

AZ ALDUNA ÉS A MAGYAR ÉRDEKEK.

MÁSODIK, BEFEJEZŐ KÖZLEMÉNY.

KÖZGAZDASÁGI SZEMPONTOK.

Az Alduna kérdése tehát általunk úgy oldható meg, a mint tisztán a közgazdasági és politikai érdekek követelik. E szerint mérlegelnünk kell, hogy mennyire érdekel bennünket a Szulinának nyitva hagyása, és hogy mennyire van az előnyünkre és hátrányunkra?

Előnyünkre van, mint hajózási ut, azon 9%-kal, a melylyel mi a szulinai hajózási forgalomban participálunk. Ez kifejezést nyert a duna-gőzhajózási társulat heti két járatában, a melynek tonna száma a Lloyd azon heti járataival együtt, a melyet Braila és Galacz, más oldalról Tulcsa, Szulina, Burgász és Konstantinápoly között tart fent, megfelel körülbelül a 9%-nak. Azonban e 9% hajóforgalom nem egyezik meg az osztrák-magyar monarchia kivitelének 9%-ával, mert ennek nagy része leginkább a Galacz és Odessa, illetőleg Braila és Konstantinápoly közt levő oly összeköttetésre vonatkozik, a mely főleg a tengeren jövő áruk átrakása, s így hajóinkon eszközölt angol-orsz forgalom.

A mi kivitelünkre ezen járatoknak — mint lentebb részletesen fogjuk kifejteni — nincs sok értéke. Azt hiszem, a Duna-gőzhajózási társulat a maga szempontjából ezen járatokra szintén nem fog nagy súlyt fektetni. Hasonlót lehet talán vaktában is mondani a Lloyd-társaságra nézve, legalább erre látszik mutatni azon tény, hogy a Lloyd segélyezési szerződés tárgyalása alkalmával mindig nagy súly fektettetett épen a vállalat részéről azon állítólagos nagy áldozatokra, a melyeket a Lloyd-társulat hoz a monarchia érdekeinek a — különben elég busásan segélyezett — fekete tengeri járatokban, a melyek közül ezen járat még a posta által sincs igazolva, a mennyiben a posta jelenleg a várna-konstantinápolyi gőzösök által szállittatik. Ha tehát van ezen járatoknál bárminemű mate-

riális előny a vállalatokra nézve : az szerfelett jelentéktelen lehet, sőt minden valószínűség oda mutat, hogy azoknak abbanhagyása a két vállalat részéről örömmel üdvözöltetnék.

Különben is felette érdekes jelenségek jönnek felszínre a legújabb változások nyomása alatt, a melyek a szulinai utnak csekély jelentőségét ezen forgalomra nézve csaknem kézzelfoghatóvá teszik.

Oroszország legújabb időben nagy áldozatokat hoz arra a célra, hogy összekösse a Kaspi tenger forgalmát a Fekete tengerével. A legújabb időben az odessai társulatot segélyezi pénzzel azért, hogy a tiflis-bakui összeköttetést Várna útján biztosítsa. Az orosz kormány tehát nem Galaczból, hanem Várnából indul ki. Ennek van ugy politikai, mint forgalom-politikai oka. Újabb időben az átmeneti forgalom nagy része nem veszi többé a galaczi irányt, hanem a rusesuk-várnai vonalrész felhasználásával az ottani vasutat s így szállítatnak az áruk Konstantinápoly felé. Ez mondható a mostani bécs-budapest-konstantinápolyi forgalom rendes útjának. Ha tehát kereskedelmi szempontból Várna köttetikössze a Fekete-és ez uton a Kaspi tengerrel : a Lloyd-társulatnak sem fizeti ki magát — legalább ez tételezhető fel — ez a vállalat. Erre nézve positiv adatokat nem bírok felhozni, mert a két társulat adatai e tekintetben hozzáférhetetlenek.

Hátra marad a duna-gőzhajózási társaság odessai vonala. Ezen vonal jövedelmezőségét szintén nem vagyunk képesek adatok abszolút hiánya miatt mérlegelni ; hogy azonban az felette csekély lehet, ahhoz alig férhet kétség. Különben a duna-gőzhajózási társaságnak, — mint folyam-hajózási vállalatnak — egész irányától annyira elüt e tengeri vállalat, hogy a gr. Széchenyi által felhozott érvek teljes mértékben alkalmazhatók ezen vonalra is ; s ha ezen vonalától megszabadul a társaság : mindenesetre homogénabb lesz működése, s teljes erejét viheti vissza a belhajózásra. Ezen vonal létrejöttét, mint látszik, az összeköttetés ~~hiánya~~ hiánya indokolta ; ezen ok elesvén, most már semmi különös argumentum nem szólhat fentartása mellett.

Ezen gőzösökön kívül még vitorlás hajók is fordulnak meg tőlünk a Szulinán. Ezeknek száma és tonnatartalma azonban jelentéktelen. Az említett 1870—1880. tiz évi átlagában évente 570,648 tonna ment ki a Szulinán ; ebből 51,919 osztrák-magyar ; s ebből újra csak 13,342 tonna volt vitorlás. Sőt ezen átlag is a dolog természete szerint folyvást kisebbedik, az utolsó évben csak 8891

forma volt. A gőzösök versenyét nem bírja ez meg, s így nagyobb fontossággal egyáltalán nem bír, sőt jelen jelentősége is előreláthatólag fokozatosan apadni fog.

Igy hát hajózási fontos érdekünk a Szulinánál nincs. A duna-gőzhajózási társaság járatai természetesen megszüntethetők; a Lloydnak ránk nézve fontos járata a várna-konstantinápolyi; a vitorlások száma és tartartalma pedig csekély és apadó. Ezen érdekek magukban véve valami különös áldozatot nem érdemelnek meg.

Marad a kereskedelmi felfogás s a behozatal és a kivitel kérdése ez uton.

A mérleg egyik oldalán az van, hogy mik a behozatali cikkek. Azon cikkek feljegyzése, a melyek a Szulinán keresztül hozatnak be, hiányzik. Adatokat csak a kőszénre nézve birunk. Hivatalos adatok mondják, hogy 1880-ban Nagy-Britanniából behozatott 59,701 tonna kőszén Galaczon át. A többi árukra nézve a részletes felvilágosítások hiányzanak. A kik ismerik a kőszén-behozatalt Nagy-Britannia részéről Romániába, tudni fogják azt is, hogy mi módon effectuáltatik ez. Valóban a modern közlekedésben hallatlanok azon árak, a melyekkel az angol gőzösök a kőszénét Liverpoolból, a gabonát pedig Liverpoolba szállítják, s igen feltűnt, hogy a buza szállításánál képesek voltak quarterenkint 9 sillingről 4-re leszállani, a mi egy méter-mázsánál alig több, mint 2 francnak felel meg. Ennélfogva a szállítók képesek valának a versenyt Belgrádig, a legutóbbi időben pedig Giurgevoig kiterjeszteni. Giurgevoban huzamos időn át a csak szomszédban levő oraviczai és stajerdorfi kőszén a szállítás miatt drágább volt, mint a newcasteli, minek legfőbb oka azon exorbitans tarifa, melyet a duna-gőzhajózási társulat jónak lát szedni ott, hol monopoliuma teljes, s hol érdekei úgy kívánják. Ujabb időben a kőszénre nézve a helyzet megváltozott, a mennyiben a pécsi és az oraviczai kőszén közt cartelegyezmény jött létre, a melynél fogva az egyik nem versenyez Orsován felül, a másik pedig nem versenyez azon alul. A nagy mennyiség, a melyben a kőszénét szállítják, megengedi nekik, a gabona és a többi nyers termények nagymérvű kivitelét. Az az ár, a melyet neki a visszamenő szállítmány biztosít, őket saját szállítási tételeik lejobbbszállítására képesíti. A visszamenő forgalom tehát olcsóvá teszi a kiviteli forgalmat. Ebben rejlik az angol kivitel olcsósága és azon rendkívüli jelenség, hogy még a kőszénre és vasra nézve is képesek velünk versenyezni.

Ha az oraviczai kőszén drága szállításának oka részben azon körülményben keresendő is, hogy a dunagőzhajótársaság egyuttal a pécsi kőszén tulajdonosa, az mégis szembeszökő tény volt, hogy a verseny ideje alatt Belgrádra, Oravicza és Pécs középpontjára is feljutott az angol szén. A cardiffi kőszén tonnája 25 shilling, az oraviczaié 33.75 franc; jósága az oraviczaié 1, a newcastleié 0.72. Ennek oka az, hogy a cardiffi kőszénbányának magának van 15 hajója, s az szállit roppant olcsón; nekik saját depotok vannak stb. A tény azonban szembenszökő. E verseny a Szulinán jön fel, s onnan szorit bennünket, s habár ujabban a kartell óta a magyar kőszén is tesz erőlködéseket: szembeszökő, hogy Giurgevo nem volna a Szulina nélkül versenyképességünk végpontja, s hogy ugyancsak a Szulina nélkül nem kellett volt a baróti kőszénnek — loco Predeal — oly hallatlan alacsonyra menni le áraival, hogy a román vasutak szükségletét ő fedezhette. Anglia bevitele ma is 4-szer akkora, mint a mienk a szomszédból.

Teljesen hasonló a helyzet a vasárakra nézve. Egy méter-mázsza szállítása a Szulinán át Brailába 2 francba kerül; tehát olcsóbbra, mint akár Brailától, akár Brassótól Plojestig. Hogy így aztán Belgium és Anglia fokozatosan kiszorit bennünket, s az addig általunk uralt piac már egész Plojesztiig elvész, daczára minden erőfeszítésnek, természetes.

Szándékosan mutattam be azon iparczikkeket, a melyek értékéhez képest legsúlyosabbak lévén, leginkább érzik a geografiai helyzet nehézségeit. Ezeknél kellene tehát, mint legközelebbi szomszédoknak, s mint e czikkeken termelő országnak, legjobban állanunk. S ha még ezekben is ily szomorú a versenyképesség helyzete: mit mondjunk a finomabb, kisebb térímjű és súlyu iparczikkekre, a hol a távolság már aránylag nem nyom annyit a latba.

A czukort vesszük például. A czukor egy időben nevezetes kiviteli cikk volt. Ez azt hiszem, azon nagy áldozatoknál fogva, melyeket az ország adóvisszatérítés czimén fizet, érdekli az adózókat. Nekünk egyideig sikerült Romániát s az egész Aldunát czukorral elárasztani. Ujabb időben azonban képtelenek vagyunk concurrálni, mert a francia-marseillei czukor feljő Bukaresten felül már Plojestbe. Brailában már csak francia czukor van s a nagy-surányi és a diószegi gyár, a mely az előtt nagy mennyiséget exportált,

kénytelen volt visszavonulni, a minek, mint tudjuk, szomorú vége is lett.

Ezek szerint világos, hogy az a gyűrű, a melyet az osztrák-magyar monarchia forgalma ezelőtt képezett, mindinkább összébb és összébb szorítottatik. Nyomról nyomra lehet követni, hogy milyen nagy a visszaszorítás mértéke és mennyire terjed az a Szulina megnyitása óta. Voltak terményeink még a finomabb ipar terén is, a melyekkel versenyezni voltunk képesek. Ludwig brassói harasztáru gyáros például felvette a küzdelmet és megverte a németeket, az angolokat és a francziákat az Al-Duna vidékén. Azonban a nagy versenynek, a mely évről évre fejlődik, most más nem képes ellenállani. Ilyen volt a brassói posztónk is, a melyhez minőségre nézve hasonlót nem képesek hasonló olcsó áron előállítani. A posztót azonban hamisítják, s több helyütt magyar posztó czége alatt hamisított posztót vagy olyat árulnak, a mely más vidékről került le. Ezt csak példaképen voltam bátor felemlíteni, mert ez mutatja, hogy azon gyűrű, a mely kiviteli czikkeinket körülvette, keleten az angol és franczia czikkek felülkerekedése folytán kissébedik.

Ámbár e pontnál az igazsághoz híven meg kell jegyezni azt, hogy a magyar posztó még leginkább tartja fent versenyképességét. Tulcsán is van még kereskedés, a mely brassói árut küld a Szulinán ki, Braila és Galacz pedig tömve van brassói áruval. A slivnói posztó Bulgáriában nem enged áruinknak versenyt. Mindazáltal már most is mutatkoznak a jelek, hogy Romániában ezen a téren is vereséget fogunk szenvedni. A szőtt árukban 1880-ban 41'6 millió franc értékét exportált oda Anglia, míg monarchiánk csak 33'5 milliót. Itt is kezd tehát mutatkozni ugyanazon irány, mely fokozatos visszaveretésünket jelenti.

És hogy állunk most már ezen iránylattal szemben a mi közlekedési vállalataink részéről, melyeknek természetes feladata az volna, hogy a Szulinán feljövő idegen verseny ellenében a mi terményeink részére igyekezzenek megtartani a piacot?

Bátor vagyok itt azon állítást kockáztatni, hogy a dunagőzhajózási társulat nem egészen ment a vádtól sem a behozatali, sem a kiviteli irányban. A gabonára nézve, mint az köztudomásu, a XI. sz. speciáltarif-át alkalmazza, a mely átmeneti és nagy különbséget állapít meg a román gabna javára. Igaz, hogy ezt módosították újabban, a mennyiben tételeink meglehetősen mértékben lettek javítva;

de a duna-gőzhajózási társulatnak tendenciája a román üzletet a maga részére megnyerni, és ő, a mint a legutolsó „Denkschrift“ mutatja, nem hajlandó tagadni azon álláspontot, hogy neki a román üzlet megszerzése és megtartása fekszik a szívében rajtunk keresztül, és így maga is hozzájárul ahhoz, hogy az angol és a francia concurrentia által engedvén elnyomatni kivitelünket, a behozatal a magyar érdek rovására legnagyobb erővel favorisáltassék.

Egy eset, a melyet oly nagy vervvvel elítéltek, és a mely a bécsi lapokban nagy port vert fel, kellő világításba helyezi a dunagőzhajózási társaság eljárását ezen irányban. Nevezetesen a duna-gőzhajózási társaság azon célból, hogy a francia és az angol áruk szállítását elnyerhesse, direct tarifákat készített Galaczból Bukarestbe Giurgevon át. E tarifa a következő tételeket tartalmazza.

Galaczból Bukarestbe 100 kilónként az I. osztályu áru 3 franc 86 ct. az új tarifa szerint a hajón Giurgevóig, ugyanaz jelenleg 4 franc 12 ct. vasuton a régi tarifával; Galaczból Bukarestbe 100 kilónként a II. osztály 3 franc 16 ct. az új tarifával, — míg volt jelenleg 3 franc 32 ct. a régivel; — az A) osztálynál ugyan e tételek 2 franc 78-ról 2 franc 66-ra; a B) osztálynál 2 franc 41-ről 2 franc 33-ra, és a C) osztálynál 2 franc 14-ről 2 franc 07 ctra szállítottak le. Ugyanez a helyzet Brailára nézve is. Megjegyzendő, hogy ezen illetekbe az átrakodás és a hajózási biztosítási illetek szintén be van foglalva.

A dunagőzhajótársaság ez engedményre kétségkívül a vasutak alkalmatlan versenye által szorított; de nem lehet tagadni azt sem, hogy ez engedménynek megvan a fontos következménye; nevezetesen ezzel az angol és a francia áruk behozatalát megkönnyíti, de áruink versenyképességét elrontotta, mert hiszen épen ezek ellen emeli az angol és francia behozatal versenyképességét. Csodálatos tehát, és megvallom részemről comicusnak találom, hogy midőn ez megtörtént, s a román kormány az államvasuti rendszer (a giurgevo-filareti vonal kezdettől fogva államvasut) érdekében ez ellen veto-t mondott, és nem engedte meg a kedvezményeket: a bécsi sajtó rettenetesen feljajdult a román kormány eljárása ellen, mintha bizony ezzel az osztrák érdekeket sértette volna meg, holott a megsértés tisztán a duna-gőzhajózási társulat hátrányára, de az osztrák-magyar ipar előnyére szolgált, mert minél kevésbé protegáltatik az angol és francia áruk behozatala, annál nagyobb az osztrák-magyar áruk kivitele keletre, a mi pedig nagyon is a mi előnyünkre szolgál.

Még egy pár szót megérdemel a Szulinán való kivitel kérdése. Hogy magyar eredetű áru — talán némi posztót, bort és tintát kivéve, nincs a Szulinán kimenő áruk között, azt, úgy hiszem, a fentebbiekben bőven igazoltam. Annál nagyobb előnyére van azonban a román kivitelnek a Szulina; különösen a földközi tenger kikötői és Anglia gabonaszükségleteiknek egy tekintélyes részét a Szulinán át kapják hallatlan olcsó árakon. Hogy ez mily ártalmas a magyar termelésre nézve: azt nem kell bővebben bizonyítgatnom. Elveszítjük először is az átmenetből reánk háramló hasznot; elveszítjük továbbá a mi nyers terményeink piaczi áraiból azon különbözetet, a melylyel versenytársaink olcsóbban jutnak a piacra. Így származnak aztán a legkirívóbb érdekes versenyviszonyok, mert hiszen a gőzhajótársaság ezen verseny által is nyomatva, kénytelen a legtávolabb menő kedvezményeket adni a román búza javára. Így pl. a díjtételeket Giurgevoig épen nem számítják, Giurgevotól Orsováig is a díjtételből 20%-ot engednek; úgy hogy — tekintettel a rendes tarifában is fent levő differentiára — bátran mondhatni, hogy a román búza ingyen jön a magyar határig.

Hogy mily nagy a román gabona export-képességének emelése céljából ezen kedvezményezés még a hivatalos tarifákban is, mutatja azt, hogy még az új u. n. különös árszabásokban is Pancsova pl. métermázsánként 10 ct.-al fizet, Ujvidék pedig 11 ct.-al többet, mint a lent eső Turn-Szeverin, hogy pl. az ebersdorf-passani szakaszon tonnakilómeterenként a magyar államásokról feladott búza 4.25 ctot, a Turn-Szeverin alatt fekvő állomásokról feladott pedig 2.76 ctot fizet, úgy hogy csak ezen rövid szakaszon is egy métermázsza román buza 46 ct. előny élvez a magyar buza felett. Pedig ezek csak a hivatalos tételek, a melyekhez járul még — mint fentebb már említettem — a 20% refactia és a Giurgevoig teljes ingyen szállítás!

Ezen helyzetnek oka a Szulina versenye. A Szulinán keresztül a román gabona hallatlan olcsó szállítási áron éri el a nyugoti piacokat, a mit bizonyít két tény.

Az egyik az, hogy a dunagőzhajótársaság nem a vasutak versenye miatt kénytelen ily alacsonyra leszállítani tarifáit. Ugyanis a megfelelő egységárak a Turn-Szeverin alatt fekvő állomásokról tonnakilómeterenként a vasutaknál 3.92 ctot tesznek, tehát 50%-al drágább a vasut, mint a hajó, minden vasuti verseny daczára is.

A másik tény az, hogy a kivitel tényleg a Szulinán át történik. 1879-ben 81 millió métermázsa búzából csak 17 jött rajtunk keresztül, a többi tengeren; hasonló áll a tengerinél, hol 67 millióból csak 15 jött rajtunk át, az árpa 15 milliójából nem egészen 2 millió stb. 1880-ban hasonló volt az arány; 114 millió frank értékű gabona ment ki a Szulinán, csak 54 millió rajtunk át. A dunai bizottság hivatalos adatai szerint ehhez még 102,000 mm. liszt átjárult. És hogy e tények mennyire érzetik hatásokat, bizonyítja pl. Marseille kikötői forgalma. Franciaország e legnevezetesebb gabna-emporiumán 1881-ben 5.722,268 mm. bevitt búzából több, mint fele 3.725,000 mm. aldunai eredetű volt.

Versenytársaink kiviteli képességét tehát szintén felette nagy mérvben emeli a Szulina, épúgy hasznára válván a mi iparczikkeink ellen a nyugoti iparczikkek behozatalának a keleti piacokra, mint a mi nyers terményeink ellen a keleti nyerstermények kivitelének a nyugoti piacokra!

A kérdés tehát tisztán áll előttünk. A román kivitel a Szulinán, miután arra áruinknak kivitele nincs, lehet román érdek, de nem látom át, hogy miért volna az első sorban a mi érdekünk is. Hasonlóképen a francia és angol áruk behozatala a Szulinán lehet első sorban angol és francia érdek, és a jelen esetben román érdek is, de nem látom át, hogy miért legyen az egyuttal osztrák-magyar érdek is.

Nézetem szerint a mi állásunk természetes előnye a geographiai helyzetnek kellő felhasználása. Míg a Szulina meg nem nyílt, addig a román behozatal és kivitel ránk volt utalva, s minthogy rajtunk keresztül volt a kivitele és rajtunk keresztül látta el szükségleteit, ennek következménye volt azon kedvező állás, a melyet Brassó és a székelység a keleti piacokon elfoglalt. A Szulina megnyitása folytán ezen állás ugy a be-, mint a kivitelre nézve alapjában megváltozott. Azonban valamint nem tartom egyik állam érdekében levőnek sem, hogy a másik állam érdekeit meggátolja vagy érvényre juttassa, épen ugy nem tartom egy állam feladatának sem azt, hogy saját érdekeinek nem előnyére, hanem határozottan hátrányára létesítsen oly intézményeket, melyeknek hasznát mások veszik.

Azt hiszem tehát, hogy az aldunai kérdésben ez a mi álláspontunk. Ha az európai dunabizottság nem tartatnék fen, bekövet-

keznék a bécsi és párisi békében körvonalozott joga a parti államoknak. E szerint a parti államok syndicatusa tartja fen a folyó szabadságát. Pénzügyi nehezség e tekintetben nincsen, legfellebb csak az történhetnék meg, hogy Románia nem volna képes oly erélylyel megvédelmezni a Szulinát az eliszapodástól, mint a minő erélylyel igyekszik jogait a képzelt sértésektől megóvni.

Veszély tehát jelenleg nem fenyeget, de ha fenyegetne, gondoskodni kellene arról, hogy a parti államok megtegyék köteleességüket, fenntartván a bécsi békében és a berlini szerződésben kimondott szabadságát a dunai hajózásnak. Arról gondoskodni, hogy a Duna tényleg hajózható legyen, és a Szulina el ne iszaposodjék: lehet első sorban román, angol és francia érdek, de én sem a ki-, sem a bevitelre nézve nem látom indokoltnak azt, hogy az osztrák-magyar monarchia e kérdésben oly igen törje magát.

Végzem tehát azzal, hogy ha a kérdés az Aldunán a complicatiók folytatására ad alkalmat, a leghelyesebb visszatérni a bécsi béke által biztosított jogalapra, hagyni a dolgokat természetes folyásukra, helyreállítani a parti államok jogkörét. Hogyha képesek lesznek a Szulinát az eliszaposodástól megvédeni: ez ellen nem lehet kifogásunk, örülünk rajta, mert szabad a forgalom. Ha pedig a Szulina eliszaposodik, s azon senki sem járhat ki meg be: akkor ránk lesznek szorulva; ezt pedig ránk nézve nem tartom valami nagy szerencsétlenségnek. Ennélfogva ezt a conclusiót tartom a leghelyesebbnek, és olyannak, a mely az európai és a nemzetközi jognak úgy, mint közjogi helyzetünknek a tractatusok alapján a legjobban megfelel.

A forgalom mai viszonyai közt nem lehet, és nem is szabad arra számítanunk, hogy a dunai torkolatok végleg el fognak iszapoltatni; de ha igen: úgy az nem lesz nagy baj ránk nézve. Ez ideiglenes eliszapoláson ugyan fognak azon hatalmas érdekek, melyek a Szulina nyitvahagyásához fűződnek, segíteni, akár a helyreállítás, akár a csernavodai csatorna, akár bármily más úton; de azt hiszem, hogy a dunai bizottság felosztatása semmi esetben sem árthat nekünk, míg igen komoly, és épen ezért felette hatásos fegyver mindazon komoly érdekekre nézve, melyek e pillanatban ellenünk sorakozva vannak.

GYÖRGY ENDRE.
