

## ORSOVA.<sup>1</sup>

Egy orsovai legenda szerint Baross Gábor második Fiumét akart teremteni Orsovából. Ha ez való, úgy pótolhatatlan veszteség érte Orsovát és Magyarországot ez államférfi halálával. Vele együtt sírba szállt a nagy eszme. Legalább eddig nem akadt ember, a ki magáévá tette volna azt, vagy jelét adta volna amaz éleslátásnak, melylyel Baross a magyar állam véghelyének jelentőségét felismerte. Szt. István koronájának második gyöngye porban hever, mert nincs, a ki lehajoljon érte s fölemelje. Orsova, a magyar állam keleti végvára, a helyett, hogy erőben, ellenálló képességben, hatalomban gyarapodnék, pusztul, züllik s oly várhoz hasonló, melynek őrségét lassan, alattomosan ölö, ragályos betegség pusztítja ki.

### I.

Báziás felől a magyar-román határhoz a világhírű Kazán-szoros szikláiba vágott, híres Széchenyi-út vezet. Ott, a hol ez az út az ország belsejéből, Temesvárról jövő országúttal találkozik, erdős hegyektől s a Dunától körülvelt és összeszorított keskeny völgyben terül el mintegy 1200 katasztrális holdon Orsova, Magyarország keleti végvára. A természet csak területben fukarkodott itt. De szépségeit s más előnyeit annál pazarabb kézzel szórta e helyre. A közvetlen környezet maga is imponáló s telve szépségekkel. Szemben a gyönyörű szerb part a maga buja, zöld erdőtől borított égbenyúló hegyeivel. Kelet felé a misztikus ködfátyollal takart Vaskapu. Elöl a Duna, a mely itt már helyenkint

<sup>1</sup> Olvasóink még bizonyára emlékezni fognak Vas Bélának *A végekről* írt szép tanulmányára, melyben a határörvidékről adott alapos szociológiai felvételt. Jelen dolgozata kiegészítője az előbbinek. Ez alkalomból megismétlem azt a kívánságot, vajha Vas dolgozatai például és serkentőül szolgálnának Magyarországon egyes vidékeinek szociológiai feldolgozására!

1 klm. szélességben pompázik, mintha a Kazán-szorosban összetört tagjait akarná kinyújtani. S a kinek arcát már megérintette a Dunaparton az akác- és hársfaillatól terhes esti szellő, a mely forró nyári napok után végiglebben a Dunán, a ki látta a tisztán ragyogó hold-sugarak játékát a teljes szélességében és hosszában beezüstözött Duna rengő hullámain, a ki elmerült ilyenkor a szemben levő szerbiai partok sűrű erdőségéből kicsattogó fülemüle-dalba s a fenségesen hömpölygő folyam hullámainak szakadatlan misztikus mormolásába: az a legtisztább poézisnak valóra váltát jegyezhetette fel emlékezetébe. Szintűgy az, a ki a természet e nagyszerű panorámáját látta a napnak különböző szakáiban, jókor reggel és késő este, ragyogó napfényben és komor, zivataros éjjeleken. Maga az orsovai erdős hegyhát tiszta, derűs nyári reggeleken s alkonyatkor a legcsodálatosabb kilátást nyújtja négy országba s a nyílt Dunára addig, a míg a szem ellát kelet s nyugat felé. Ez maga a közvetlen környezet. De alig egy órányira Orsovától a világhírű Kazán-szoros fenséges látványossága kápráztatja el a szemet egetverő sziklafalaival, a szűk csatornában örvénylő, tajtékzó, harsogó folyammal. Vegyük hozzá még, hogy a gyönyörű Herkulesfürdő is alig két órányira van ide s elmondhatjuk, hogy a természet mindent megtett arra, hogy Szt. István koronájának második gyöngye is méltó keretben ragyoghasson. De a természet még mást is tett.

Nagy időket átélt, öreg orsovaiaktól nem egyszer hallhatni, hogy Orsova a „kataraktáknak” köszönheti létezését.

Ebben kétségtelenül van valami.

A Dunának Drenkovától Turn-Szeverenig terjedő szakasza ma is, a Duna szabályozása után, tele van forgalmi akadályllyal. A Vaskapu szikláin alacsony vízállásnál mint sárkányfogak merednek ki a vízből, a régi csatornában, összeroppantással fenyegetve minden hajót. Drenkova körül a Magyar Folyam- és Tengerhajózási részvénytársaság „Margit” hajóját egy-két évvel ezelőtt csak egy véletlenül arra járt szerb hajó mentette meg a pusztulástól. Hogy a Dunának ezen a szakaszán, főképpen a Kazánban való hajózás mily óvatosságot igényel ma is, tehát a legfőbb akadályok eltávolítása után, annak legjobb bizonyítéka az, hogy ezen a szakaszon csakis állami kalauzok vezethetik a hajót s a közlekedés csakis esti 6 óráig, illetve naplementéig van megengedve. Ezen az időn túl zárva a Vaskapu s tilos a Kazánba való bejárás. Ez így van még nyáron is. Késő ősszel, a tél beálltakor a Dunára hirtelen lecsapódó átláthatatlan köd pedig nappal is, s nem egy napon át, egyenesen megakadályozza a hajót a moccanásban. S végre télen egyáltalán szünetel itt a hajózás.

Nyilvánvaló tehát, hogy azoknak a hajóknak, a melyeket ezek az időpontok itt értek el útközben, okvetlenül szükségük van kikötőhelyre, a hova a viszontagságok s az éj elől befuthatnak. S itt kap értelmet a kataraktákról szóló vélemény. Mert tény az, hogy Drenkovától Turn-Szeverenig sem a magyar-román, sem a szerb oldalon nincs

más kikötésre alkalmas hely, mint Orsova. Itt a víz csaknem 1 klm-szélességben terül el. Forgalmi akadályok nincsenek benne, s eléggé mély, hogy a hajók a kemény, sziklás parton kiköthessenek. Úgy, hogy keresve sem lehetne alkalmasabb helyet találni kikötőnek, mint ezt. Ezzel tehát a természet Orsova szerepét már eléggé kijelölte. S ha egykor hasonló viszonyok és a Tiberis Rómának alapul szolgálhattak a kereskedelem révén a világalalom megszerzéséhez: itt, a magyar állam határszélén, négy ország érintkezési pontján ez a geológiai alakulat talán elég indító ok lehetett volna hatalmas ipari- és kereskedelmi telepnek kifejlődésére.

De ez még nem minden.

Említettük, hogy Orsova szűk, keskeny völgyben fekszik, a melyet hátul erdős hegyek vesznek körül, elől víz határol. Ennek kettős jelentősége van. Egy szimbolikus és egy gazdasági. A kinek kedve van a képletes beszédhez, magyarázhatja a természet ez alakulását akként, mintha a természet az égbenyúló hegyet, a mely a kilátást teljesen elzárja, a közlekedést megnehezíti az anyaország felé, azért állította volna fel választófal gyanánt, hogy az ide helyezett magyarságnak kézzelfoghatólag adja tudtára, miszerint sorsának kulcsát ne ott hátul, hanem kelet felé keresse. Arra, merre az előtte folyó hatalmas út vezet. Ezért van az ott éppen útmutatónak. Csak rá kell lépni. A gazdasági jelentősége e helyzetnek sokkal prózaibb, de csodálatosképpen kiegészíti amazt s harmóniában is van vele. Ez a jelentőség pedig abban van, hogy a természet e hegy és víz közé szorított szűk völgyben ugyancsak fukar kezekkel mérte ki a termőföldet. Mintha csakugyan megakarta volna akadályozni az őstermelés kifejlődését, kényszerítvén az őstermeléshez görcsösen ragaszkodó magyarságot, hogy legalább e helyen ipari, kereskedelmi és forgalmi tevékenységre adja magát. *Ex Oriente lux*. Ez a keleti végpont volna mindenképpen hivatva a kereskedelmi tevékenységnek biztos, szilárd várat alkotni az anyira agrárius Magyarország számára.

És tényleg a mi ezt a helyet más községektől a legélesebben megkülönbözteti, az, hogy termőföldje nincs: az 1195 kat. hold kiterjedésű község összes földadója 1903. évig kerek számban 590 korona volt. Azóta pedig újabb határrendezés és terület-átcsatolás folytán 811 koronára emelkedett. És ennek az adónak csak igen csekély része terhel egyes adózókat holmi kis szőlő vagy kert után. A legnagyobb részt maga a község fizeti a közlegelőért s egyéb javaiért. Ez a tény még érthetőbbé teszi a természet beszédét: földművelésről itt szó sem lehet. A ki itt boldogulni akar, ezt csak ipari vagy kereskedelmi úton érheti el. Tényleg nincs is itt mezőgazdaság. A társadalmi gazdaságnak őstermelési ága itt hiányzik. Vele együtt hiányzik a társadalom struktúrájából a földműves elem, a földbirtokosság, a parasztság s ennek összes szociológiai járuléka.

Szóval a földrajzi, politikai helyzet, a geológiai alakulat, kapcsó-

latban a természet pompájával félreérthetetlenül hirdeti minden szemlélőnek Orsova nagy hivatását. Más okok is a mellett szólanak, hogy e keleti bástyánknak erősnek, nagyoknak, szépek kellene lennie.

Mindenekelőtt fontolóra kell vennünk azt, hogy hazánk és Románia, Bulgária, Szerbia s Ada-Kaleh sziget révén a török birodalom határai érintkeznek e végpontokon. Így hát Orsova és nem a vízválasztó az igazi Porta Orientalis. Legközvetlenebbül e négy állammal s az ő révükön az egész kelettel jövünk itt érintkezésbe. Másrészt az Aldunán lefelé jövő idegennek szintén Orsova a megálló helye. Keletről és nyugatról tehát egyaránt e kapun át jut hozzánk az, a ki bennünket fölkeres.

Nem valóságos nemzeti érdek-e tehát, hogy itt, ezen a rendkívül exponált helyen nagy, erős és impozáns kultúra fogadja a kíváncsi idegent s szóljon hozzá méltóképpen a magyar állam s a magyar társadalom nevében ezeknek kulturerejéről és képességéről?

Gazdasági szempontból tekintve a kérdést, a mi Fiume nyugaton, az kell, hogy legyen Orsova keleten. Kossuth Lajos nemcsak az Adriai és Földközi tengerre biztatta a magyart, hanem a Fekete tengerre is. Lehet-e, szabad-e tétlenül néznünk, hogy a nálunk sokkal kisebb Balkán-államok, első sorban Románia, lassankint magukhoz vonják a dunai hajózást és kereskedelmet és szemmel láthatólag apaszszák e véghelyünk kereskedelmi jelentőségét?

Aztán a mi az erős Fiume a nyugati nemzetiségi alakulatban, az Orsova a magyar állam keleti részében lakó nemzetiségek közepette. Sőt e szempontból még sokkal nagyobb érdekek fűződnek e helyhez. A gazdasági s kulturális tekintetben erős és szilárd Orsova lassankint ipart és kereskedelmet honosítana meg és modern kultúrát vihetne be a volt katonai határőrvidéknek Karánsebesig s más oldalról Moldovaig terjedő azon nagy részébe, melynek ő gravitációs pontja. Lassankint kiragadhatná e végtelenül elhagyatott, gazdasági és kulturális nyomorban, ázsiai sötétségben élő népet „a falusi élet bárgyúságából” — a mint azt a Kommunista manifestum oly találóan nevezi — s ezzel a magyar államnak ezt a züllésnek indult részét megmenthetné.

Bármely oldalról tekintsük is a kérdést, minél tovább halmozzuk az argumentumokat, mindig csak Baross mély gondolatához jutunk: itt a keleti Fiuménak kellene állania. S bizonyos, hogy ha ez a hely oly népek jutott volna osztályrészül, a mely az erős gazdasági centrumok megteremtését mindenekelőtt való léte érdekének tekinti; a mely az államot a gazdaság szilárd oszlopaira helyezi s a mely a hazafiságot nem az öblös frázisok s dühöngő pártpolitikai jelszavak kultuszában, hanem a produktív gazdasági tevékenységben látja: az ilyen nép már régen megteremtette volna e helyen a maga hatalmas keleti kereskedelmi és kulturális empóriumát. De minthogy Magyarország e természeti kincsnek birtokosa, hát mindennek ellenkezője áll fenn a valóságban.

## II.

Orsova mai napig falu, „nagyközség” maradt, a mely a helyett, hogy kiemelkednék helyi jelentéktelenségéből, egyre mélyebben süllyed bele, noha az említett két országot s a romániai forgalmi vonal találkozási helyén keletkezett s noha — mint már említettük — egyfelől csaknem Karánsebesig, más oldalról csaknem Moldováig terjedő nagy vidéknek gravitációs pontja; a legrégebb időtől fogva élénk érintkezésben volt a szomszédos Romániával, Szerbiával, Bulgáriával, a Török birodalommal, két hajóstársaságnak állomása, két személy- és két gyorsvonat kiindulási és végpontja s itt jő be hozzánk a Constanza—párisi expresszvonat is. Mindez még azt sem tudta előidézni, hogy Orsova kivetközzék falusias közigazgatásából. Úgy, hogy a maga „községi elöljáróságával,” száználmas falusi rendőrségével, nyáron fullasztó, gyilkos porával, télen csúnya sarával, télen és nyáron egyaránt nevetséges közvilágításával, a bűzös füstölő petróleumlámpásokkal, melyek gyéren és hasztalanul erőlködnek a vak sötétséggel, — mindezzel igazán valamelyik alföldi nagyobb falura emlékezteti az idegent. Egyébként azonban külsőleg s főképpen 4610 lelket számláló lakosságával teljesen városias jellegű. Utcái hosszúak, eléggé rendezettek s mindenütt aszfalt borítja őket. Csinos és teljesen városi stílusban épült házai a városi ember szellemét mutatják. Egy csomó állami hivatal s az orsovai járás székhelye. Van katonasága s két pénzügyintézete. Végpontja a máv.-nak. A Duna-gőzhajózási Társaság s a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság ügynökségeket tart e fontos aldunai állomásán. Utóbbinak hajójavító műhelye is van itt. S nyáron, a mikor a hajózás megélénkül, s az Aldunáról egyik hajó a másik után hozza a kirándulókat; a mikor az idegen iskolásaik csapatai járnak-kelnek az utcákon, a felületesen szemléző hajlandó is lesz Orsovában élénk kikötővárost látni. Az bizonyos, hogy a hölgyek kifogástalan és válogatott toalettei az urbanitás tekintetében semmi kívánni valót nem hagynak fenn. S ha másban nem, de ebben, valamint a kávéházak frequentálásában, a férfiak nagymértékű alkohol-fogyasztásában és szorgalmas kártyázásában a városiaság tisztán lép előtérbe.

De ez csak a felületen mozog. Az igazi kikötővárosok élénkségét, intenzív, lüktető gazdasági életét hiába keressük Orsován. Ennek következményeképpen aztán hiányzik a pezsgő, eleven társadalmi élet is, a kulturális intézmények s mindaz, a mi egy valódi kikötővárosban az életet, a tartózkodást idegennek és benszülöttnek egyaránt kellemsé teszi.

Avagy lehet-e ott erőteljes, föllendült kulturális élet, a hol a társadalomgazdaság jövedelmének östermelési forrása teljesen hiányzik, az ipari termelés primitív s a hol a kereskedelem egy nagyrészt fizetésképtelen fogyasztásra van utalva?

Láttuk, hogy Orsován mezőgazdaság nincs, az iparról semmi

jót sem mondhatunk. Hogy a Duna vize s a beléömlő Cserna folyó óriási munkaerőt képvisel, azt fölösleges magyarázni. Az is természetes, hogy egy csaknem ötezer lelket számláló község, melyben olyan nagy az intelligens elem (tisztviselők, kereskedők stb.) s a hol két pénzintézet is van, megteremthetné az ipar kifejlődésének alapját. S a valóság mégis az, hogy önálló életerős ipart itt semmiféle formában nem találunk.

Gyáriparról egyáltalán szó sem lehet. Az egyetlen igazi gyár, a mely a volt határörvidéknek Karánsebestől Orsováig terjedő részén található, az Orsovai Petróleumgyár nem Orsován, hanem Tuffier községben van. Nagy üzem után szintén hiába keresünk a községben, hacsak a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság hajójavitó műhelyét, a mely 80—100 munkást szokott foglalkoztatni, annak nem akarjuk tekinteni. A mi pedig a kisipart illeti, annak helyzetére a következő tények jellemzők: A volt határörvidéknek az a nagy darabja, a mely Orsova felé gravitál, nagyon szegény, a mint azt már a *Huszadik Század* márciusi számában megírtam. De ebben a részben is az orsovai járás talán a legrosszabb. Ám még itt is azok a községek vezetnek, a melyek közvetlenül Orsova szomszédságában terülnek el s a melynek lakói elegendő termőföld hiányában notórius csempészek.

Itt tehát az orsovai iparos nem talál piacot áruinak. E primitív, fizetésképtelen agrár népesség iparcikkeket nem vesz. Magának az orsovai fogyasztóknak fizetőképese része (az intelligencia) fejlettebb igényeinél fogva szintén nem keresi az együgyű orsovai iparos áruit, hanem idegenből szerez be szükségleteit. A szomszédos külföldi államokba való kivitelre dolgozni még akkor is elérhetetlen feladatnak látszanék a teljesen, magára hagyott, tőkeszegény orsovai kisiparosnak, ha Romániával, Szerbiával nem volnánk oly rossz viszonyban, mint a milyenben vagyunk. Piacra tehát az orsovai iparcikknek nincs. S ha most még ehhez hozzávesszük a tőke hiányát, mert a két helybeli pénzintézet természetesen itt is, mint az egész országban, csakis magas osztalékok elérésében látja hivatását; az iparosok általános és szakképzetlenségét, a vállalkozási szellem hiányát és munkakedvetlenséget, úgy könnyen beláthatjuk, hogy ha van is itt kisipar, az éppen csak annyi jövedelmet hoz, a mennyi meghalni sok, élni kevés; ahhoz pedig, hogy életerős, a társadalom életében nagy szerepet játszó iparosztálynak létalapul szolgálhasson, annyira csekély, hogy figyelmet sem érdemel.

Egyben az is nyilvánvalóvá lesz, hogy ez az ipar képtelen oly cikkeket termelni, a melyekért a szomszédos külföldiek érdemeseknek tartanák Orsovát felkeresni. Ennek a körülménynek azután az idegen forgalomra is meg van a maga káros következménye.

S ha most Orsova kereskedelmét vizsgáljuk, úgy kétségtelen, hogy nem ilyen sivár, vigasztalan, de mégis lehangoló eredményre jutunk. Tagadhatlan, hogy a kereskedelem sokkal jobban van kifejlődve,

mint az ipar. Vannak itt üzletek, melyek adója az 500—600 koronát meghaladja. Egy-két bizományos kiterjedt üzletet folytat a külfölddel. A hiteligények kielégítését két pénzüintézet végzi stb. De azért baj van itt is. Sőt itt a kép annál szomorúbb, mert nemcsak, hogy a haladásnak semmi jelére nem akadunk, hanem a hanyatlásnak kétségbevonhatatlan bizonyítékai tárulnak föl előttünk. Ipara soha sem volt Orsovának. S ha ma sincs, legalább nem panaszkodhatunk visszaesés miatt. De valamikor élénk közvetítő kereskedelem volt itt. Valamikor — még nem is olyan régen — a balkán államokból feljövő gabonával telt teherhajóknak Orsova volt a megálló helye. Egykor az orsovai vásártéren — a szkellán — négy ország, de sőt a távol kelet népei adtak egymásnak találkoztót. A közelmúltban összeroskadt üzletek s a még létező 1—2 régi kereskedőház forgalmából most is következtetést lehet vonni arra az igen élénk üzleti életre, a mely egykor e községben virágzott.

Most mindennek éppen csak a nyomai vannak meg. Az öt ujján számlálhatja meg az ember azon üzleteket, melyeknek alapját a régi, jó időkben vetették meg s melyek az utolsó 10 év rázkódtatásán baj nélkül élték át. Új üzletekben nincs hiány, de valamint a régiek egyre nagyobb küzdelmet fejtenek ki a fenmaradásért, úgy az újabbak közül is kevés állja meg a helyét. S a mellett, hogy az orsovai adó-kivető-bizottság egyik évtől a másikig egész sorát kénytelen törölni a megszűnt adótárgyaknak, kétségtelen, hogy a III. o. ker. adó, tehát az az adó, a mely legfőként a kereskedőket terheli, egyre csökken Orsova községben, a mint ezt az alábbi számok világosan bizonyítják. Ugyanis az Orsován kivetett III. o. ker. adó kitett:

1895-ben	19,756 kor.	48 fil.	1900-ban	12,567 kor.	28 fil.
1896-ban	18,187 „	76 „	1901-ben	11,926 „	22
1897-ben	19,412 „	28 „	1902-ben	11,739 „	39
1898-ban	16,439 „	58 „	1903-ban	11,733 „	90
1899-ben	12,532 „	68 „	1904-ben	12,430 „	69

Nyilvánvaló tehát, hogy az adó az említett 10 év alatt csökkent (az 1905., 1906. évben 11,000 korona körül mozog). Ezt az eredményt is a legintenzívebb adókivetési eljárással lehetett elérni. Ezek a számok tehát mindennél ékebben szólnak a társadalomgazdaság azon jövedelemrészének folytonos csökkenéséről, mely a tárgyalt adónak alapja s melynek nagy része a szoros értelemben vett áruközvetítést űzőknek jut. Még élesebben domborodik ki a hanyatlás képe, ha meggondoljuk, hogy az így kivetett adónak igen nagy része a szatócsokat és koresmárosokat terheli. Mert ebből láthatóvá válik, hogy ezek teszik ki a haszonhajtó foglalkozást űzők nagy részét. A mi annyit jelent, hogy azoknak a kereskedőknek száma, a kik a termelő és fogyasztó közt közvetítenek, igen csekély, s a kereskedelem jellemvonását azok adják

meg, kik nagy kereskedő és fogyasztó közt végzik a közvetítést. Tényleg nagy számban vannak ezek. S tényleg szatócs- és uzsoraszellem jellemzi ezt a kereskedelmet.

Ilyen a gazdasági szervezete az orsovai társadalomnak. Silányan végzi a termelést és gyengén s fogyatékosan teljesíti a jövedelemképződés és eloszlás alapvető funkcióját. A társadalomnak ama részét, a mely az áruközvetítés révén még aránylag legjobb helyzetben van, egyre csökkenő jövedelemre szorítja. Az ipari értékek termelőinek a legszűkösebb megélhetést biztosító jövedelmet is alig adja meg. És ezek, a készfizetésből élő tisztviselőkkel és nyugdíjasokkal, a néhány orvossal és ügyvéddel együttvéve, teszik ki a fizetőképes fogyasztást, azt a részét az itteni társadalomnak, a mely a közterheket viseli, a melyre a közigazgatási, társadalmi, kulturális feladatok nehezdednek. Ezeken kívül van aztán egy nagy tömeg proletár, napszámos, teherhordó, hajómunkások — nagyrészt cigányok — a kik éhséggel és nyomorral küzdenek. A társadalomnak ez a csekély fizetőképessége tehát már önmagában indokolja azt a kulturális elmaradottságot, a melyben Magyarország e nagyrahivatott véghelye szenved.

Kultúrintézményeket csak fizetőképes társadalom létesíthet, anyagi jólétben levő polgárság tarthat fenn s csak ilyen társadalomban lehetséges pezsgő élet, nagy nyilvánosság és forgalom, ha mindjárt meg is van a társadalomban a haladásra való vágy, a közérdek iránt való érzék. De mit várhatni az olyan társadalomtól, a mely anyagi erővel nem rendelkezik, a magánérdeket mindenek felé helyezi, szatócs szellemmel fogja fel az életet, mely szabad idejét a kávéházakban kártyával, vagy a korcsmákban söröskancsók mellett tölti el s ha a „rossz idők és rossz üzletek” fölött való kesergését unos-untalan hangoztatta, eleget vélt tenni minden kötelességének?

Meg is látszik azután mindezen okok hatása e társadalmon. A fizetőképesség és emelkedett szellem hiánya miatt nyomott hangulat mindenfelé. Kultúrintézményeket hiába keresünk itt. A tudományt egyedül az állami polgári iskola képviseli. Színházak vagy egyéb szórakoztató helyet nem talál itt az idegen. S ha csak valamelyik vendéglőbe nem akar beülni, úgy nincs hol eltöltson egy estét. De maguk a tulajdonosokat sűrűn cserélgető vendéglők is élettelenek, néptelenek s talán leghűbb kifejezői annak a nyomott, kelletlen hangulatnak, a nagy pangásnak, a mely e községben uralkodik. Az utcákon az unalom ásít még fényes nappal is. Éjjeli élet nincs itt, mint más kikötő városban. Este 8 órakor már csak imitt-amott lézeng egy-egy ember. Kilenc felé pedig már csak a dárdás bakter lassú csoszogása az egyetlen zaj, a mi háborgatni bátorkodik a pislákoló petróleum-mécsesek nagy mérgére uralkodó — sötét éjszaka csöndjét. Ez Szt.-István koronájának második gyöngye a valóságban.



## III.

Mi idézte elő ezt a hanyatlást? Melyek a szemmel látható pangás okai? Ezekre a kérdésekre kell most már feleletet adnunk. Ez azonban nem könnyű feladat s nagy óvatosságot követel. E kérdésekkel, tudtunkkal, még senki sem foglalkozott s talán az jellemzi legélesebben a helyzetet, hogy határozott vélemény, bebizonyítható meggyőződés után hiába kutatunk e tekintetben. A mindenkori államkormányokról még azt sem lehet biztosan tudni, ha vajjon ismerték-e a helyzetet? A helyhatóságok nézetét a baj okai felől nem sikerült megállapítani. Maga a közvetlenül érdekelt orsovai polgárság általában keleti közöny-nyel viseli sorsát, a bajok okain nem sokat töprenkedik, egészen nyel meglegszik a sopánkodással és panaszkodással, a minék főként adókiivetés idején se vége, se hossza. Azon kevesek pedig, kik e kérdéstről egyáltalán gondolkodnak, a legeltérőbb okokban keresik a baj forrását, s csak abban egyeznek meg, hogy mindegyikükből sokkal több helyi önzés hallatszik ki, mint elfogulatlan bírálat. S a mi a fő, e jó urak mindenben és mindenki másban keresik a baj okát, csak magukban, csak a helyi társadalom rövidlátásában, oktalanságában, tehetetlenségében és élhetetlenségében nem. Már pedig az elfogulatlan kutató előtt kétségtelennek látszik az, hogy a gazdasági és kulturális elmaradottság legfőbb oka a polgárság kiskorúságában, közönyében és nemtörődömségében rejlik. A mihez aztán természetes kiegészítőül járul az állam és törvényhatóság gondatlansága s a község érdekeinek vétkes elhanyagolása is, a mint azt alább bizonyítani fogjuk.

Egyetlen példa elég lesz annak a közszellemnek illusztrálására, a mely e véghelyen uralkodik. A már említett fullasztó porra gondolunk itt. A község főutczája a Széchenyi-út. Egyrésze az a bázisai nagy állami útnak. Burkoltatásáról tehát az állam gondoskodik nyilvános árlejtés útján. Hogy a legolcsóbb vállalkozó nyeri el a munkát s hogy ez az út a lehető legrosszabb anyaggal van fődve, az egészen természetes; De az már úgy-e nem természetes, hogy ezt az úttestet forró nyáron tenyérynai vastagságú fehér porréteg fődí, melyet a sűrűn közlekedő kocsik, főként mikor a vonattól az idegenekkel berobognak, átláthatatlan felhővé kavarnak fel, melyben ember és állat egyaránt fulladozik? ugye bár az már csak nem természetes, hogy a község, a mely úgy rá van utalva az idegenek pénzére, így fogadja a vonattól bevonuló idegent? Az sem természetes, hogy az a község, a melynek nagyszámú proletariátusában a tudóvész igen befészkelte magát, így tegye lehetetlenné lakóinak, hogy utcai ablakaikat kinyithassák?

Mindez természetellenes, sőt megbotránkoztató. De az teszi aztán siralmasan nevetségessé a helyzetet, hogy mindezt „illetékesség” miatt kell túrnie a halandónak.

Az állam azon ürügy alatt, hogy az útnak ez a része a községen vonul át, hallani sem akar a restaurálásról. A község viszont azon a

címen, hogy az állam tartozik a saját útjai jókarban tartásáról gondoskodni, egy locsoló kanna víz árát sem szavazná meg, hanem rendíthetetlenül nyeli tovább a gyilkos port, teszi tönkre lakói egészségét, csökkenti az épületek amúgy is apadó értékét s teszi gyűlöletessé minden átutazónak ezt a helyet, melyet a természet szinte az emberek gyönyörűségére szánt.

Ez az egyetlen példa mindennél jobban világítja meg azt a végzetes tehetetlenségét és lomha közönyösséget, mely itt mindenre ráfekszik. Az állam megépítette a maga pár hatósági épületét, iskolát állíttatott s vége. A község s a társadalom viszont mindent az államtól vár, maga a sopánkodáson kívül mit sem tesz s még annyira sem emelkedett föl, hogy a tennivalókon vagy a baj gyökeres orvoslásának módja fölött tanácskoznék.

Megtörtént 1895-ben, hogy a Duna az alsó Dunasort elárasztotta. Fényképek vannak e szomorú elmaradottságáról a magyarság végvárának. De hogy ez ellen védekezni kellene, mert ez bármikor most is megtörténhetik, szegényére a községnek és a magyar államnak, arra még eddig senki sem gondolt. Pedig, szakember véleménye szerint, ezen mellvédfalak építésével könnyen lehetne segíteni. De erről gondolkodni, gondoskodni s aztán cselekedni kellene. Erre azonban nem akad vállalkozó.

Ebben a vétkes közönyösségben, indolenciában van a baj általános kútforrása.

E mellett azonban vannak speciális okok is. Rámutattunk fentebb arra, hogy a vízi forgalmi akadályok szükségképpen jelölték ki Orsovát menekülő helynek, kikötőnek. Egészen véve ugyanez állott régebben a szárazföldi forgalmi útvonalra is, a mely úgy az ország belsejéből, mint a Duna mentén, a határszélen sziklás és télen zord hegytömegek között visz. Orsova tehát egyetlen és természetszerű menedékhely volt úgy a vízi, mint a szárazföldi járóműveknek és utasaiknak, a hol vesztegelniök kellett mindaddig, míg a forgalmat gátló körülmények megszűntek. Hogy ez minő forgalmat, milyen állandó keresletet jelent minden iránt, azt bővebben fejtegetni valóban fölösleges. Kétségtelen tény az, hogy Orsova e forgalmi akadályoknak köszönhette egykori jóllétét s a Budapest-orsovai vonalnak 1875-ben történt kiépítése, de főként a Duna szabályozása oly értelemben tényleg a hanyatlás első okai voltak, hogy megszüntették azokat az erőket, a melyek e hely eddigi gyarapodását előidéztek. S ha azt halljuk — és erre sűrűn van alkalom — hogy Orsova visszaesése a Duna szabályozástól kezdődik, nem lehet tagadni, hogy ez a fenti értelemben igaz, ha mindjárt nyilvánvaló is, hogy a vasútépítés egyenesen országos, a Duna-szabályozás pedig már nem is országos, hanem európai érdek volt. De igaz az állítás még más szempontból is. Tudjuk, hogy az 1879. évi VIII. t.-c.-el beiktatott berlini szerződés LXII §-a a Vaskapunál és az aldunai zuhatagoknál létező hajózási

akadályok elhárítását Ausztria-Magyarországra s az 1888. évi XXVI. t.-c. ezen munkálatok végrehajtását Magyarországra bízta. Ezek a munkálatok körülbelül 10 évig tartottak, a millenium évében fejeztettek be s központjuk Orsova volt, melynek történetében kétségtelenül korszakot alkottak. Révükön nemcsak tömérdek idegen munkás és alkalmazott telepedett meg Orsován, hanem az a 18.600,000 fitra preliminált, de tényleg 40.000,000 koronára emelkedett összköltség, melyet az 1889. évi XII., az 1892. évi XXXII. és az 1895. évi XVI. t.-c. a pénzügyi és kereskedelemügyi minisztereknek rendelkezésére bocsátott, nagyrészt Orsován jött forgalomba.

Természetes, hogy ez igen nagy befolyást gyakorolt Orsova beléletére. S mivel ehhez még a nagy reménység is járult, hogy a Vaskapu és Alduna szabályozása után nagyszerű hajóforgalom fog kifejlődni az immár szabaddá tett Dunán s e forgalomnak megint csak Orsova lesz a csomópontja, így hát Orsovára soha sem látott jó idők fognak elkövetkezni, megindult a minden irányú spekuláció. Az üzleti élet fellendült. Nagyszabású építkezésbe fogtak az orsovaiak. A kinek csak keze és lába volt, kölcsön felvételére használta s házat épített. Minden úgy ment, mintha a Duna szabályozásnak soha sem lenne vége s „mindig így lesz, míg egy ló lesz”. Ez pedig a legrövidlátóbb politika volt, mely csakhamar megboszulta magát. Mert hát a szabályozásnak egyszer mégis vége lett. A sok idegen elköltözött. Velük óriási s már jól megszokott pénz vonult ki a forgalomból. Tömérdek lakás maradt egyszerre üresen. A házbérrjövedelem tetemesen megcsappant. A telekjáradék, a házak értéke rohamosan csökkent. A kereskedelem kínosan kezdte nélkülözni a jól fizető vásárló közönséget. Azóta sem tudott magához térni. Minden elmúlt. Csupán az épületekbe fektetett kölcsöntőkék rémes kamatterhe maradt meg és nőtt egyre szomorú emlékeztetőnek a rövidlátó emberek számára.<sup>1</sup> Ez hát kínos kiábrándulás volt.

De megjött a csalódás más tekintetben is. A nagyszerű hajóforgalomból semmi sem lett. Sőt azon vették észre magukat a jó orsovaiak, a kik azt remélték, hogy kikötőjük állandóan telve lesz hajókkal, hogy nemcsak az idegen hajók nem jönnek, de a régiek is elmaradoznak. A helyett, hogy a szabaddá tett Dunán egymást érnék a hajók, még az eddigi forgalom is egyre jobban összezsugorodik. S ma van egy igen előkelő és sok pénzt megemésztő hivatalunk Orsován, az *aldunai hajózási hatóság*, melynek hatásköre — a szervezeti szabályzat szerint — a Duna ezen szakaszán „bármely nemzetbeli és bármely lobogó alatt közlekedő mindennemű kereskedelmi hajóra, ezek vezetőire és személyzetére egyaránt kiterjed, azonban a

<sup>1</sup> Ez a kamatteher egyre nő:

1902-ben 741,870 k,

1904-ben 351 456 k,

1905-ben 911,690 k.

1906-ban millió k. körül van.

Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság és a Dunagőzhajózási társaság hajóin, tehát belföldi hajókon kívül elvéve ha látni lehet egy-egy román, vagy szerb hajót. A más nemzetbeli „és bármely más lobogó alatt közlekedő mindennemű kereskedelmi hajók” pedig messzire elkerülik a Duna szabályozott részét. Legalább e sorok írója, azon hosszú idő óta, mióta a viszonyokat alkalma van megfigyelni, soha sem látott még más hajókat az Aldunán a fentiekén kívül. Maga az aldunai hajózási hatóság is csak ezeket sorolja fel a „Vaskapucsatormán át 1900—1905. években lebonyolított hajóforgalomról” tett jelenlésében (Közgazd. Értesítő 24. sz.), mert, hogy az u. o. kimutatott egyéb hajótulajdonosok kik? nem tudható. Ezekre is meg kell jegyezni, hogy a ritkán közlekedő román és szerb hajók az orsovai kikötőt alig, illetve nem is érintik. A magyar és osztrák hajók forgalma pedig egyre kisebb. Ez tény, a melyet tagadni nem lehet.

Az aldunai áruforgalomban a gabonaneműeknek jut a döntő szerep. Maga az aldunai hajózási hatóság a fentjelzett 5 évi forgalmi jelentésében is elismeri azt, konstatálván, hogy „az 1900—1905. években szállított mennyiségeknek az első négy évben majdnem pontosan felét a gabonaneműek forgalma teszi ki”. S hogy ezek forgalma szemmel láthatólag csökkent, azt a számadatok világosan mutatják, mert ezeknek összforgalma volt:

1900-ban.....	1-45 millió mm.
1901-ben.....	1-30 „
1902-ben.....	1-25 „
1903-ban.....	1-47 „
1904-ben.....	2-16 „
1905-ben.....	1-34 „

De maga az aldunai hajózási hatóság is azt mondja, hogy „a búza és rozs behozatala a szabályozás befejezése előtti évekhez képest lényegesen csökkent”. De ha a gabonaneműek forgalma csökkent s ha ezek a szállított mennyiségeknek majdnem a felét teszik, úgy világos, hogy az egész forgalom is kisebb ma, mint volt a szabályozás előtt.

Messzire vezetne tárgyunktól e kérdésnek s annak részletes vizsgálata, hogy a forgalom ezen tagadhatatlan csökkenésének melyek az okai? De mert a hajózási hatóság a nagyfontosságú gabonaneműek forgalmának csökkenését egyedül az őrlési forgalom eltörlésével okadatulja s egyetlen szóval sem érinti a hajózási illetek kérdését, lehetetlen ezt szóvá nem tenni azért, mert másrészt nem egy orsovai gyakorlati szakember a forgalom csökkenésének legfőbb okát éppen az aldunai hajózási terhekben hajlandó látni s Orsova hanyatlásának kútforrását ebben jelölik meg.

Habár ez a vélemény túlzott is, még sem lehet figyelmen kívül hagyni.

Abban a korban, melyben a népek a lehető legkisebb szállítási költségek ostromágyúival hadakoznak, s a midőn az amerikai búza ellenállhatatlan versenyképességét az teszi lehetségessé, hogy az áru sokkal kisebb költséggel dobható Londonban piacra, mint a mennyibe a budapesti gabonának ugyanoda való elszállítása kerül, ebben a korban a közlekedésnek egyenes megszorítása az, a mit a magyar állam az Aldunán véghez visz. A Vaskapuhajózást szabályozó 47,081 899. sz. keresk. miniszteri rendelet szerint „az Alduna szabályozott, szakaszán áthaladó jármű *meghatározott díjakat tartozik fizetni*.<sup>1</sup> A Turn-Severin és Orsova közti Vaskapun át való vontatás céljára szolgáló vontatóhajó használatáért *külön* vontatási díj szedetik”.<sup>2</sup> (1. §.)

De ez még nem elég.

Említettük, hogy a szabályozott Dunaszakaszokon az állami kalauzolás kötelező. Ezt sem teljesíti a magyar állam ingyen. Számítsunk most egy teherhajóra 4—5 uszályt, a mennyit pedig vontatnia kell, ha reá nem akar fizetni az üzletre, s minden uszályra 60—70 vagon árut, úgy könnyen kiszámíthatjuk, mennyi pénzébe kerül az idegen hajónak, míg Orsováig, illetve Moldováig ér s hamar belátjuk, hogy a balkáni árunak (főleg a gabonának) még akkor is gazdaságosabb a Dunát elkerülni s a tengerre menni, ha kisebb vámokkal kedveskednénk nekik, mint a 6 K 30 fillér gabonavám.

Egyben nyilvánvaló, hogy az őrlési forgalomra való hivatkozás nem magyarázza meg az aldunai kereskedelem pangását. Itt egy félreismertetetlen irányzatával állunk szemben az agráriusoknak, melynek célja Magyarországot Keleten teljesen elzárni a Balkán-államok elől. Megkezdődött ez az osztrák-magyar monarchia vámtarifájának módosításáról szóló 1887. évi XXV. t.-c.-ben megállapított 1 frt 50 kros búza és 3 frt 75 kros lisztvámval, mely miatt Romániával vámháborúba keveredtünk. Folytatódott a román állatbehozatal megtiltásával 1895-ben. Ennek a célnak szolgálatában állott kétségtelenül az őrlési forgalom ellen 1895-ben megindított akció is. Ezt segítik elő hatalmasan az aldunai hajózási terhek is s az útlevélkényszer és a szerb határozat csak utolsó szemei annak a láncnak, melylyel agrárius kezek oly sikeresen zárták el ezt az országot keleti szomszédaink előtt. Igaz, az aldunai hajózási illetékek fejében befolyt nagy összegekről

<sup>1</sup> A szabályozott Dunaszakaszokon (Ó Moldovától Orsováig vagy Verciorováig és Orsovától T. Severinig) minden üresen vagy rakottan közlekedő teherszállító és uszály, evezős hajó vagy dereglye után az illető vízijármű köbözési bizonyítványában kitüntetett teljes befogadó és illetve hordképesség alapján 1000 kgros tonnánként 20 fillér, gőzös és uszályhajókon, evezősökön, dereglyéken és egyéb vízi járműveken elhelyezett árukért hajózási díj fejében 100 kgr.-ként 18 fillér szedetik.

<sup>2</sup> Üres vagy rakott járműveknél a hordképesség alapján 1000 kgros tonnánként 5 fillér; árukért 100 kgr.-ként 4 fillér.

koronkint a lapokban és most a jelentésben közzétett kimutatások igen jól hallatszanak a laikus füleknek,<sup>1</sup> de hogy ezek az összegek meghozzák-e a Dunába fektetett közel 40.000,000 korona tőke kamatait, az nagy kérdés. S még nagyobb kérdés az, vajjon ezek az összegek felérnek-e azzal az eredménnyel, hogy az idegen hajók a magyar Aldunát messze elkerülik s vajjon ez volt-e célja a forgalmi akadályok eltávolításának?

Azután itt van mindezek kiegészítője, az orsovai kikötő! Valóban nehéz e tárgyról elfogultság nélkül írni s alig csodálható, hogy az orsovaiak keserű gúnnyra fakadnak, ha ez az ügy szóba kerül.

A Duna szabályozásának természetszerű kiegészítője és befejezése volt az állami kikötő (átrakodó állomás) felépítése.

A mikor e kérdés fölmerült, az orsovaiak, a kik e kikötőtől sokat reméltek, váltig azt kívánták, hogy az és a rakpart a község belső területén építtessék föl. Kérésüknek nem lett fogana-tja. Felépítették a kikötőt a községen kívül, jó messze s olyan helyen, hol a hajók nem akarnak kikötni. Legalább a német és magyar hajók, melyeknek a községben meg van a régi jó állomásuk, hallani sem akarnak az állami kikötőről. A csekély számú román és szerb hajók pedig mint emlitem, egyáltalán nem kötnek ki Orsován. Más hajók az Aldunán nem láthatók. Ennélfogva a nagy állami kikötő ott közel a magyar-román határszélhez, üresen elhagyottan s szomorúan hallgatja egyedül a Duna mormolását. Teljesen felszerelve, ellátva emelőgéppel, darukkal, raktárakkal; kiépítve a vasút, minden készen várja a hajókat. De ezek nem jönnek. A darut kikezdi a rozsdá. Úgy lóg az a levegőben, mint valami nagy kérdőjel, mintha azt kérdeznék: minek vagyok én itt? Az üres raktárak betört ablakain sírva dudorászik a szél. Az állampolgárok verejtékes millióiból felépített állami vagyon igazi holt tőke gyanánt hever itt elhagyatottan, szomorúan. Egyetlen fillér hasznót sem hoz az ma az államnak. S teljesen elveszett Orsovára nézve. Mondom, nem lehet e tárgyról elkeseredés nélkül szólni. A ki látta az alig 1 1/2 órányira levőt, severini kikötőben horgonyzó seregét a legkülönfélébb hajóknak, az nem veheti szívfájdalom nélkül tudomásul, hogy Orsova a magyar állam végvára, a régi híres hely, a mely látta egykor Traján légióit és gályáit, s az orsovai milliós kikötő mindenkitől elhagyatva szomorúan és hiába várja, hogy felkeressék. Az alulról jövő idegenre nézve pedig, a ki még csak az imént hagyta el a meglepően élénk, rohamosan fejlődő Turn-Szeverint és ennek hajókkal telt partjait, elhaladva a magyar állami kikötő előtt s behajózva Orsovára, valóságos rejtély gyanánt kell felmerülnie a kérdésnek, mi az oka annak, hogy a nagyszabású magyar kikötőben

A kirótt illeték összege volt:			
1900-ban	550,465 K	1903-ban	591,027 K
1901-ben	545,943 ,	1904-ben	761,028 ,
1902-ben	517,833 ,	1905-ben	627,077 ,

egyetlen hajót sem lát horgonyozni, egy kocsi, de egy teremtet lélek sem mutatkozik rajta, hanem kihaltság, mozdulatlanság uralkodik ott, s miért futnak a hajók a községbe, a hol pedig se vasút, se kiépített és felszerelt rakpart nincs?

Mindezek a kérdések, habár inkább országos jellegűeknek látszanak is, nagy fontosságúak azon okoknak szempontjából, a melyek Orsóva hanyatlását előidézték.

Az a bizonyos lánc, melynek a hajózási terhek, a gabonavámok, az útlevélkényszer, az állatbehozatali tilalom stb. csak egyes szemei, itt feszül meg a legjobban. Hatása alatt ez a határszéli község szenved a legtöbbet. Az az ellenszenv, melyet Romániában a mi elzárkózási politikánk keltett, eléggé ismeretes. Mind a mellett Orsova s a román határszéli községek élénk kereskedelmi forgalomban voltak mindaddig, a míg határátkelési igazolványok alapján az Orsovaiak szabadon közlekedhettek Romániába. A kivándorlási törvény ennek véget vetett, behozván az útlevélkényszeret. A román állatbehozatali tilalom s a szerb határozat nemcsak a marhakereskedést tette lehetetlenné Orsován, hanem oly húsdrágaságot idézett elő e helyen, melynek piacát azelőtt a szerb mészárosok bőven ellátták hússal, tetemes adókkal járulván ezért a kincstári és községi jövedelmekhez, hogy ma már a hús alig szerezhető be itt s a szegényebb nép kénytelen lemondani a hússal való táplálkozásról. S hogy a hajózási illetékekkel megtöltött vámok semmi esetre sem buzdíthatják az alulról jövő hajókat arra, hogy az orsovai kikötőbe tolongjanak, az ezek után egészen természetes, tes. „Sokat, igen sokat vártunk a Vaskapu szabályozásától” — írja egy kiváló orsovai szakember, — „azt hittük hogy kereskedelmünk-  
iparunk fel fog lendülni. Fájdalom, csalódtunk. Míg a Vaskapu szabályozva nem volt, addig eltekintve az elvétele 5—6 évenként előfordult hajózási nehézségektől, a mikor is Orsova munkás népe, szállói és iparosai, valamint kereskedői fokozottabb módon el voltak foglalva, jólétnek örvendett Orsova. Volt előnyös kereskedelmi szerződésünk Romániával, Bulgáriával és Szerbiával s kivitelünk ezen országokba virágzott. 1889 óta nincs szerződésünk Romániával és most épp úgy állunk Szerbiával, valamint Bulgáriával.” Vagyis az összes keleti államokkal elrontottuk a dolgot s ennek következményei miatt szenved Orsova. E napokban híre jött annak, hogy a romániai határozat megszüntetése iránt tárgyalások indultak meg. Mi igaz e hírből, nem tudhatni. De rendkívül jellemző, hogy az agráriusok már e pusztá hír hallatára is megfújták a harci riadót.

#### IV.

Most már számoljunk le a tényekkel, Láttuk s ezt a legélesebben kell kidomborítanunk, hogy Orsova múltját nem polgársága bölcsességnek, szorgalmának és kitartó munkásságának, hanem a természeti körülményeknek, a község fekvésének, geológiai alakulatának köszönhetette

Azok a forgalmi akadályok azonban, a melyek e múlt létrehozásában döntő szerepet játszottak, immár megszűntek. Vasutak és hajók állanak az utasok rendelkezésére, melyekkel úgyszólván a napnak minden órájában távozhatsz Orsova területéről, s tegyük hozzá, nem lévén ok, miért tartózkodjanak benne, távoznak is. A minthogy pl. mesébe illik az a gyorsaság, melylyel egy-egy hivatalosan rendezett aldunai kirándulás résztvevőit a rendezők az orsovai kikötőnél kocsiba rakni s Herkulesfürdőbe elszállítani szokták, csakhogy az isten szerelméért észre ne vegyék szégyenünket, Orsovát. Szóval az idegen forgalomtól már nem sokat várhat a község. Még kevesebbet remélhet az államtól s illetve attól, hogy akár a kormány, akár a hatóságok saját iniciatívájukból hozzáfognának a község lábraállításához. A restauráció munkájának belülről kell kiindulnia. Orsova megmentése csakis Orsova polgárságának műve lehet. Ha ez tudatára ébred annak, hogy jövőjét csakis munkával biztosíthatja s két karjában bizakodva szívvel, lélekkel bele is fekszik a munkába, úgy a községnek lesz jövője. Az eddig tanúsított szatócskodás, közönyösség és tétlenség azonban belátható rövid időn belül sírját ássa Magyarország e nagyrahivatott véghelyének.

Konkrét utakat és módokat, melyeken a község fellendítése elérhető volna, itt nem lehet fejtegetni. Ezeket maga a helyi társadalom találhatja meg legbiztosabban s feltétlenül meg is találja, mihelyt a helyzet vizsgálatába komolyan és közérdektől vezéreltetve belemélyed. Mi legfeljebb csak általános irányt jelölhetünk meg inkább annak illusztrálására, hogy vállvetett munkával a jelszavukon túlmenő igazi hazafisággal nagyon sokat lehetne itt tenni.

Úgy véljük, a községi képviselőtestületnek kötelessége volna az ügygyel sürgősen foglalkoznia. Kebeléből kiküldendő bizottságnak kimerítő memorandumba kellene foglalnia az összes bajokat. E memorandumot a karánsebesi kerület országgyűlési képviselő útján, a ki megválasztását jóformán az orsovaiak rendíthetetlen kitartásának köszönheti s a ki a határőrvidéki Vagyonközségnél elfoglalt állásában nagyon sokat tehet az ügy érdekében, e képviselő útján a kormány, a törvényhatóság, a temesvári ker. és iparkamara, a község és az orsovai polgárság kiküldöttjeiből összeállítandó szaktanácskozmány elé kellene juttatni. E konferencián, valamint a memorandumban különösen hangsúlyozandó volna, hogy mivel Orsova a nyomorba jutott határőrvidékkel való gazdasági viszonytól semmit sem várhat, ezzel szemben minden arra kényszeríti, hogy keleten, a Balkán-államokkal való forgalomban keresse boldogulását, ezen államok gazdasági viszonyai sürgősen tanulmányozandók lennének főként abból a szempontból, minő iparcikkekben mutatkozik ott nagy kereslet s mely árúk termelése és kiszállítása volna Orsovára nézve ajánlatos. Ennek megállapítása után haladéktalannal meg kellene teremteni a szükséges ipari és kereskedelmi vállalatokat Orsován. Nem kételkedünk benne, hogy az életrevaló vállalkozáshoz tőke is volna bőven. A vagyonközség óriási vagyonával bizonyosan



résztenne az alapításban. Hiszen kötelessége a heverő tőkét a határvidék gazdasági és kulturális fellendítésére fordítani. S úgy tudjuk, éppen a mostani elnök, Burdia Szilárd orsz. képviselő nagyszabású tervekkel foglalkozik ily irányban. Aztán a két helybeli pénzintézetnek is be kell látnia, hogy hivatása nem merülhet ki a volt határvidéki parasztbirtokoknak adósságba süllyesztése és a nyomorúságos hivatalnoki váltók révén elért magas osztalékokban, hanem a tőke produktív felhasználását elő kell segítenie. Annál is inkább, mert ha csak egy pillanatra is megfontolják azt a körülményt, hogy a két intézet adóköteles (tehát a mérlegszerintnél mindig nagyobb) évi jövedelme együttvéve

1895-ben .....	41.132	kor.
1896-ban .....	45.217	„
1897-ben .....	37.386	„
1898-ban .....	48.550	„
1899-ben .....	48.646	„
1900-ban .....	52.872	„
1901-ben .....	38.714	„
1902-ben .....	40.029	„
1903-ban .....	34.983	„
1904-ben .....	33.656	„

korona volt, vagyis az utolsó tíz év alatt 41.000 koronáról 33.000 koronára apadt, úgy lehetetlen rá nem jönniök, hogy a talaj, melyből eddig életerejüket szívták, kimerülőfélben van — a minthogy a volt határvidéki birtokok és az orsovai ingatlanok már alig is bírnak el több terhet — s hogy ezen az úton alig érhetnek meg újabb 10—15 évet. Míg ipari és kereskedelmi akció útján biztos jövő elé nézhetnek.

A létesítendő vállalatok tekintetében pedig annyit már itt is jelezhetünk, hogy egy kiváló szakember szerint egy Bartloin-féle falepároló gyár Orsova község gazdasági helyzetének fellendítéséhez nagyban hozzájárulhatna.

A szomszédos Jeselnica, Ó Ogradena községek határában elég bükkös erdeje van a kincstárnak s a karánsebesi vagyonszövetségnek, a mit úgy sem tudnak értékesíteni. Ecetet, acetont, hamuzsirt, kátrányt, faszenet bőven lehetne produkálni s esetleg a község világítására szükséges világító gázt is könnyen lehetne itt megnyerni. Ezenkívül a gyár körül virágzó munkástelep fejlődhetne ki. S a dolog egyáltalán nem oly nehéz. Magánvállalatnak vagy konzorciumnak kellene az ügyet kezébe vennie. A faárak alacsonyak. A Duna vizén való szállítás a gyárnak kezeügyébe esik. Az állam készségesen eladná heverő tőkét képviselő bükkfakészleteit, sőt talán szubvencionálná is a vállalatot. — Ugyanezen szakember véleménye szerint meglehetne honosítani e vidéken a házi szövőipart, a kosárfonást és fafaragást. Fa van bőven, füzeseznek létesítéséről a Duna mocsaras kiöntésein könnyen lehetne gondoskodni.

Az ifjabb és vénebb lakosság, vagyis a mely erdei munkára nem használható, e réven tetemes jövedelemre tehetne szert, stb.

Azután szakférfiak véleménye szerint ki kellene építeni a község egész hosszában a partot, hogy már a legelső benyomás is jó legyen, a mit az Aldunáról érkező idegen nyer. Továbbá sürgősen meg kellene és meg is lehetne szüntetni Orsova szégyenfoltját, a gyilkos port, az utak aszfaltozása vagy kikövezése, a Dunának vízvezetékre és locsolásra való felhasználása által, a mely úton még a község nemcsak leégés veszélyétől volna megmenthető, a mi most éppenséggel nincs kizárva, hanem egyúttal jó ivóvízhez is juthatna, a mit ma az egész községben hiába keres az ember.

A világítás nyomorúságait már szintén említettem. Ez a kérdés, a mely egymaga képes nevetségessé tenni a községet az idegen előtt, igen könnyen volna megoldható a Cserna folyó vízerezének kihasználása és villamos erőtelep létesítése által, mely úton az ipar is olcsó erőhöz juthatna stb.

Az útlevélkényszert pedig és általában a határszéli forgalom akadályait mielőbb meg kellene szüntetni. Eltekintve attól, hogy nevetéses dolog ma, a mikor nyugaton teljesen szabad a közlekedés, kelet felé kínai fallal körül venni magunkat, Orsovára az útlevélkényszer rendkívül súlyosan nehezedik, mert a románoknak, szerbeknek, bulgároknak, kik pedig azelőtt nagyszámban jöttek Orsovára bevásárlás végett, lehetetlenné teszi az orsovai piac felkeresését. Másrészt az orsovai kereskedőknek is megnehezíti a balkán államokban lakó üzletfeleikkel való érintkezést. A leánykereskedést viszont alig akadályozza meg, a mi pedig főcélja volna. De tegyük fel, hogy sikerül a leánycsempészetet megakadályoznia, vajjon felér-e ez azzal az eredménnyel, hogy a gazdasági forgalom lábára békókat rakunk s miközben egyrészt így keleti végvárunk életerejét apasztjuk, létalapjait aláássuk, ugyanakkor másrészt csupa ellenségekkel vesszük körül? A természet Orsova feladatát egyenesen abban jelölte meg, hogy pionírunk, a magyar munka és kultúra termékeinek úttörője legyen keleten s közvetítője a keleti világ és Magyarország békés érintkezésének. Mi pedig behunyjuk szemünket e félreismerhetetlen igazság előtt s mindent elkövetünk, hogy véghelyünk e nagy hivatását ne tölthesse be. Ez esztelenség, melyet oly gyorsan, a mint csak lehet, meg kell szüntetni.

*Vas Béla.*