Andrews és Prichard kezdeményezésére a dunagőzhajózási társulat megalakult. A Dunának szabadsága örök időre és határozottan kimondatott; az e szabadság feletti felügyelet a parti államok legalább elvileg megteremtett összeségére bízott, mint az a bécsi congressus acte finaljában határozottan jeleztetik. A napokban közzé-

tett „Denkschrift“ szerfelett érdekes adatokat tartalmaz e társulat fokozatos emelkedéséről. Itt csak azt emelem ki, hogy már 1832-ben tervbevételezt az aldunai hajózás, a mi ekkor még nagyon is theoreticus becsü volt. Practicussá ez csak akkor kezdett lenni, a mikor épen azon férfi is, a ki, minél távolabb megyünk a korban tőle, annál nagyobbak tünik fel előttünk : gr. Széchenyi István vette kezébe az ügyet, a ki, midőn aldunai útja Beszédes kíséretében sikerült, ő maga intézett 1833. október 23-án egy emlékiratot József nádorhoz, a melyben sürgeti az Alduna kihasználását és e célra áldozatok hozatalát. Ezen felterjesztésében gr. Széchenyi kifejti azon okokat, a melyeknél fogva, a mi monarchiánknak hatalmi körét az Aldunára is ki kell terjesztenie, hogy ott a hajózási körülmények kedvezőtlenek, ezért jövedelem nem várható, és hogy az Aldunán pl. Widdin, Ruscsuk, Galacz stb. oly fontos állomások, hogy ezekre minden áron, tehát áldozatok árán is, a melyeket a felterjesztésben részletez, ki kell a duna-gőzhajózási-társulatnak üzletkörét terjeszteni.

Széchenyi, mint minden, e tekintetben sem állott meg fél uton, hanem a mint messze látó szeme felismerte a helyzet követelményeit, a következő 1833. decz. 2-diki közgyűlésén személyesen megjelenvén, rávette a duna-gőzhajózási társulatot, nemcsak arra, hogy hajóit az Aldunára küldje, hanem arra is, hogy három új hajót építsen a Galacz, Konstantinápoly és Smyrna közti tengeri járatokra.

Az 1833. július 8-án Hunkiár Iskelessiben kötött orosz-török béke kedvezett ezen célzatoknak. Az „Argo“ és „Maria Dorothea“ rendes járata megindult. De Széchenyi nem csalódott abban sem, hogy ez áldozatokkal jár a társulat részéről. Csakugyan az „Argo“ mindjárt az első esztendőben 18,000 frt deficitet mutatott, a minek okát mindenki a szulinai zátonyokban kereste. A társulat azonban ezen deficit daczára is folytatta a járatokat mindaddig, a mig ezeknek elejtésére a társulatot bizonyos körülmények nem kényszerítették.

A drinápolyi béke Orosz- és Törökország közt, hosszú háborúnak vetett véget. Ekkor bizonyos megállapodások jöttek létre a két hadviselő fél között, a melyeknek — kedvezvén az orosz fegyvereknek a szerencse — éle Austria ellen volt irányozva. Ezeknek

hatását nem sokára érezte is a duna-gőzhajózási társulat, mert a forgalom csekély lett és zaklatásokkal járt.

1840-ben július 25-én Metternich herczeg ugyan a bajok egy részét orvosolni megkísérelte; ugyanis szerződést kötött Oroszországgal, mely szerint Oroszország világító tornyot állít fel a Szulinán; elhordatja, mihelyt lehet a homokzátonyt, s nem fogja többé engedni, hogy ott homok és iszap rakodjék le; egyszóval nemcsak jelenleg hajózhatóvá teszi, de jövőre is hajózható állapotban fogja megtartani.

E szerződés azonban nem effectuáltatott soha sem, s a Duna-gőzhajózás által tapasztalt nehézségek nem lettek elhárítva. Ehhez nemsokára még egy másik nehézség is járult, a mennyiben Bruck báró kezdeményezésére Triestben megalakult a Lloyd-társaság. Ezen társulatnak nyomását gr. Széchenyi István csakhamar belátta, s miután meggyőződött arról, hogy a két társulatnak versenye az Aldunán meg nem engedhető: maga javasolta 1845-ben a társulatnak, hogy ezek a járatok szüntettessenek meg, hogy a tengeri hajók adassanak át a Lloydnak. Ez iránt a szerződés létrejövén, a tengeri hajók átadattak, és a duna-gőzhajózási társulat a tengeri járatokról Konstantinápoly felé lemondott.

Ma, távol e kortól, kétségkívül nagy elismeréssel bírálhatjuk meg Széchenyi István gr. bölcsességét. A kettős tengeri vállalat elejtésével ő összébb huzta a duna-gőzhajózás keretét, hogy ezen szűkebb kereten belül fejthessen ki nagyobb erőt azon közigazdasági, s részben politikai célok szolgálatában, a melyek ez ő szemei előtt lebegtek.

Egy év múlva, tehát 1846-ban szept. 22-én „Nagy-Péter“ orosz gőzös vette át a közlekedést Galacz és Odessa közt, a mi a krími hadjáratok alkalmával megszűnvé, ismét a duna-gőzhajózási társulat vette át ezen üzletet, melyet ez ideig is hetenkint kétszer „Metternich“ és „Jason“ hajóival a 4. számú különleges dijszabás mellett tart fenn. Még egy tény érdemel ez időtől az aldunai hajózás szempontjából különös figyelmet. Ugyanezen évben vezette át Lazarich főfelügyelő az „Erős“ remoqueur a vaskapun, s ez idő óta, vagyis 1846. ápril 2-ától kezdve, úgy a hogy az egész Alduna meg volt nyitva a forgalomnak.

Jogilag és tényleg ez volt a párisi béke előtt a helyzet, a midőn az Aldunán a duna-gőzhajózási társulatot kivéve egyéb jelentékeny forgalom nem létezett. A nemsokára kitört keleti háboru

zivatarai az aldunai hajózás ügyének legkevésbé sem kedveztek, mint az természetszerűleg előrelátható volt, s így a dunai kérdés — már csak az új territoriális viszonyoknál fogva is — a legfontosabb kérdésekké nőtte ki magát, a melyről a signatarius hatalmaknak a párisi békében feltétlenül gondoskodniok kellett.

A párisi 1856. márczius 30-diki szerződés következőleg oldatta meg e kérdéseket.

Article 15.

L'acte du congrès de Vienne ayant établi les principes destinés à régler la navigation des fleuves qui séparent ou traversent plusieurs États, les puissances contractantes stipulent entre elles qu'à l'avenir ces principes seront également appliqués au Danube et à ses embouchures. Elles déclarent que cette disposition fait désormais partie du droit public de l'Europe et la prennent sous leur garantie.

La navigation du Danube ne pourra être assujettie à aucune entrave ni redevance qui ne serait pas expressément prévue par les stipulations contenues dans les articles suivants.

En conséquence, il ne sera perçu aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation du fleuve, ni aucun droit sur les marchandises qui se trouvent à bord des navires. Les règlements de police et de quarantaine à établir pour la sûreté des États séparés ou traversés par ce fleuve, seront conçus de manière à favoriser, autant que faire se pourra, la circulation des navires. Sauf ces règlements, il ne sera apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation.

Article 16.

Dans le but de réaliser les dispositions de l'article précédent, une commission, dans laquelle la France, l'Autriche, la Grande-Bretagne, la Prusse, la Russie, la Sardaigne, la Turquie, seront chacune représentées par un délégué, sera chargée de désigner et de faire exécuter les travaux nécessaires depuis Isaktcha pour dégager les embouchures du Danube, ainsi que les parties de la mer y avoisinantes, des sables et autres obstacles qui les obstruent, afin de mettre cette partie du fleuve et les dites parties de la mer dans les meilleures conditions possibles de navigabilité.

Pour couvrir les frais de ces travaux, ainsi que des établissements ayant pour objet d'assurer et de faciliter la navigation aux bouches du Danube, des droits fixes d'un taux convenable arrêtés par la commission à la majorité des voix, pourront être prélevés à la condition expresse que sous ce rapport comme sous tous les autres, les pavillons de toutes les nations seront traités sur le pied d'une parfaite égalité.

Article 17.

Une commission sera établie et se composera des délégués d'Autriche, de la Bavière, de la Sublime Porte et du Wurtemberg, auxquels se réuniront les commissaires des trois principautés danubiennes, dont la nomination aura été approuvée par la Sublime Porte.

Cette commission, qui sera permanente, 1° élaborera les règlements de navigation et de police fluviale; 2° fera disparaître les entraves, de quelque nature qu'elles soient, qui s'opposent encore à l'application au Danube des dispositions du traité de Vienne; 3° ordonnera et fera exécuter les travaux nécessaires sur tout le parcours du fleuve; 4° veillera, après la dissolution de la commission européenne, au maintien de la navigabilité des embouchures du Danube et des parties de la mer y avoisinantes.

Article 18.

Il est entendu que la commission européenne aura rempli sa tâche et que la commission riveraine aura terminé les travaux désignés dans l'article précédent sous les n^{os} 1 et 2 dans l'espace de deux ans. Les puissances signataires réunies en conférence, informées de ce fait, prononceront, après en avoir pris acte, la dissolution de la commission européenne, et dès lors la commission riveraine permanente jouira des mêmes pouvoirs que ceux, dont la commission européenne aura été investie jusqu'alors.

Article 19.

Afin d'assurer l'exécution des règlements qui auront été arrêtés d'un commun accord d'après les principes ci-dessus énoncés, chacune des puissances contractantes aura le droit de faire station-

ner en tout temps des bâtimens légers aux embouchures du Danube.

Ezen határozatokban tehát újra kimondatik a Duna teljes szabadsága, kimondatik az, hogy hajózási illeték nem szedetik. Megteremtetik Isaktchától lefelé az európai duna-bizottság a Szulina és a torkolat fentartására oly felhatalmazással, hogy e célra — teljes egyenlőség mellett — vámokat szedjen, kineveztetik a riverain államok bizottsága a folyó fentartása ézéljából, a mely bizottság az európai bizottság megszűnte után annak agendáit is átvenni. Még precisebben van ezen eszme a következő szakaszban kifejezve, a mely a dunai bizottság tartamát két évre szabja meg, s azután a signatarius hatalmak egyszerűen kinyilatkoztatják, hogy ezen az alapon folytassa a két év után a riverain bizottság műveit.

Ezen jogi helyzet azonban nemsokára ismét nevezetes változáson ment át. Az idő rövid volt, s a bizottság által felhatalmazásához képest felvett kölcsön amortisationalis ideje is úgy kívánván, az 1871. márcz. 13-án kötött szerződésben a Londonban ülésezett ugynevezett pontusi conferentia meghosszabbította annak időtartamát. A nevezett szerződés ide vonatkozó szakaszai közül a VI. szakasz a vaskapu helyzetéről, a VII. pedig a bizottság által élvezett immunitásról szól. A IV. szakaszban 1883. april 24-ig hosszabbították meg a bizottság mandatumát, s az V. szakaszban e riverain bizottság újra megalakítása a riverain államokra bizatik.

Érdekes megjegyezni, hogy 1871. február 3-án Lord Granville javasolván a meghosszabbítást, nyíltan kifejezte, hogy ő határozatlan időre óhajtott volna meghosszabbítani, s a 26 évet csak azért javasolta, hogy így könnyebben keresztülvihető, s csak is Austria-Magyarország és Oroszország ellenzésére, melyhez később Törökország is hozzájárult, (de Austria-Magyarország márczius 13-án már a 26 évre is hajlandó volt), szállott le 12 évre. Ugyan e nézetben volt Francia-, Olaszország is; sőt az orosz és török küldöttek ellenzése nélkül a territorialis kiterjesztés Brailáig is elfogadtatott volna. Mindez igen érdekes a mai csoportosulások előjátékául.

Maga a szerződés két szakasza így szól :

Article IV.

La commission établie par l'article XVI du Traité de Paris, dans laquelle les puissances co-signataires du Traité sont chacune

représentées par un délégué, et qui a été chargée de designer et de faire exécuter les travaux nécessaires depuis Isaktcha, pour dégager les embouchures du Danube, ainsi que les parties de la Mer Noire y avoisinantes, des sables et autres obstacles qui les obstruent, afin de mettre cette partie du fleuve et les dites parties de la mer dans les meilleures conditions de navigabilité, est maintenue dans sa composition actuelle. La durée de cette Commission est fixée pour une période ultérieure de douze ans, à compter du 24 avril 1871, c'est-à-dire jusqu'au 24 avril 1883, terme de l'amortissement de l'emprunt contracté par cette Commission sous la garantie de la Grande Bretagne, de l'Allemagne, de l'Autriche-Hongrie, de la France, de l'Italie et de la Turquie.

Article V.

Les conditions de la reunion nouvelle de la Commission riveraine, établie par l'Art. XVII du Traité de Paris du 30 mars 1856, seront fixées par une entente préalable entre les puissances riveraines, sans prejudice de la clause relative aux trois principautés Danubiennes; et au tant qu'il s'agirait d'une modification de l'art. XVII du dit Traité, cette dernière sera l'objet d'une convention spéciale entre les puissances co-signataires.

Ily alapokon áll az európai bizottság mandátuma. Az általa kidolgozott acte public szabályozza a hajózást. Feladatát bevégezte sikerrel, a szulinaí hajózást lehetővé tette, megindította és kifejlesztette.

A bizottság pénzügyeiről megjegyzem, hogy egyik kölcsöne, a Bischoffsheim és Goldschmidt féle 1882 végén teljesen törlesztve lesz, a második kölcsön álladéka ez idő szerint körülbelül 2.250,000 franc, a melylyel szemben az activák 2.800,000 francot tesznek. E kölcsön a fényes portáé volt, jelenleg az Erlanger házé. Ehhez járul az utolsó év tiszta jövedelme 870.000 franczal. Ennélfogva a bizottság, mert a párisi béke és a pontusi conferentia határozatai értelmében a pénz beszerzése a tényleges szükség erejéig terjedhetett, feljogosítva érezte magát arra, hogy a tarifákat leszállítsa. Pénzügyi nehézségek tehát e bizottságnal nem fordulnak elő, sőt az activák felülmulják a passivákat.

A Szulina-torkolat mindennél jobban érdekel minket. A

hivatalos kimutatás, a mely 10 évre megy vissza, kezeim közt van ugyan, azonban nem akarom ennek adatait részletesen felsorolni; s ezért ezek közül csakis a két, bennünket leginkább érdeklő államra: Angliára és Austria-Magyarországra vonatkozókat fogom idézni. A bizottság hivatalos adatai szerint 1871-től 1880-ig a Szulinán 18098 hajó ment ki 5,706,483 tonna tartattal. Ebből esik az osztrák-magyar monarchiára 1231 hajó 519198 tonna tartalommal; Nagy-Brittaniára 3809 hajó 2,755.570 tonna tartalommal. Miután ezen adatok 10 évre szólnak, eléggé tájékoztatókul tekinthetők, számításaim szerint az összes forgalomnak 9^o/_o-ja esik az osztrák-magyar monarchiára, 48—52^o/_o-a pedig Angliára; a többi feloszlik az egyes államok, mint pl. Görögország, a melynek nagyobb a forgalma, mint a mienk, Francia- és Olaszország közt. Ugyanezen arány áll évről évre is. Hogy ezen osztrák-magyar forgalom nagy része a Metternich és Jason javára irandó, nézetem szerint alig szorul magyarázatra.

Ezen kimutatás a kimenő áruk mennyiségére is nevezetes adatokat tartalmaz. A kimenő áruk legnagyobb részét a gabona és részben a fa képezi, úgy hogy a Szulinán kivitt czikkekből 1880-ban 4251000 quarter gabona 102389 métermázsas liszt, 10380 métermázsas sajt, 2650 métermázsas gyapju, 11100 métermázsas bor, és 13300 métermázsas különböző áru ment ki. A borra nézve alig lehet feltenni, hogy az magyar áru volna. Meglehet, hogy volt magyar bor is közte, a legnagyobb rész azonban Negotin tájékaról való vörös-bor, a melyből bordeauxit csinálnak. Ezzel szemben a behozatal pusztán köszénből, még pedig Angliából 60000 tonnára rugott.

Jogilag és tényleg így állott a helyzet a berlini congressus idejében. Ez bizonyos változásokat hozott létre. A Sz.-stefanói békeszerződés, a melynek alapján a tárgyalások megkezdettek, a 12. §-ban ezeket mondja: „Les droits, obligations et prérogatives de la commission internationale du Bas Danube sont maintenus intact.”

Tehát az egyetlen intézkedés csupán a nemzetközi bizottság jogainak, kötelezettségeinek, és prerogatíváinak sértetlen fentartása. Ennélfogva a Vaskaputól Galaczig terjedő folyamrészre nézve semmi intézkedés, sem a megváltozott helyzet követelményeinek megfelelő javaslat nem tétetik. Az önállóvá tett Románia rieverain

jogai még a nemzetközi bizottság kebelébe való felvétel által sem respektáltattak.

A berlini congressus tárgyalásai alkalmával — megfelelőleg a lord Beaconsfield és Gorcsakoff herczeg által tett nyilatkozatoknak — július 2-án az osztrák-magyar egyik küldött Haymerle báró javaslata 4 pontban foglalta össze a kérdést. Ezen javaslat szerint kimondatott volna: 1. hogy „a folyó egész része a Vaskaputól a Fekete tengeri torkolatig semlegesnek nyilvánittatik“ (tehát a vaskapu-galaczi és a galacz-szulinaí rész közt semmi különbség nem tétetik); 2. hogy a nemzetközi bizottság ideje „1883-on tul is új szerződésig“ kiterjesztetik; s abban Románia is résztvesz; 3. hogy „a Vaskapu alatt a hajózási és folyamrendőrségi szabályok hasonlóak lesznek azokhoz, a melyeket a Galacz alatti vonalra az európai bizottság hoz be. Az európai bizottság egy kiküldött biztosa örökösön ezen szabályzatok végrehajtása felett. A Vaskapu és Galacz közt eső vonalon a kereskedést és hajózást nem terhelheti semmi oly specialis adó, a melynek hatása az volna, hogy a szárazföldi kereskedést és közlekedést előnyözze a folyamival szemben“; 4. hogy a Vaskapu szabályozásával Ausztria-Magyarország bizatik meg.

Az ezen javaslat felett kifejtett vitában, maga a javaslattevő báró Haymerle a következő pontokban formulázta javaslata főelveit: 1. a Duna semlegessége a Vaskaputól lefelé; 2. az európai bizottság állandósítása; 3. Románia résztvevése abban; és 4. a Vaskapu-szabályozás ellátása. Az itt részletesen kifejtett eljárás tekintetében az első hiba — s a jelen conflictus első csirája — akkor vettetett el, a midőn Bismarck herczeg javaslatára az egész szöveg bizottsághoz küldetett vissza, a mely bizottság azonban a határozat szerint csupán a főelvekre szoritkozzék, mert csak azok szavaztathatnak meg („seuls susceptibles d'être votés par le Congrès“).

A július 4-ki ülésben Suvaloff gróf Oroszország ellen propositiont terjeszti be, a melyben kimondatik, hogy: 1. a Duna szabadsága az 1815, az 1856 és 1871-ki (Bécs, Páris és London) szerződések alapján újra kimondatik; 2. az erődök lerontandók; 3. ez európai bizottság fentartatik; és 4. az 1865-ki acte public a körülmények által igényelt módosításokkal fentartatik. A módosítások egy bizottság által tétetnek, a hova a parti államok biztosai is meghivatnák,

és helybenhagyatnak a signatarius hatalmak képviselőinek értekezlete által.

A Haymerle báró által kiemelt elvek közül tehát csupán az első hagyatik fent az orosz javaslat szerint, az is csupán részlegesen. A két szövegből egyet csinálni Bismarck herczeg és Waddington ajánlatára a két javaslattevő bizatik meg; igazi concordantia discordantium. Mindjárt ez alkalommal azonban elfogadtatott a Duna semlegességének kimondása és a Vaskapu-szabályozás; úgy hogy függőben maradt csak az európai bizottság tartama és a Vaskapu és Galacz közt eső vonalrész szabályzata. A két meghatalmazott közös egyetértésével terjesztetett elő aztán a congressusnak, s fogadtatott el azon szöveg, a mely a szerződésben foglaltatik. Az 54-ik cikk kimondja, hogy „az európai bizottság tartamára kijelölt idő lefolyása előtt egy évvel, a hatalmak egyességre jutnak megbiztatásának meghosszabbítása vagy azon módosításokra nézve, a melyeket szükségeseznek találnak javasolni.“ Az 55. pedig így szól: „A Vaskaputól Galaczig a hajózási, folyamrendőrségi és felügyeleti szabályzatok a parti államok küldötteivel támogatott európai bizottság által fognak kidolgoztatni és összhangba hozatni azokkal, a melyek kimondattak vagy ki fognak mondatni a Galacz alatt levő folyamszakaszra.“ A szöveg így szól :

Article LIII.

La Commission européenne du Danube, au sein de laquelle la Roumanie sera représentée, est maintenue dans ses fonctions et les exercera dorénavant jusqu'à Galacz dans une complete independance de l'autorité territoriale. Tous les Traités, arrangements, actes et decisions relatifs à ses droits, privilèges, prerogatives et obligations sont confirmés.

Article LIV.

Une année avant l'expiration du terme assigné à la durée de la Commission européenne, les Puissances se mettront d'accord sur la prolongation de ses pouvoirs ou sur les modifications qu'elles jugeraient nécessaires d'y introduire.

Article IV.

Les règlements de navigation, de police fluviale et de surveillance depuis les Portes de fer jusqu'à Galacz seront élaborés par la Commission européenne assistée de Delegués des Etats riverains et mis en harmonie avec ceux qui ont été ou seraient edictés pour le parcours en aval de Galacz."

Igy jött létre, két ellentétes javaslat között egy harmadik, meglehetősen elhamarkodott szöveg. Mily más ez, mint a báró Haymerle eredeti szövege. A cardinális kérdés nem az, hogy ki fogja a javaslatot készíteni, mert hiszen a javaslatra nézve vezérelvül ugyis ki van mondva, hogy az az európai bizottságéval lehetőleg összhangban legyen; hanem az, hogy ki fogja azt végrehajtani? Haymerle báró javaslata megmondja, hogy az európai bizottságnak küldötte; a szöveg megoldatlan hagyja ezt. Hasonlóul megoldatlan marad az európai bizottság tartamának kérdése, mert az, hogy tárgyalások indíthatók meg, megoldásnak bizonyosan nem tekinthető.

S itt van a conflictusnak természetes alapja: magában az alapul szolgáló szerződésnek nem világos, zaklatott és minden oldalra magyarázható voltában.

Érdekes kiemelnünk e tárgyalások lefolyásából azon tényt, melyet constatálhatni vélünk, hogy nevezetesen azon politikai ellentétek, melyek monarchiánk és Oroszország közt fennforogtak, nem alterálják a közgazdasági érdekek összhangját. Ez alkalommal Oroszország az én felfogásom szerint sokkal helyesebben támogatta saját szempontjából Ausztria-Magyarország érdekeit, és saját érdekét úgy védelmezte, hogy az reánk nézve előnyösebb lett, mint ha saját küldötteink felfogása érvényesült volna.

A congressus tehát elejtette az osztrák-magyar küldöttek által hangsúlyozott azon eszmét, hogy az európai bizottság állandó legyen, és tisztán és egyedül a hatalmak eshetőleges egyetértésére bízta annak 1883. éven tuli megállapítását.

Ekét szakasznak confus voltát Bismarck hg. idegessége szülte. Az elhamarkodás következményei érezhetők is, mert míg kezdetben a mi küldötteink akarták az európai bizottság felügyeletét kiterjeszteni, addig most mi félünk leginkább tőle.

Ezekből egyébiránt az is látható, hogy a berlini congressus megállapodásaiban hiányzik annak megjelölése, hogy ki gyakorolja a tényleges felügyeletet. Haymerle bárónak az volt nézete, hogy az európai Dunabizottság egy tagja által gyakoroltassék. A határozat azonban tiszta, és csak a kidolgozásról szól a felügyelet gyakorlása kérdésének függőben tartásával. Később, midőn más vélemények jutottak előtérbe, a monarchia álláspontja e tekintetben erősen megváltozott. Nevezetesen, míg a berlini congressus idejében az európai bizottság tartamának meghosszabbítása mellett foglalt állást, és az európai bizottság egy tagjára akarta a felügyelet bizni, jelenleg a mellett van, hogy az európai Duna-bizottság befolyása a Galacson felüli Duna-részre oly kevésre terjedjen ki, a mennyire csak lehet.

Ily viszonyok között jött létre 1880. máj. 12-én Ausztria-Magyarország, Német- és Olaszország javaslata: az „Avant projet“, a melynek 3-dik §-a azt mondja, hogy „a jelen szabályzat végrehajtásával egy bizottság, az u. n. dunai vegyes-bizottság van megbizva, a melynek székhelye Rustsuk és melyben Ausztria-Magyarország, Bulgária, Románia és Szerbia egy-egy küldött által van képviselve;“ a melynek 4. §-a azt tartalmazza, hogy „az elnöki tisztet Ausztria-Magyarország képviselője végzendő, a határozatok szavazattöbbséggel hozatnak, és szavazategyenlőség esetében az elnök szavazata dönt.“

A többi 19 §. jelentéktelen — s az összes érdekeltek által már is elfogadott — intézkedéseket tartalmaz.

Épen ez utóbbi kérdés képezi politikai és közgazdasági tekintetben a legutóbbi fordulatok szerint a nehézséget. A mi politikai hiba követtetett el, az politikai uton fogja orvoslását megtalálni a monarchia méltóságának fenntartása mellett. Ránk nézve a közgazdasági érdek ennél sokkal fontosabb, és ezért tisztán erre szoritkozom.

A kérdés ma úgy áll, hogy ha az „Avant projet“ elfogadtatik, annak értelme szerint a vegyes bizottság fogja a Vaskaputól Galaczig terjedő Duna szabadságát ellenőrizni a saját szabványai szerint. Ha pedig nem fogadtatik el, akkor nyitva marad azon kérdés, hogy mi történjék? S miután a berlini szerződésben kimondatik, hogy az európai Duna-bizottságnak hatásköre alatt lévő folyam-szakaszra

terjedő szabályzatokhoz hasonlóknak fogják e vonalrészre is alkalmaztatni, kérdés, ki által alkalmaztatnak azokat, és ki ellenőrzi azokat?

Az első kérdés tehát, a melylyel tisztába kell jönnünk, az, hogy a Duna-bizottság hatáskörének kiterjesztése a Dunának Galacztól a Vaskapuig terjedő szakaszára megegyezik-e az osztrák-magyar monarchia érdekeivel. Erre azt hiszem úgy közgazdasági, mint politikai szempontból egyhangulag „nem“-mel lehet válaszolni.

A dunai bizottság, mint említém, a párisi szerződés és a pontusi conferentia határozatainak értelmében 1883-ban megszűnik. Jogilag tehát e bizottság megszüntethető.

Nemzetközileg véve a dolgot, ezen ügy szintén világos, mert ha a párisi szerződés alapján létrejött dunai bizottság megszűnik, akkor helyreáll az az állapot, a mely a dunai bizottság létrejövetele előtt volt. A bécsi szerződés világosan kimondja az acte final-ban a Duna teljes szabadságát, és azt, hogy e felett a part melletti államok öröködnék. Ugyanez mondatik ki magának a párisi szerződésnek fentebb ismertetett határozataiban is a dunai bizottság megszűnése esetén.

Pénzügyi tekintetben nincs nehézség, mert a mint említeni szerencsém volt, a Bischofsheim-féle kölcsön amortisálva lesz a jövő év végén, az Erlanger-féle pedig elegendő fedezettel bír.

Marad tehát tisztán a közgazdasági oldal, a melylyel foglalkoznunk kell.

GYÖRGY ENDRE.