

# KELETRE MAGYAR

MAGYARORSZÁG KÖZGAZDASÁGI ÉRDEKEI ÉS TEENDŐI  
KELET FELE.

A NEMZETGAZDASÁGI EGYLET ÁLTAL A KOR IZMICS-WE ISZ DÍJJAL  
KOSZORÚZOTT PÁLYAMŰ.

ÍRTA

GYÖRGY ENDRE.

BUDAPEST.

KNOLL KÁROLY AKADÉMIAI KÖNYVÁRUSNÁL.  
1877.

Budapest, 1877. Nyomatott az Athenaeum r. társ, nyomdájában.

Gattajai Gorové István úr  
ő nagyméltóságának

*Kegyelmes Uram!*

Midőn a jelen munkát Excellentiád nevének aegise alatt bátorkodom a hazai közönség figyelmébe ajánlani: vezérel azon bizalom, hogy az abban elmondottak megítélésénél Excellentiád nem az elmondó igénytelen voltát, de az elmondottak nagy horderejét fogja csak tekintetbe venni.

Mély meggyőződéselem, hogy a vám és kereskedelmi kérdések szabályozása, mindenekfelett pedig a vasúti kapcsolatok megnyílta által kelet felé új korszakba lép nemzetünk történelme. Eddig csak nyugat felé tekintett szemünk, most kelet felé is kell. Eddig csak követtünk, most már vezetnünk is kell. Eddig csak nyertük a civilisatiót, most annak aktív harcosai is fogunk lenni. Eddig végpontok voltunk a forgalomban, most láncszemeivé válunk annak, nem-

csak elfogadva, de tovább is adva mindkét forgalmi áramlatnak nyomását.

Hogy e megváltozott helyzetben missiónk van, s hogy e missio biztosítása oly nagy fontosságú, mint egy nemzeti létkérdés: azt Excellentiád az elsők között ismerte fel. E missió részleteivel, e létjog biztosításának módozataival foglalkozik e munka. Ezért mertem azt Excellentiádnak ajánlani. A határainkon tornyosuló viharok, s a hazánkban dúló közgazdasági válság egyformán hangoztatják ez állandó érdekek fontosságát, és azt, hogy minden elvesztett perez csorbát üt azokon.

E fontosság, e sürgősség nevében merem Excellentiád kegyességébe ajánlani eszméimet; kérve: méltassa azokat oly mértékben figyelmére, minőre nem igénytelen írójok, de a bennük tárgyalt állandó érdekek minden magyar államférfiunál joggal számíthatnak.

Excellentiádnak

Budapest, 1877. febr. 15.

legalázatosabb szolgája,

*György Endre*

## I.

### MAGYARORSZÁG ÉS KELETI SZOMSZÉDAINAK ÁTALÁNOS KÖZGAZDASÁGI HELYZETE.

#### 1. iparunk szükséges volta.

Galiani nem ok nélkül hasonlítja össze a pusztán agricol országot a hazard-játékkal.

Akár igaz, akár nem a Liebig-Carey féle iskolának azon állítása, mely szerint a külföldre vitt nyers termény magával viszi az ország termőképességének egy részét, s így a pusztán agricol ország már magának a dolognak természetéből kifolyólag magát a tőkét támadja meg, azt fogyasztja, akár áll-e tétel, akár sem: még legjobb esetben is teljes a Galiani által felhozott példának találó volta.

A pusztán agricol országnál ép úgy, mint a hazard-játékosnál bizonytalan a nyereség, magától az alanytól nagyobbára független tényezők eredménye lévén az, s ép ezért szerencsétlenségben csak az adósság csinálás, szerencsében csak az elbizakodás, minden esetben pedig nem okos előrelátás, hanem babonaszerű remény, vagy reménytelenség uralja mind a kettőt, a mi mellett a valóságos meggazdagodás majdnem lehetetlenség.

E tétel olyan szembeszökő igazság, melynek bizonyítgatására nem kell időt vesztegetni. Egész Európában általános az időjárás szeszélye. Az 1863-i és 1869-i száraz évek után 1870 és 1871. évek vízbősége következett minden előttünk megmagyarázható ok nélkül. S valóban, az emberi ismeretek tökéletlensége sehol sem oly szembeszökő, mint e téren. Minden előre számítás, minden kombinációval ellentétes eredmények állanak szemben. 1863-ban a Szepesség és Svédország,

1864-ben Anglia szenvedett az aszály miatt, s e tény bizonyítja, hogy sem az erdők, sem a magas fekvés, sem a tengernek közelsége nem képes a csapadékot állandóvá tenni, s hogy mind e tényezők mellett még a csatornázás — mely pedig kétségkívül minden eddigi eszközök közt leginkább urává teszi az embert a természet szeszélyeinek — sem képes biztosítani a légköri változások kártékony hatása ellen a földművelést, melynek így összes jövője, s ezzel együtt pusztán agrikul országban az egész lakosság egyedüli jövedelemforrása egy kártyára van feltéve.

Ez általános igazság kettős súlylyal nehezedik Magyarország közgazdasági viszonyaira. Kettős súlylyal nehezedik pedig azért, mert egy részről nálunk a műiparral és kereskedelemmel foglalkozók száma alig 5 %-át teszi a lakosságnak, s így aránytalanul nagy a földműveléssel foglalkozók száma; másrészről pedig az égalji viszonyok sokkal szeszélyesebbek nálunk, mint bárhol másutt. Végül a csatornázás teljesen hiányozván: a talajnedvesség tekintetében tisztán a véletlenre van bízva a termés, mely a kenyér botját adja nem csak a földműves, hanem az egész lakosság kezébe.

Csak pár közismeretű adatot óhajtok ez utóbbi állítás igazolására felhozni. Az 1790-től 1864-ig terjedő időszakban 22 szűktermő év volt, s ezek közt a legutolsó, az 1863-ki által okozott kár nem kevesebb, mint 126 millió forintra számított; 1866-ban hasonló veszteségek; mindkét évben az aszály által okozva; 1871- és 1872-ben a Bánát viszont épen az árvizek által szenvedett mintegy 100 millió forintra rugó kárt, míg a következő évben a rozsda, egerek stb. pusztítása valóban nem ok nélkül fakasztá egyik érdemes írónkat azon kifakadásra, miszerint különben is buskomor mezei gazdaságunk különös nyomasztó helyzetbe jutott; úgy, hogy a bibliai 7 kövér és 7 sovány esztendő helyett, gazdasági évkönyveinkben immár három kövér és négy silány, meddő év szerepel.«

Mi következik ezekből?

Következik az, hogy ha valahol: nálunk teljeseedik be teljesen Galiani hasonlata. A kártyás nem lesi nagyobb áhíttal, nagyobb reménnyel és nagyobb rettegéssel a szerencse kártyát, mint lesi nálunk, mondhatni: kivétel nélkül, a leg-

utolsó paraszttól fel a pénzügyminiszterig, az idő járás nem tőlünk függő esélyeit. Ha szabadna gr. Széchenyi István egy kedvencz anekdotáját új változatban mutatni be: bizton mondhatnék, hogy ime, míg függetlenségünk biztosításának minden betűjéért képesek vagyunk a félvilággal szembeszállani: a lehető legnagyobb mértékben függünk a szelek és a felhők szeszélyétől, és e függőség megtörésére még annyit sem teszünk, mint a mennyit tehattünk volna: nincsenek csatornázásaink, pusztulnak erdeink, a belvizek lebocsátására alkotott 1874: XI. törvényczikk következményeképp még jobban csökken a párolgás; és mindenek felett nincs a lakosság kezében más ut és mód, pótolni a földmivelés veszélyei által talán elvesztett kenyeret.

Nincs ipar, teremteni kell ipart. Egész ország ezt hallja minduntalan, és már századok óta hallja ezt. Azon igazságok egyike azonban ez, a melyet nem felesleges, ha még többször hall. Az iparos kéz megbecsülése még mindig nem tartozik nemzeti erényeink közé. Majd a tömjénfüst vindikál magának elsőbbségei a gyárkémény füstje felett; majd táblabirói szűklátás becsüli többre a kocsiskodó urfi keztyűs kezét a kovács feltört, érdes tenyerénél; majd a társadalmi felsőbb osztályok közül kitaszított iparos sülyed maga le, vagy menekül külföldre, hol munkája nem csak kenyeret, hanem becsületet is hoz; majd végül csak nyűgnek tekinti iparát, melytől mihamarább megválni óhajt.

És e tény nemcsak sajnálatos, hanem egész a megfoghatlanságig csodálatos is.

Nem volt seholsem egyezőbb évszázadok óta a törvényhozás az ipar védelmére mint nálunk. Géza fejedelmünk bölcs példája után Szt. István, Béla, Könyves Kálmán, az Anjouk, Zsigmond mindent megtettek az iparos és kereskedő világ állásának emelésére. Újabb időkben az országgyűlési bizottságok — fel egész 1729 és 1715-ig, s le egész 1848-ig, = ismételve kiáltottak folyvást ipar után. Nem volt széles e hazában egyetlen jelentékeny vagy jelentéktelen közgazda, ki ne fogadta volna el e nézetet. A pozsonyi kereskedői testület emlékirata, Kollár, Skerlec, gr. Szapáry János, gr. Almási Pál, Berzeviczy, Schwartner, s régibb jeles nemzetgazdáink szint-

úgy, mint a Széchenyi és Kossuth követői, s végül a centralisták táborá mindíg első sorban hangsúlyozták az ipar szükségét. Agitációk fejlődtek ki e téren. Ki ne ismerné a selyemipar meghonosítása végett folytatott küzdelmek történetét? Ki ne bírna tudomással az országos védegyeletnek sikertelen, de mindenesetre nagyszabású mozgalmáról, s ki ne tudná, hogy századok óta, prédikálja az ipar szükségét a törvényhozás; évtizedek óta, de soha nem lankadó tüzzel, a napi sajtó; s hogy a fiziokrátá iskolának legnagyobb virágzása közt sem volt sohasem alkalom reá, hogy nálunk az ipar felette szükséges volta csak egy pillanatra is kétségbevonatot vonla.

Az eredmény ki nem elégítő volta tehát nem apáink bölcsességének hiányában keresendő. Apáink, G-éza fejedelmünk óta, az ipar elméleti méltatása tekintetében soha nem állottak hátrább Európa többi országainál. A ki ismeri azon számos jeles, és az akkori viszonyok közt valóban nagy mértékben kedvező törvényhozási intézkedéseket, a melyek Magyarország törvény könyvében foglaltatvák az ipari érdekek előmozdítása céljából, bizonyára büszkén tekintheti azokban apáink bölcsességét.

S mégis az eredmény egyáltalában nem bátorító. A magyar ipar nem oly nagy, mint a milyenné akarták nevelni a törvényhozási intézkedések; nem olyan nagy, és nem olyan becsült, mint a milyen lehetne, és a milyennek lenni kellene.

Erre nézve azonban meg kell jegyeznünk, hogy sajátos viszonyaink természetes folyománya volt az, miszerint az iparos kéz egész a legújabb időkig nem részesült kellő tiszteletben nálunk. Az ipart űző városok ugyanis nemcsak különös jogi állást foglaltak el 1848 előtt, mely őket a nemesség előtt neveltség, a jobbágyság előtt pedig irigység tárgyává tette, s mely sajátos érdekönzésé fajult, hanem ezenkívül nagyobbára idegen bevándorlókból állottak, a kik az ország tényleges viszonyaihoz csak nehezen voltak képesek hozzásimulni. Mindkét ok nem engedte az összesimulást, a minek következtetése az iparosok részéről a czéhekbe való zárkózás volt, melynek exclusiv jellegét itt-ott limitatiók által igyekezett Máramaros példájára ellensúlyozni a megyei nemesség, de a melynek eredménye a külön állás foglalásnak még megerősí-



tőse volt, A mi megvolt a földesúr és a jobbágy közt: a bocsoros nemességben és a foglalkozás azon egy voltában való kapcsolat: az hiányzott az iparos és a haza többi lakosai közt, kikkel nagyobbára nem is egy nyelvet beszélt, nem is egy felekezethez tartozott. Ezen körülmény mindegyike magyarázatul szolgálhat a különös viszonynak, a melyben minálunk, — daczára a törvényhozás évszázadokon át való bölcs intézkedéseinek, daczára a gondolkodó hazafiak egyértelmű meggyőződésének — az iparos osztály folyvást állott az ország többi lakóival szemben.

Az ősiségi viszonyok megszünte, a jogegyenlőség, a közös elnyomás lágyította az ellentéteket. Az 1859. decz. 20. pátens, s ezzel egy nyomon az 1872: VIII. törvényczikk, végül az utolsó korlátokat is lerontották; azóta nemcsak hogy minden akadály el lett hárítva a magyar ipar nemzeti irányban való fejlesztése elől, hanem a földmívelési évek mostohasága évről-évre nagyobb mértékben győzi 'meg a társadalom minden osztályát nálunk az ipar nélkülözhetlen, fontos voltáról. Az országos magyar ipar-egyesület, a kereskedelmi és iparkamarák, az iparszövetségek, a házi ipar és a nőipar terjesztésére alakult egyletek, kiállítások, ipariskolák, a kormány védelme, a társadalom és a sajtó egyhangú támogatása stb. biztos zálogok arra, hogy az iparos haladás Magyarországon biztosítva van, s e társadalmi állás többé nem fog komoly akadályokat gördíteni a hazai ipar fejlődése elébe.

## 2 A gőzerő megjelenésének következményei nálunk.

A népek történetében alig van fontosabb mozzanat a gőz feltalálásánál. Macaulay, a nagy történetíró, a betűöntés és könyvnyomás feltalálásával hasonlítja össze. Mi, közgazdák, bármennyire méltányoljuk is Guttenberg találmányát, Watt James-nek vagyunk kénytelenek adni a pálmát. A gyökeres változásoknak és a gyökeres haladásnak semmi tény sem adott az emberiség összes történetében oly lendületet, mint a gőzgép. És e jóltevő működés nem csak az általa közvetlenül érintett népekre terjedt ki, hanem — mint egy szaktekintély

mondja oly igazán, mint szépen — »messze az Óceánon túl vitte termékenyítő erejét, és nemcsali az európaiakat, s az óceán túlsó partján lakó rokonaikat tette munkaszeretőbbekké, gazdagabbakká s adott épen ezért nagyobb vételképességet nekik: hanem a legtávolabbi égövök lakóit is, a kik évszázadok óta megszokták pusztán saját, korlátolt és szűk mérvű szükségleteik kielégítésére munkálni, ezeket is bevonta a világ-forgalom nagy körébe, és ezeket is képesítette arra, hogy munkáik termelvényét jobban értékesíthessék, és cserébe ezért más termelvényeket nyerjenek, a melyeknek használata őket mindinkább a kultúrnépek sorába emelje fel. Innen van a világkereskedelem nagy közgazdasági jelentősége, a mely folyvást előbbre haladva, saját ereje által folyvást új és új területeket hódít meg, keresztül tör feltarthatatlanul tengereken és hegyeken, nem ismerve maga előtt politikai határokat, hanem csak a termelés és a fogyasztás választó vonalait.«

»Így jött egyik világ a másikhoz — mondja egy másik szakférfiú. A föld legtávolabbi szegletei vonattak be a modern kultúrelét általános folyamába, és szorítottak előre áruik és eszméik kicserélése által növekvő tetterőre. így süllyedt el a kényuralom, a kaszt szellem, a rabszolgaság és a jobbágyság a gőz és a villany hatalma alatt, és így csatlotta hozzánk a kelet óriás nyers erejét a gőz és villany hatása, hogy a nyugat fizikai és szellemi harcaiban részt vegyen. így értjük meg Buckle mondatát: A locomotiv többet tett az emberiség egyezésére, mint minden filozóf, költő és próféta előtte, a világ kezdetétől.«

Ezen gyökeres átalakulások még mind ez ideig nem voltak kellőleg méltányolva. Részleteiben, és nem teljes egészében tárgyalta a tudomány a gőzerő átalakító hatását. Pedig az új haladás tényében, a közgazdasági tünemények minden részletében találunk mozzanatokat, a melyek ide vezetnek. A világkereskedelem iránylatai, az árak története és 'nivellirozása, a munka értéke, a közlekedési és adóviszonyok hatásának új alakulása, a nemzetközi piac, a vámtarifák és a vasúti tarifák, a közlekedésügy és a népesedési törvény viszonya stb. ezer és ezer változatban tolnak a figyelmes szemlélő elé,

s a modern közgazdának ezen kérdések méltatása elől többé kitérni lehetetlen.

Az ipar tekintetében szintén óriás változásokat hozott létre a gőzerő. A gépek kivetkőztették az ipart régi alakjából; halomra döntötték a századok óta megcsontosodott alakzatokat; a tömeg-termelés, a munka-megosztás nemcsak egyeseknek, hanem egész nemzeteknek és világrészeknek vált jelszavává. Az emberi erő kiszabadult nagy részben a durva munka alól, s az emberi tőkének azon része, melyet értelemnek nevezünk, kamatozó állapotba helyeztetett igen sok oly helyen, hol azelőtt holt tőkét képviselt.

Ez erő ellen küzdeni a régi formák többé nem voltak elégségesek; a versenyt többé a kézműipar csak igen korlátozott téren volt képes kiállani, s a hová a gyári termelés egyszer betette lábát: termelvényei gyorsan kiszorították a kézi termelést.

A gőzerő segített azon is, hogy e haladása a forgalomnak gyors és ellenállhatlan legyen. Fulton és Stephenson találmánya megtörte a chinai falakat is, állandóbban, biztosabban, mint Anglia ágyúí. S valóban a gőzerő ezen két formájának együttes diadala teljesen megváltoztatta a föld felületét. »A vasutak — mondja Chevalier — geográfiai fogalmakká lettek.« Baxter kimutatta, hogy a vasutak a vámokat, a tengeri és a folyói hajózást ellensúlyozni képesek, Belgiumot Holland felé emelték, s a civilizáció valódi pioneerjai lettek a Bosporus mellett, a Himalayák alatt és az Amazon hatalmas partjain.

Az ipar álláspontja is, — annyi sok mással együtt — gyökeres krízisnek ment eléje, s azt hiszem: e pontnak helyes megértésétől függ, hogy mind hazánk, mind közvetlen keleti szomszédaink jelen közgazdasági helyzetét kellőleg felfogni, méltányolni, s ehhez képest a teendő lépések iránt magunkat tájékozni képesek legyünk, mind idebent, mind kifele kelet felé.

A gőzerő használata előtt volt nálunk ipar. Ezt nem tagadhatja senki. A Horváth Mihály által összeállított adatok közbirtokká váltak. Köztudomású dolog, hogy voltak jeles kocsigyártóink, — a kocsi maga is magyar találmány, —

voltak fegyvergyárosaink, kovácsok, lakatosok és ötvösök. Köztudomású dolog az is, hogy például az erdélyi szászok ipara már az Anjouk korában bírt a vászon-, üveg-, méhser-, viasz-, ötvény- és festésre nézve a szomszéd Oláhországba némi kivittel; köztudomású az is, hogy felső Magyarország nemcsak a lengyel kereskedés színtere volt, hanem vas, vászon, méz, posztó, viasz és sajtjal ellátta a pesti országos négy vásár alkalmával az alföldet, hogy e század elején nemcsak a selyemtermelés virágzott, számos fonógyárral; de a Szepességen a házi vászon ipar mintegy 6 millió rőföt juttatott a kereskedésbe; Besztercebányán vászonfestés; Gácson posztókészítés, Sasváron kartongyár, Holicsban kőedény készítés, Selmecezen pipacsinálás, Tatán fazekasok, Komáromban kocsigyártók; Gömörben vaskohók stb. voltak, melyeknek mindegyike bizonyos iparos haladást tételez fel, s arról tesz tanúbizonyságot, hogy Magyarország függetlenítésének nagy munkáját már e téren is megkezdette.

S hogy ez adatok fontosságát kellőleg méltányoljuk; még egy körülményt nem szabad elfelednünk.

Ez az, hogy az osztrák politika Magyarországot gyarmat gyanánt tekinté. II. József, kitől az őszinteséget egyéb nagy szabású tulajdonai mellett nem lehet megtagadni, 1785. decz. 30-án Pálffy Károly grófhhoz, a m. udv. kancellárhoz intézett levelében egyenesen az osztrák adórendszernek a nemesség által való elfogadásától teszi függővé, »hogy Magyarország kereskedelme az osztrákkal egyenlő kedvezményekben részesítessék-e, vagy hogy Magyarország pusztá gyarmatnak tekintessék-e, hol azután az volna a feladat, miszerint a gyárpar fejlődése és Magyarország meggazdagodása, a mely által az örökös tartományok károsíttatnának, jövőben is lehetőleg megakadályoztassák és elnyomassák, az életszükségletek ára pedig, hogy a katonaság annál olcsóbban legyen eltartható, lenyomassák.« E vezérelv folytán nehezíték a kivített, közbenső vámokat állítván fel az osztrák-magyar határokon; s e szempontból lehetőségig könnyíték az osztrák ipar behozatalát Magyarországba.

S mégis mit találunk? Azt, hogy az 1777-től 1786-ig terjedő egész korszak alatt a külföldre vitt magyar termények

*értéke 148.229.177 forintot tett* ; míg a külföldről Magyarországra hozott készítmények *értéke 106.721,371 forintra rúg*, vagyis a kivitel egész 41.507,806 forinttal múlja felül a bevittet. A nélkül, hogy a kereskedelmi mérleg tanára nagy súlyt fektetnénk: nem lehet figyelmen kívül hagyni e számok jelentőségét. Ugyanis tény az, hogy hazánk kivitele akkor is, mint ma, főleg nyersterményekből; — és behozatala főleg iparczikkekből állott. Mi tehát az oka, hogy ma az arány nemcsak sokkal nagyobb tételekben szerepel, hanem megfordított is, a mennyiben kereskedelmi mérlegünk rendszeren passiv, vagyis több iparczikket hozunk be, mint a mennyi nyers terményt kiviszünk?

Az, hogy a forgalom növekvése nagyobb mérvű iparczikkeket képes beszállítani: nem elég ok, mert hiszen ugyan csak ezen tényező által nagyobb mérvű nyerstermény kiszállítás is létesíthető, s az arány így változatlanul maradna. Itt nem a mennyiség, de az arány a fő. S ez arány állandó volt. 1778-ban 11.2 millió kivitellel 10.3 millió behozatal; 1779-ben 16.2 m. kivitellel 9.3 m. behozatal; 1780-ban 12., m. kivitellel 10.4 millió behozatal; 1782-ben 13.-, m. kivitellel 9., m. behozatal; 1783-ban 16.6 m. kivitellel 10.8 m. behozatal; 1785-ben 17., m. kivitellel 12 m. behozatal állott szemben. Ha e tételekkel szemben látjuk, hogy a bő kivitel legjobb évében: 1868-ban Magyarország behozatala a statisztikai hivatal adatai szerint 319.7 millió forint volt 329.9 millió kivitel mellett; s hogy a többi években mindig a behozatal múlta felül a kivitelt: így például 1869-ben 329.7 m. forint kivitel mellett 408.9 millió, vagyis 79.2 millió forinttal több volt a behozatal; és 1871-ben 357.5 millió kivitel mellett behozatalunk 472.3 milliót, vagyis teljes 114.3 millió forinttal több összeget képvisel, akkor nem zárkozhattunk el a következtetés elől. A tény egyszerűen az, hogy nemcsak a forgalom öltött óriási mérvet, hanem egyszerűen az arány is megváltozott, ma több iparczikket hozunk be, mint a mennyi nyersterményt viszünk ki, régen kevesebbet hoztunk be, mint a mennyit kivittünk.

E körülménynek okát nem lehet kizárólag a forgalmi eszközökben keresni. Sőt ellenkezőleg. A forgalmi eszközök javítása sokkal inkább szolgált a kivitelnél, semmint a behozatal

emelésére. A kis teriméjű iparczikkek könnyebben voltak szállíthatók tengelyen, mint a gabona. Azokra nézve tehát aránylag nem volt oly nagy előny a gőzhajó, a vasút, mint ezekre. És mégis az eredmény nem az lett, hogy az iparczikkek behozatalával szemben a gabna kivitel emelkedett volna azon arányban, a melyet korábban bírt, hanem az, hogy a kis teriméjű és súlyú iparczikkek behozatala, melyek nem nyertek pedig a modern közlekedési eszközök létesítése által oly nagy előnyt, emelkedett túlnyomó arányra.

Az ok tehát másutt fekszik: egy rakás oly körülményben, a melyet nálunk nem szoktak eléggé méltányolni, a mely pedig döntő hatással bír hazánk közgazdasági viszonyainak helyes megítélésénél.

Ezen körülmények összessége a világforgalomnak civilizáló hatása, mely a régi viszonyokat gyökerestől felforgatta úgy a társadalmi és politikai, mint a közgazdasági életben. A munkafelosztás a civilisatio egyik legnagyobb fegyvere, kivette a házi ipart a föld népe kezéből. Len és gyapjúszővetek, melyekért ma óriás összegek mennek ki, — így a statisztikai hivatal adatai szerint 1868-ban 105 millió; 1869-ben 118 millió; 1870-ben 100; és 1871-ben 137 millió forint, — atyáink által a házi ipartól vétetett. Ma e házi ipar eltűnt, a gyárak tömeges produkeziója, a szállítási eszközöknek gyors és aránylag olcsó volta semmivé tette. A régi erkölcsök, — melyek a közlekedés hiánya miatt inkább el voltak zárva a világtól, — bizonyos szűk körben mozgó szokásokat és divatokat kívántak meg, 'a melyeknek teljesítése, — miután azok sokkal állandóbbak is voltak a mai szélső változásoknál, lassanként teremtett producenseket is. Előkelő magyar nők, a régi magyar társadalom színe java, Erdély fejedelmi trónjától és a magyar nádori széktől kezdve, állottak szolgálatában a házi iparnak. A szükségletek egyszerűek voltak, s fedezeteket nagyobbára a házi ipar által találtak.

Nem kell felednünk, hogy a modern civilisatio hullámaintól elzárkózott, vagy helyi körülmények, kormányi roszakarat stb. által elzárt népeknél ugyanezen állapotokra találunk ma is. A hol a szállítás nehéz, az összeköttetés hiányos: két körülmény biztos. Az egyik a szükségletek bizonyos állan-

dósága, és viszonylagos egyszerűsége; a másik az, hogy ezen szükségletek fedezésére hatalmas belföldi, még pedig nagyobbára házi ipar keletkezik. A mint Robinson egy személyben volt uralkodó és alattvaló, földműves és iparos: úgy a fejlődés primitív fokán minden nép.

Arra nézve, hogy a népek fejlődés történetében mily különböző fokozatok vannak: elágazik a nemzetgazdák véleménye. Roscher más négy fokot vesz fel, mint Liszt; Stuart Mill más alapon különböztet, mint Smith. Azonban annyi tény, hogy bár a földművelés mellett az ipar bizonyos állandóság mellett magas fokra képes haladni nagymérvű forgalom nélkül is: rendszeren mégis stacionár marad. A forgalom adja a munka felosztás kovászát, ez választja külön az ipart a földműveléstől, a mely addig együttesen karöltve halad.

Azon nagybecsű jelentésekből, a melyeket az angol kormány gyűjtetett össze az iparos lakosság állapotáról és a pénz vásárlási erejéről (Condition of the industrial classes and the purchase power of money) 1871 és 1872-ben a föld minden részéről érdekes adatok foglaltatnak épen keleti szomszédaink helyzetére nézve, a melyek mutatják ezen helyzet közgazdasági viszonyait a maga egész merevségében. A török uralom alatt lévő délkeleti európai lakosságok házi ipara csaknem kizárólag a nők kezében van ma is, kik selyem, vászon, gyapot, viasz munkával ellátják a családot, s még azon túl is képesek vásárra vinni. Igaz, hogy például Epirusban, ugyanazon tudósítások szerint, szörnyen egyszerű a szükséglet. A lakosság folyvást egy ugyanazon ruhát viseli télen-nyáron, nem változtat soha rajta sem a divat, sem az időjárás. E tekintetek uralják aztán a többi szükségleteket is. A munka mindenütt rász, a lehető legdurvább, de egy ember ezer mester. Egész mulatsággal beszélnek el az angol konzulok, hogy a pástor mint vet-arat, mint épít házat és varr lábbelit, farag bútort és kovácsol vasat, és mindamellett még katona is: szomszédai ellen védi magát. Szánt vagy farag; és hátán van fegyvere, elválhatatlan társa minden foglalkozásában.

Felesleges megjegyezni is, hogy mindezen munka gyarló, s az iparos foglalkozás csak hosszabb gyakorlat után leheli

némi kis ízlést a terményekbe. De hiszen épen ezen viszonyok mellett a szükségletek nem csak egyszerűek, de állandóbbak is. Századokon át ugyanazon ruhák, ugyanazon ház építés, ugyanazon bútorok, ugyanazon életmód. Még nem régen is nálunk a selyem ruha örökségképen szállott a nagyanyáról az anyára, az anyáról a leányra és az unokára. Ugyanazon viszonyok ismétlődnek ma keleti szomszédainknál. A szükségletek egyszerű, egyszerűségökben állandó volta, s épen ezért ezeknek ellátása nagyrésztben a házi ipái által. A fent maradó részre fejlettebb társadalmi viszonyok mellett lassankint támad külön iparos osztály, mely csak belföldre, csak megrendelésre dolgozik; de mindenesetre végtelen csekély a külföldről behozott iparcikk, melynek árát a szállítási költség magas volta sok esetben oly magasra csigázza, hogy csupán a társadalom legmagasabb osztályai használhatják, vagy pedig csak a legkisebb teriméjű és legcsekélyebb súlyú tárgyakra nézve keletkezik forgalom. Példa erre napjainkban Persia forgalmi viszonya, hol — daczára a sok ily irányban tett kísérletnek, — még mind ez ideig elenyészőleg csekély az ország millió lakosához, aránylagos gazdagságához és kereskedői szelleméhez képest az összes külforgalom, az egész bevétel alig haladván túl az egy millió török lírát, de nem érve el (egy török lírát 9 forintra számítva) a tíz millió forintot. És hogy oszlik el ezen forgalom maga is? Az angol kereskedés által bevitt americaine és indienne áruk több, mint  $\frac{9}{10}$ -edét teszik az egész forgalomnak, nyilván kis terjedelmök és súlyok miatt. Hogy csak az arisztokrácia számára valók: azt minden adatunk egyezőleg bizonyítja, de magából a dolog természetéből is folyik. Ha egy vámmázsa szállítása Trapezunttól Tabrisig magában 80—120 piasterbe kerül (7—11 forint), s ha itt a szállítás 30—50 napot vesz igénybe: úgy nem lehet ezen csodálkozni. A tiflis-poti-tabrisi vonal csak kevéssel olcsóbb, s így az árak emelkedése oly nagy, hogy nagyobb tömegű és nagyobb súlyú áruk egyáltalában sem ki, sem be nem szállíthatók. Miként fedezi tehát a lakosság iparszükségeit, a melyek egyszerűek és állandóak ugyan, de általánosak is? A felelet reá, hogy a belföldi ipar által. A bécsi közkiállítás alkalmával kiadott munkálatokból nemcsak erről értesülünk,



hanem arról is, — a mi további megerősítésétül szolgál állításainknak, hogy Persia ipara voltaképen házi iparnak tekintendő, a mennyiben a királyi fegyvertárak, a pénzverde és néhány más állami intézeten kívül nincsenek gyárok, hanem csak mesterek; ezek is csak a fémmunkákra, szabásra, gyapot, bőrmunkára és ciselirozásra; a valódi ipar főága: a shawlok és szőnyegek készítése, melyben a persa készítmények mind az Ízlés finomsága, mind a színezés, mind az alak, mind a feltalálási képesség tekintetében oly méltán tettek világhírré szert a házi ipar, a szorosán vett házi ipar kezében vannak öszpon-tositva.

Így állanak az ipar tekintetében a viszonyok mindaddig, míg a közlekedési hálózattól távol esve, be nem vonatik valamely nép a világforgalomba. Az ízlés alacsony volta, a szűkségletek egyszerű és állandó természete, a munkafelosztás hiánya, s a házi ipar, — alsóbb fokokon az ezermesterség — együtt szokott járni. Igaz, hogy nálunk Magyarországon ez nem volt egészen így. Csakhogy nekünk nem szabad elfelednünk, hogy Magyarország több Ízben beleesett a világforgalomba, (legutoljára a Napóleon által terveit continentális zár idején) s ez mindég hagyott nyomot rajta. Természetesen az akkori világforgalom és a mostani közt az a különbség van, mint a permetező eső és a fellegszakadás, vagy még érthetőbben a sárban czammogó szekér, a lovakkal vontatott hajó és a gyorsan robogó vasút vonat közt.

S mikor ez a gyorsan robogó vasút vonat — párosulva a gőzerő másnemű alkalmazásával: a gépekkel — megjelen a küzdtéren: gyorsan megváltozik a helyzet.

A gyári tömeges termelés, egyesülve az olcsóbb, biztos és gyors szállítással, az előbbre haladott népek kész áruit hozza. A munkabér viszonyok javulnak, a munka ára gyorsan felszökken, a külföldről hozott czikkek olcsóbbak a belföldi termelésnél, s lassanként kivész a házi ipar. Kétségkívül ez legtöbb esetben szomorító; nem azért, mintha e házi ipar nyeresége-sebb alkalmazása volna az időnek a gyáriparnál, nem azért, mintha a házi ipart űző nyereségesebben nem tudná eltölteni idejét, hanem azért, mert rendszeren e mellékesen űzött foglalkozás megszűntével azon egész idő teljes henylésben vész el,

it mi nemcsak *lucrum cessans*, hanem egyszersmind legtöbb esetben *damnum emergens* is.

Ezen szomorú állítás még szomorúbb igazságát minden gyakorlati ember tudja nálunk. A falusi asszonyok, kik azelőtt vásznat szöttek, ruhát várták, aprómarhát tartottak, sertést hizlaltak, és foltoztak, ma már — fájdalom! — nagy részben nem teszik sem egyiket, sem másikat. Apróra képesek kimutatni, hogy a vászonszövés, a foltozás, ruhavarrás, harisnyakötés stb. nem fizeti ki magát. Készen lehet venni a városban, alig valamivel drágábban, mint a mennyibe a nyers anyag kerül. Kendertörés, keményítő készítés, vászon fehérités már ritka tünemény. És igazok van. Kétségkívül lehetne az időt jobban felhasználni. Szalmafonás, selyemtenyésztes stb. jobban kifizetné magát; apró áruk, órák készítése stb. nyereségesebb foglalkozás volna. Hanem hát — és az a szomorú — a

\*  
kész árukat, melyek azelőtt a háztól kerültek ki, megveszik pénzért, és e pénz megszerzéséről nem gondoskodnak. Most ezért is pénz megy ki a háztól, és sok pénz. Nem szükséges a jeles francia nemzetgazda számtételeit idéznünk a foltozás óriás fontosságáról: nem a paraszt gazdák fejcsóváló panaszait a »rőfös boltok« ellen: könnyű belátni, hogy a hol egy derekas munkát megszüntetünk, annak termelvényeit készpénzért vesszük; az így nyert időt pedig elhenyéljük, új foglalkozás után nem nézünk: ott roszul megy a gazdálkodás nagyon. Kétségbe jövedelmes munkát célszerű elhagyni jobban jövedelmezőért; de elhagyni minden helyettesítés nélkül: az menthetetlen. S fájdalom, ipar-viszonyaink ezen első hanyatlása innen magyarázható. Majdnem százhusz millióra megy e veszteség, mely így kerül számításaim szerint a külföld kezébe.

Íme, ez az első krízis valamely ország iparviszonyaira nézve, ha az illető ország a világforgalomba lép. Igaztalanok lennénk az elmélet iránt, ha már most nem említenők meg, miszerint ez állapot is — mint általában a krízis egészen — csak ideiglenes. Az első rázkódások után az élet szükségletei megtanítják a hűtelenül elhagyott házi ipar helyett új foglalkozást keresni a falusiakat is. Gyárak emelkednek, ipar telepek létesülnek, nagyobbtermelés kap lábra, a népesség egy része új alakban nyer az iparnál alkalmazást stb. szóval

a dolgok új rendje létesül. Csakhogy erre idő kell, és a közbeneső idő bizony itt-ott egyes esetekben végzetes is lehet.

A második krízis, mely a gőzerő benyomulása által támad, a *szükségletek megváltozása*. E tény egyáltalában nem szomorító dolog. Ellenkezőleg a haladás egyik legbiztosabb kritériuma. Csakhogy, mint minden krízis, lassan megy ez is, és veszedelmekkel jár összekötve ez is. Nem említem a veszélyt, mely a levetett ősi ruhákhoz és az elhagyott ősi erkölcsökhöz és szokásokhoz köti igen gyakran a haza és a nemzetiség fogalmát is; nem említem a veszélyt, mely az újdonságok möhön kapása által nemcsak megmétélyezi az erkölcsöket, hanem igen sok esetben tönkre teszi a vagyoni egyensúlyt is; csak azon hatásra akarok figyelmeztetni, a melyet az iparra gyakorol a fellegszakadáshoz hasonló áramlat. Nálunk az azelőtt szépen virágzott gombkötő ipar elveszése bizonyítja, hogy egyes iparágakat e mozzanat egészen elsodor; de még ez magában nem sok. Nagyobb baj az, hogy a meglévő iparoknak, — melyek az Ízlés, szokások és erkölcsök bizonyos állandósága által a nélkül is meglehetősen stationär jelleggel bírtak — nemcsak a gyári termelés olcsóbságával kell megküzdeniök, hanem gyorsan átváltozniök, és minden változásban együtt haladniök a közönség ízlésével, követve a külföldi divat szélségeit. Erre legtöbb esetben nem képes a hosszas állandóság által elkényeztetett iparos, s az eredmény aztán az, hogy az olcsó termelés az olcsó szállítás által kedvezményezett külföldi gyáros feltétlenül félrevonulásra kényszeríti őt.

Az igazság megkívánja, hogy itt is megemlítem ezen eredménynek átfutó természetét. A dolog természete követeli, hogy ezen állapot átfutó legyen, de azért a krízis megvan. Helyes vámpolitika, egészséges kormányi és társadalmi rendszabályok tehetik e krízist szelídebb lefolyásúvá, de azért az mégis krízis marad minden időben, a melynek igen sok iparos esik áldozatul, és a melynek kikeverésére idő kell.

A harmadik, szintén felette fontos változás, az iparczikkek és *ipari termelvények nagyobb száma*. Új iparos készítményeket hoz a külföldi kereskedő magával, melyeket a benszülött nem ismert; egyes tárgyak használhatósága s az, mit a francia közgazdák »használati értéknek« neveznek, emelke-

dik, másika lejobb száll e felfedezések nyomása alatt. Régen a répacukor leszállítá a cukornád értékét, ma az esparto fű fenyegeti komolyan a rongyüzletet stb. Ez új tárgyak új ipart igényelnének, a mely nemcsak hogy nincs meg, de a melyet létesíteni is igen bajos, a mennyiben a gyors szállítás, olcsó termelés által segített külföldi fejlettebb iparral kell egy kezdő iparnak versenyezni, a mi egyáltalán nem kis feladat. Ezen krízis is igen sok iparágat képes tönkretenni, — ellenségül kerekedvén a létező termeléssel szemben egy addig ismeretlen más tényező a világ másik sarkából, mint a hogy a gyapjúnak, melynek termelésére oly büszke volt Magyarország, hatalmas, ellensége jött Ausztráliából. E krízis — bár csekélyebb mérvben, — egyenlő hatású a másikkal; kipihenhető ez is; hanem, mint minden krízis, időt és áldozatot követel ez is.

Szóval a nagy lépés, melyet teszünk belépve a világforgalomba, nem történik ingyen: az áldások, a melyeket a gőzerő ad nekünk, nem pusztá ajándokok; a civilizatio, melynek keretében nyerünk helyet, áldozatokat is követel. Meg kell vásárolnunk mindezt. Az átmeneti állapot kríziseit nem lehet: kikerülni. Ha egyszer beléptünk a világforgalom mezejére: érezzük, hogy önállóságunk nagyrésze oda van, bennünket is magához ragadott az áramlat, melylyel szemben nem lehet úszni, s melynél legfőbb célunk csak az lehet, hogy annak tetejére jussunk.

Ez áldozatok legélénkebben sújtják a belföldi ipart. Az izlések, szokások és erkölcsök teljes átalakulása semminek sem ássa meg annyira sírját, mint a régi iparnak, mely teljesen belefűl az áramlatba. A házi ipar megsemmisűl, a kézi ipar szintén, vagy pedig úszik az árral, meg változtatja egész létét, s ily nehéz áron váltja meg életét. Hogy ne volna nehéz úszni az árral annak, ki egész korábbi életében szárazon járt megszokott, állandó irányban és viszonyok közt.

Az ipar teljes átalakulása tehát elválhatlan a gőzerő megjelenésétől, különösen pedig a közlekedési modern eszközök létesítésétől. Nem lehet eléggé hangsúlyozni ez igazságot, hogy minden körülmények közt figyelembe tartsuk. Ez átalakulás krízisén a legóvatosabb eljárást igényel a beteg; s hazai iparunk jelen szomorú helyzete eléggé bizonyítja, hogy ez óva-

tos eljárásban nem részesült. Az ötvenes évek kényuralma kevesebbet tett a semminél az 1859-iki pátensen kívül; s a külföldi ipar sehol sem özönlötte el annyira az országot, mint nálunk. Oroszország vasutainak megnyílt a védvámmal volt összekötve. Franciaországé szintén; nálunk éppen e vasutak megnyíltával egyidejűleg léptek életbe a nagyobb mérvű vámle szállítások, a melyek nélkül különben az osztrák ipar részéről különben is elborított volna. Szóval ki volt adva iparunk életre-halálra. A halál derekasan is szedte áldozatait közte, a krízis nagyon erős és nagyon hosszú, de — és ez örvendetes eredmény annyi kedvezőtlen körülmény mellett is — most mégis van iparunk, és ez ipar teljesen a nemzeté.

Azt a tényt, hogy már most benne vagyunk a világ-forgalomban, az ipart illetőleg sem tagadhatja senki. A krízis még mindig tart, de a magyar ipar már újjá van teremtve, mint a régi romjain újonnan keletkező ipar szerepel dicsőségesen a közkiállításokon, s számos bajai közt bizonyára nem az a legfőbb, hogy bent van a viláfgalomban. Nem a krízis, hanem az a baj, hogy körülményei kedvezőtlenebbek, már vagy az anyag gyengébb voltánál (p. o. a cukoriparban), vagy a kiviteli piacok mesterséges elzárásánál, (p. o. a szesziparban) vagy a mi legáltalánosabb: a munkabér viszonyok szerencsétlen alakulásánál fogva a külföldi behozatal iparcikkeinél, melyek itt-ott a szállításnál is indokolatlan előnyöket élveznek.

Mindenesetre azonban az ország egész terjedelmében megnyílt a vasúthálózat; a krízis már nagy részben múltó félben van; a régi megbukott, és az új a régi romjain szervezkedik, a viláfgalomban törvényeihez alkalmazkodva. És e szervezkedés gyorsaságát sok körülmény kívánja, kívánja hazánk fölfordult közgazdasági rendje, kívánják a mostoha évek, kívánja az államkincstár szomorú helyzete, kívánja társadalmi előhaladásunk; de mindezeknél, ha nem is nyomatékosabban, de mindenesetre sürgetősebben kívánja a kelet felé való tekintet, hol jövőnk biztosítása forog szóban.

### 3. A gőzerő megjelenésének következményei keleten.

Legközelebbi keleti szomszédaink nincsenek azon előre haladott helyzetben, mint mi. Ez egyike legnagyobb szerencsénknak iparunk jövőjére nézve. Ha egyszerre léptünk volna be a világforgalomba, ők is, mi is: nem lett volna semmi előnyünk. A belföldi ipar egyszerre tűnt volna vagy alakult volna át ott is, nálunk is; és a külföldi behozatal nyomása egyforma mértékben lett volna érezhető ott is, nálunk is. Ennélfogva teljesen egyenlő állapotban lévén velők, ki lett volna téve iparunk annak, hogy minden kilátása kelet felé örökre megsemmisüljön, s azzal együtt eltűnjék politikai, társadalmi presztigeünk, melynek nagy fontosságát kelet felé mérlegelni nem lehet.

Azon veszteség, melyet e tekintetben szenvedtünk nemcsak mi, hanem az osztrákok is Trieszt felé, mutatja, hogy mily nagy mérvű lett volna a veszteség, ha egyidejűleg nyílt volna meg a vasúti csatlakozás is rajtunk át. Ép úgy, mint a hogy ma megveri Liverpool és Marseille Triesztet — a hatalmas, az állam által subvencionált óriás erejű Lloyd daczára — Konstantinápolyban; épúgy, a hogy megverik az angol hajók Galaczon a szintén hatalmas, a világon legnagyobb folyami gőzhajózást a Dunagőzhajózási társaság személyében: épúgy megverték volna a külföldi iparok Magyarország zavarban levő, krízises iparát az új vasut-vonalakon Romániában, Szerbiában és Törökország egész északi részeiben. Sőt tovább is mehetünk. A visszaszállítás esélyei is ugyanazok lettek volna. A mint ma orosz és román gabona szerepel versenyezve az északamerikai kivittel Anglia piaczaín Ibrailából, Odeszából és Galaczból; a mint ma a déli orosz vasúti hálózat kiépítése után Romanshornban, s ezáltal egész Svájcban, legjobb piacunkon, a tarifa-politika reánk nézve kedvezőtlen esélyei mellett biztos, a nélkül pedig legalább is lehetséges a magyar nyerstermények kiszorítása: úgy szorított volna más oldalról bennünket a saját területünkön keresztül épített budapest-belgrádi, vagy bécs-novii vasút szállítása: szorított volna pedig oly időben, mikor az ipar teljesen feldúlva, államéletünk gyökeres-

től felzavarva, nyugodt tekintetet nem vethettünk volna a jövőbe.

Nyersterményeinkre — s kivált a Románia részéről való gabnabehozatali vám megszüntetése után — kétségkívül vár ezen nehéz verseny így is; iparos életünk még sokkal gyengébb, semmint bizvást neki mehetnénk ezen nagy feladatnak; de mind a kettő erősödött, nyert azóta. Állami létünk megszilárdulva, gabna termelésünk és a földbirtokos osztályok nehéz, súlyos viszonyok nyomása által kemény dolgokhoz szoktatva, s iparunk a krízist kiállva, kezdetleges mérvben, de világforgalmi minőségben van. Ily tényezőkkel megyünk szembe a kapcsolatok megnyitásával; s hogy e tényezők, — bár távolról sem biztosítják a sikert, minden esetre sokkal jobbak az eddigieknél; azt csak szűk látás vonhatja kétségbe; s így kilátásaink, — kivált ha a még hátralevő időt okosan felhasználjuk — kétségkívül sokkal kecsegtetőbbek ma, mint csak pár évvel is voltak ezelőtt. Az idő előnye van mellettünk, és ez nagy előny.

Keleti szomszédaink helyzete ugyanis közgazdasági, különösen pedig ipari tekintetekben sokkal rosszabb, mint a miénk. Részben a krízis előtt állanak még, részben a krízis épen ez idő szerint legjobban dühöng bennök. Ez utóbbi áll a Duna mentére, s a vasutak mentére, meg a tenger partokra; az előbbi a belső nagy száraz földre, mely Adrianápolytól Belgrádig s szélében keresztül a Duna torkolatától Banjalukáig és a dalmát határokig terjed. A hol a közlekedési modern hálózat meg van: idegen népek uralják a tért. Syria kikötőitől, hol Brussa kereskedik, fel egész Trapezuntig, a fekete és a középtenger partjain; a Duna, Baziástól egész a Sulina torkolatig, a thrák félsziget tenger-partjai, sőt a Maricza völgy fel egész Adrianápoly és Eilippopolig a vasút mentén, Thessalia és Makedonia, Albánia partjai, mint szintén Bosnia és Herzegovinának az osztrák-magyar állammal érintkező határai, a szigetek stb. ki vannak téve a külföldi behozatalnak, s így a krízis teljes mértékben dühöng nálok. Brussa selyem természetét kivéve, — mely azonban nyersen vitetik ki nagybárá Lyonba, s ott dolgoztatik fel, — csakugyan nincs is kiviteli ipar, sőt a belföldi is élénken meg van támadva. Az európai nemzetek hatalmas térfoglalást tettek Konstantinápolyban

magában, s azon 4.132,880 tonna közt, a mely Konstantinápoly évi hajó forgalma volt 1872-ben, csak 902,559 volt török; 1874-ben pedig ugyancsak 4.355,744 tonna tartalomból a török csak 669,641 volt; az Európából bevitt áruk értéke 1871-ben 105.169,800 forintot tévén, melyből a cukor 30, a gyapot és vászon áruk 16.4, a kávé 8, a fa 5.3, a liszt 6., a láb-belik 3.2, a vas 2.3, a kőszén 3.7 milliót képviselnek. Ezen tetemes mennyiségű iparczikkek nagyon természetesen meggyőzik a török versenyt, s így valóban tönkretették azt, a krízist legmagasabb fokára emelték, mely mellett nemcsak az addig létezett házi és belföldi iparnak kellett elpusztulni, az annak formáit, ízlését és módosulásait olcsóbban utánzó nyugati ipartermények előtt, hanem a megváltozás! processus is megkezdődött már, és folyik oly nagy mérvben, mint ez időtájban talán sehol másutt. Viquesnel műve szintén nemcsak annak tulajdonítja a török ipar krízisét, mert az ottani ipar terményeit olcsóbban tudja utánozni a nyugati ipar, hanem annak is, hogy a szükségletek gyorsan megváltoztak. A nemzeti különlegességek hova-tovább jobban vesznek elfele Konstantinápoly utcáin; az áramlat mind nagyobb tért hódít, mindig ellenállhatlanabb lesz. A török birodalom beolvadása ez Európa kulturnépei közé.

Vizsgálni fogjuk e tér-foglalás nagyságát és erejét; annyit azonban már most meg kell jegyeznünk, hogy e térfoglalás nagysága és terjedelme, melyet a nyugat-erőpai ipar tett keleti szomszédaink tengerpartjain, sokkal inkább elijesztő semmint bátorító hatással bír reánk. Őszintén meg kell valanunk, ha magunkat áltatni nem akarjuk, hogy a *tengerpartokon hosszú*, nagyon hosszú ideig nem számíthat komolyan a versenyképességre a siker reményével a magyar ipar. Az első elfoglaló jogai magában véve is erősek; hátha még az első elfoglaló a világ iparát uraló nemzet?

Más helyzetben van a *török belföld*, más viszonyok irányadók ennek megítélésében. E más viszonyok jelentik azt, hogy itt a világforgalom behatása még egyáltalában nem, vagy ha igen: nagyon kis mértékben kezdődött meg. A vasúthálózat Scutari partjain, a novi-banjalukai zsákvonalon, a konstantinápoly-, adriánopol-tilippopolisi és a salonik-sofiai vasút nem elegendők elárasztani az egész térre a nyugati ipar-



czikkeit, a melyeknek Salonik vagy Konstantinápoly felé kell venni útjokat. A hegyek közt közlekedés egyáltalán nincs; utak nem léte miatt a forgalmi élet fejlődése lehetetlen; s így e lakosság ez idő szerint még kívül áll a világforgalmon; belföldi ipara még nincs megtámadva, őseredetiségben, házilag üzetik az, s azon kevés — csekély teriméjű és csekély súlyú-iparczikk, mi a jelen viszonyok közt is utat talál oda, nem a nép nagy tömegének lesz birtoka, hanem egyesek, a gazdagabbak fényűzés! vágyát elégíti ki. Oly talaj ez a külföldi iparra, mint a szüzföld a szántóvetőre, a mely a vasúti kapcsolatok létesítésekor, tehát már a legközelebbi jövőben a világforgalom mentén esése, az európai kultur-élet közel volta folytán a lehető legvérmesebb reményeket nyújtja az ipari kivitel számára. Első sorban ezen, még elfoglalatlan talaj elfoglalásáról van szó, hol még nem kell megküzdeni senkivel, csak a házi iparral, mely az európai áramlatnak ellentállni itt sem bír; és a mely a legközvetlenebbül kezünk ügyébe esend a vasutak megnyitásával; a mely lakosság nyelve hazánkban is beszéltetik, szokásai, ízlése nálunk is ismeretes; szükségletei iparos fedezésére ennél fogva legközelebről reánk van utalva.

Még egy fontos vidéket nem szabad figyelmen kívül hagyni, a mely ezektől eltérő viszonyokkal bír reánk nézve, s a melynek épen azért külön kell viszonyaival, természetével megismerkedni. Ez a *Duna mente*. Szerb-, Oláh- és Bolgárországok ezek. Ezek természetes módon vannak összekötve velünk a Duna által. Daczára ennek: Oláh- és Bolgárország ez idő szerint nagy mértékben elveszett föld iparunk részére. A nyugat-európai nemzetek tengeren versenyeznek velünk a dunai kikötőkön át, s e verseny folytán hódítanak tőlünk talajt. Igenis, tőlünk hódítanak. Századok óta az iparos szászoknak, a derék, szorgalmas székelyeknek és a Bárczaságnak Oláhország és Moldva volt rendes piaczkok. Közel hozzájuk, iparnélküli nép iparos, tömött, szorgalmas lakosság mellett. Ma már ez nagy részben megváltozott. Az angol ipar kiszorította és szorítja napról-napra a székelyt és szászt a bukaresti piacon, s míg Becsből terhelt hajók futnak le a Dunán: Brassó, Marosvásárhely és Szeben nem képes fentartani természetes piaczkait. Hol

van itt a határ, a meddig a mi versenyképességünk fennáll, mely czikkekre és mimódon remélhetjük a piacz visszahódítását?

Meg kell jegyeznünk, hogy ekét utóbbi esetben tetemes a lehetőség arra is, hogy a nyugat rajtunk át versenyezzen a keleti piaczokon a mi iparunkkal. Sőt tényleg úgy is van. Mind Szerbia, mind Oláhország a Duna mentén főleg osztrák ipart ismer csak, s ha vasutaink megnyílnak: nem csak lehetséges, de bizonyos is, hogy a magyar iparnak első sorban is az osztrák ellen kell küzdenie, mely Magyarországon át keres piaczot az Al-Dunán, és az új vasutak által megnyílandó Közép-Törökországban. Az eset ép úgy valószínű, mint az, hogy a nyugati piaczokon az aldu-nai gabona rajtunk át fog versenyezni a magyar nyers termény-nyel és ez eshetőség elől nincs kitérés, az átvitel alól kibúvni csak annyit tesz, hogy az átvitel hasznáról lemondunk, de a verseny élet, mely másfelé is talál módot az érvényesülésre, nem kerülhetjük el. Két ellenségünk lesz tehát a még most elfoglalatlan piaczokon, és két ellenségünk van a Duna mentén. Egyik a ten-ger felől jövő nyugat-európai, a másik a rajtunk átmenő nyugat-európai, főleg osztrák. Hogy vannak esélyeink mind a két ellen-séggel szemben: azt nem lehet tagadni; de az is bizonyos, hogy egyelőre alighanem le kell mondanunk a tengeri szállítással való versenyről a tengerpartokon, és szorítkoznunk a még elfog-lalatlan területre, a hova legalább egyszerre érkezünk meg el-lenfeleinkkel. Ok erősebbek, de mi nekünk is vannak esélyeink és a harcot megkísérteni a tengerparton, megkezdeni egye-nesen a még elfoglalatlan területen: hazafiul kötelességünk és önérdékünk parancsa.

Az összes keleti kereskedeésre három ut van a magyar iparnak nyitva, és e *három ut* mindegyikét meg kell első sor-ban vizsgálnunk, mielőtt a jövő kilátásaira józan számításokat tehetnénk.

Az egyik ut a *tenger*. Trieszt és Fiume felé. Ez útra so-kat áldozott a monarchia egységes korában, sokat áldozott Magyarország a legújabb időkben is. Ezen ut szolgálna az al-bániai partokhoz, Görögországhoz, a márványtenger partjai-hoz, a Bosporushoz és a fekete tengerhez. Más szóval Kon-stantinápoly, s a török birodalom nyugati és keleti, Románia keleti, Oroszország déli vidékeihez, Kisásziához és Kisászián

át keletre, különösen Persiába. Ezen út esélyeihez tartozik végül a távol kelet, a suezi csatorna által Keletindia és Keletázsia, China, Japán stb.

A másik út a *Duna*. Ennek természetes közlekedése volna Magyarországtól a fekete tengerig. A folyami szállítás előnyeivel bírna. A folyó szabaddá tétele sok vérbe, és még több diplomatikus tintába került. Az út szolgálna Szerbia, Románia és Bulgáriára, sőt a verseny ez úton is lehetséges volna a keleti és a márványtenger partjain, Kisázsiaiban, Persiában, Dél-Oro szór szagban és keleti Törökország tenger partjain.

A harmadik út a *száraz*. Ez ideig ezen út meglehetősen kevésbé volt felhasználva a modern közlekedési eszközök által, bár például a határszéleken mindenütt lehetséges lett volna Bosnia és Hercegovina felé most is, sőt Erdélyből a vulkán, ojtózi, tömösi, gimesi, verestoronyi szorosok útján a legrégebb időktől fogva nemcsak a stratégia vont hasznot, hanem a kereskedés is. És tényleg e kereskedés kedvéért létesítették járható utakat; e kereskedés kedvéért biztosítottak részint törvényhozásilag, részint eddigelé csak diplomáciai tárgyalások útján a vasutak: az orsovai és a tömösi, a belgrádi, a szamaczi és a novii csatlakozások, a melyek vonalaik egész mentén utat nyitnak kereskedelmünknek, illetőleg iparcikkeink kivitelének keleti szomszédaink eddig leghozzáférhetlenebb, és épen azért még semmi külipar részéről el nem foglalt területéhez.

Ezen három út esélyeit kell legközelebről megvizsgálunk, előbb egy rövid tekintetet vetve azon kereskedésre, mely keleti szomszédaink és köztünk fennáll ez idő szerint.

## MAI FORGALMUNK KELETI SZOMSZÉDAINKKAL.

### 1. Általános kereskedelmünk kelet felé.

Hogy forgalmunk soha nem irányult nagy mértékben kelet felé az oly tény, a mely általános igazságnak fogadtatik el.

Az osztrák-magyar monarchiának kereskedelmi mérlege a török souverainitás *alatt álló államokkal* csak határforgalom, a behozatalra, a kivitelre, és a kiviteli többletre nézve következő volt:

	behozatal :		kivitel :		különböző kiviteli többlet :
1841—50-ig átlag:	12. <sub>0</sub> mill. frt.		8. <sub>5</sub> mill. frt.		— 4. <sub>4</sub> mill. frt.
1851—60-ig »	28. <sub>6</sub> »	»	34. <sub>8</sub> »	»	+ 6. <sub>2</sub> »
1868—72-ig »	33. <sub>9</sub> »	»	59. <sub>4</sub> »	»	+ 25. <sub>5</sub> »
1870 évben :	27. <sub>3</sub> »	»	58. <sub>3</sub> »	»	+ 31. <sub>0</sub> »
1871. »	33. <sub>8</sub> »	»	57. <sub>6</sub> »	»	+ 23. <sub>8</sub> »
1872. »	47. <sub>1</sub> »	»	56. <sub>0</sub> »	»	+ 19. <sub>9</sub> »

Ezen számadatok azonban csak a *kontinentális* kereskedést illetik, s így ehhez hozzáadandók azon összegek, a melyek a tengeri forgalom által közvetítettek. Itt csak Trieszt lehet jelentékeny, mert Fiume jelentősége ez irányban, — mint majd lentebb kimutatjuk, — egészen elenyésző. A legutolsó években is csak egy-egy török lobogó tévedt be ritkasággal a fiumei kikötőbe; például a legutolsó évben csak egyetlenegy, az is csak 300 forint áru portékával; azon fiumei kivitel pedig, mely a Lloyd útján kelet felé irányul, legtöbb esetben *Trieszt* felé indul. Ezen egész forgalom Levante felé Fiuméből a Lloyd útján nem ment 10,000 mázsánál többre soha. A többi kikötők még jelentéktelenebbek lévén: elégnék vélem a trieszti

adatokat sorolni fel 1870-től egész 1874-ig. Volt ugyanis a behozatal és a kivitel Törökország, Moldva és Oláhország felé a következő:

	behozatal:	kivitel:	kiviteli többlet:
1870-ben :	18. <sub>9</sub> mill. frt.	22. <sub>6</sub> mill. frt.	4 mill. frt.
1871-ben :	23. <sub>9</sub> »	24. <sub>6</sub> »	1 »
1872-ben :	30. <sub>7</sub> »	20. <sub>7</sub> »	—10 »
1873-ban :	23. <sub>2</sub> »	21 »	— 2. <sub>2</sub> »
1874-ben :	19. <sub>1</sub> »	18. <sub>2</sub> »	— 0. <sub>9</sub> »

Ezen számokat összehasonlítva a fentebbiekkel, úgy találjuk, hogy az utolsó évek átlaga szerint 56 millió forint évi behozatala 81 millió kivitele van az osztrák-magyar monarchiának együtt kelet, [illetőleg legközelebbi keleti szomszédaink felé. E szám magában véve is jelentéktelen, de még jelentéktelenebb lesz akkor, ha e 137 millió háta mellé gondoljuk, hogy az osztrák-magyar monarchia kontinentális külkereskedésének összege 660 millió, Trieszté pedig még a legutolsó, legrosszabb években is fölülmúlt 210 milliót, s így e 157 millió 870 milliónak aránytalanul csekély része. A további vizsgálat még inkább eloszlatja illúzióinkat. A tengeri kivitel túlnyomó része csak átvitel, s hogy ez mily terjedelmű, mutatja az, hogy a nyugatról a monarchián át a török területre menő deklarált transitó áruk összege az összes transito kereskedésnek (a kimenetelt illetőleg) több, mint  $\frac{1}{4}$ -ét tette, vagyis felülment a 30 millió forinton. Valószínű, hogy az arány legalább is ily mértékben számítható a trieszti kivitelnél is; nem lévén semmi ok sem azt feltételezni, hogy azon nyugati ipar, mely Törökország felé a versenyt rajtunk át a szárazföldön, tehát a költségesebb utón megbírja, ne bírná meg legalább is olyan mértékben a tengeri utón a versenyt. S így a 137 milliót valóban nagy illúzió volna oly tételül fogadni el, a mely az osztrák-magyar monarchiának képezné keleti kereskedését a behozatalt s kivitelt illetőleg.

Ha szomorú az osztrák-magyar monarchia külkereskedése együttesen legközelebbi keleti szomszédainkkal, úgy valóban primitív és kétségbeejtésig csekély a magyar birodalom forgalma a keleti szomszédokkal. A statisztikai hivatal ezen nemben tett munkálataihoz bizonyára 'sok kétség fér, az

egyed-egy adatok megbízhatósága, s még inkább ez adatok teljessége a legnagyobb mérvben igényelvén a kritika figyelmét: hanem általános képül mégis eléggé kielégítőek ez adatok.

Az átvitelt is beleértve, következő adatok állanak előttünk, mely adatok részben, az átvitel beszámításával, (miután a kételyek épen csak az átvitelnél származnak) teljesen megbízhatók. Ugyanis Magyarországról a kivitel keletfelé csupán a vámhivatalok felé történvén a száraz úton: a vámhivatalok feljegyzései biztos támpontot nyújtanak. Ez adatok szerint pedig míg 1868-ban a magyar-osztrák határon 341.6 millió forintnyi érték hozatott be, kelet felől csak 35.6 millió; míg Ausztria felé 331 millió vitetett ki, kelet felé csak 20.\* millió. 1869-ben volt a behozatal Ausztria felől 379.?, kelet felől 29.9 a kivitel Ausztria felé 332.3, kelet felé 25.i millió. Végül 1871-ben a behozatal Ausztria felé 350.9, keletfelé 24.\* millió frt. értékben van kimutatva.

Ezen számok bővebb elemzésére majd vissza fogunk térni, jelenleg csak azt jegyezvén meg, hogy ezen kiviteli és behozatali összegek már magukban véve is sokkal magasabbak a tényleges forgalomnál. Ugyanis az átvitel is szerepel e fentebbi számokban. Ezen átvitel kettős természetű. Az egyik ugyanis azon árucsoport, mely külföldről szállítatik külföldre Magyarországon át a keleti határok érintésével: nevezetesen a német birodalomból és Triesztből a magyar-osztrák vámterületen át a török birodalomba és a Dunafejedelemségekbe, s viszont az innen oda átvitt áruk. Ezek rendszeren az illető vámhivataloknál, mint ily kivitelek jelöltetnek meg. Nehezebb a másik csoport kiszámítása, a mely az osztrák területről Magyarországon át keletre, és viszont onnan Ausztriába szállított áruk kimutatását tartalmazná. Ezen számításnál ugyanis nem szerepelhet már a vámhivatali feljegyzés, s így csak hozzávetőleg lehet őket kiszámítani, egyedüli biztos részét csak azon forgalom képezvén, mely a közlekedési vállalatoknál egyenesen keleti rendeltetéssel adatik fel. Ezt vette a statisztikai hivatal is kiindulási pontul.

Ezen átvitel azonban igen tetemes részét tette a forgalomnak. A behozatalnál a fentebbi négy évben volt 57.6, 70.1, 65.6 és 70 millió; a kivitelnél pedig 21.6, —15.6, —14.8 és

illetőleg 17.<sup>s</sup> millió forintra rúg. Hogy ez átvitel túlnyomó részben az osztrák keleti forgalmat illeti: a felett egyáltalán nincs semmi kétség, s így a két számcsoport összehasonlítása mutatja, mily kevés jelentőségű azon forgalom, mely ez idő szerint Magyarország és legközvetlenebb keleti szomszédai között az átvitel leszámítása után, mint valóságos forgalom, még fenmarad.

Ha az egyes árucikkek szerint vizsgáljuk ez összeállításokat: teljesen igazolva van fentebbi megjegyzésünk. Ugyanis a behozatalnál legnagyobb fontosságú cikkek a búza és tönköly (455,147), kétszeres [(279,036), tengeri (1.306,000), árpa (100,439), repcze (179,656), olaj mag (110,525), halak (337,435), ökör (4.014,240), tehén (1.682,820), juh és kecske (350,492), sertés (13.579,600), ló (165,075), bőrök (1.508,400), juhbőr (3.898,290), prém (114,400), fagygyú (136,152), csontok, kövek (222,800), gubacs (327,140), kőolaj (357,560), érczek (598,800), gyapjú (5.696,863) forint értékben.

És hogy ezen behozatal természetes, nem egyes rendkívüli év eredménye: azt legjobban igazolja azon körülmény, hogy ezen cikkekre nézve mutat épen a behozatal folytonos állandóságot, sőt folytonos emelkedést. így a kerti és mezei termények és állatok behozatalánál, hozzáértve végül a kötő és szövő anyagokat is, az emelkedés folytonos. Kerti és mezei termelvény 1869-ben 814,096 frt; 1870-ben 1.114,057 frt; 1871-ben 2.709,393 forint árú hozatott be; állat 1869-ben 15.977,170 frt; 1870-ben 17.833,679 frt; 1871-ben már 30.250,685 forint értékű hozatott be; szövő és kötő anyag 1869-ben 4.777,900 frt; 1870-ben 3.875,124 frt; 1871-ben 5.747.483 frt értékben. Ezekon kívül figyelmet érdemelnek az állati termények 5.796,883 frt, csaknem állandó; a gyógy- és illat-, festő-, cserző szerek 1.090,055 forint, évről évre emelkedő; a bőr és bőrárak 530,150 frt értéke, mely utóbbi behozatal szintén emelkedik évről évre

Ezen adatok bizonyítják, hogy közvetlenül keleti szomszédainktól a behozatal ez idő szerint mind olyan tárgyakra szorítkozik, a melyekkel mi is rendelkezünk, sőt a melyekből nekünk is kivitelünk van, a melyekről tehát nem lehet a legkisebb valószínűséggel sem feltenni, hogy a mi szükségleteink

fedezésére szolgálnának, a melyek tehát épen ezért csak átvitelül érintik hazánkat. Hogy ezen czikkek jelentőségét kellőleg méltányolhassuk az összes forgalomhoz képest: meg kell említenem, hogy a fent elsorolt czikkek, nevezetesen a gabna, az élő állatok, a bőr és a gyapjú behozatal, melyek mindnyája nemcsak nem nemzeti szükséglet, sőt nemzeti kiviteli cikk nálunk, összesen  $34\frac{3}{4}$  millióra rúg. Miután pedig az összes behozatal  $37\frac{3}{4}$  millió: így legkedvezőbb számítás mellett sem lehet több 3 millió forint értéknel azon behozatal, mely közvetlen keleti szomszédainktól jó Magyarországra, fogyasztás, vagy ipari feldolgozás végett. Rendkívüli esetekben, mint a minők a legközelebb múlt évek voltak, ezen összeg kétségkívül emelkedik a Dunafejedelemségekből behozott gabna mennyisége által. Hanem azon éveket, midőn Magyarország gabona-szükségletének egy részét külföldről fedezi, csakugyan nem lehet normálisoknak bélyegezni.

így áll a behozatalra nézve minden önámítás nélkül a dolog. Hogy a hivatalos statistika más eredményre jut: annak természetes oka az, mert a gabona-kereskedés és az állatkereskedés Budapesten van összpontosulva, s így a Románia vagy Szerbiában feladott áru Budapestre, s nem egyenesen küldetik külföldre. Például a budapesti első magyar sertés-hizláló társaság jelentése szerint 116,820 darab sertés hajtattott fel keletről Kőbányára, honnan hizlaltan adatott el. Itt tehát legfeljebb értéknövekvés fordul elő, hanem azért a sertés behozatal mégis csak átviteli. Ha Bécs gabnapiaca, — mire, iáj dalom! nagyon komoly kilátások vannak — megveri Budapestet: látni fogjuk tisztán, hogy a magyarországi behozatalnál elszámított gabna csak átviteli természetű. Hasonló áll a gyapjúra és bőrökre nézve is.

A kivittelt illetőleg sincs mit dicsekednünk. A kivitel főczikkei ugyanis a következők: czukor (1.492,123), rizs (361,000) juh (124,152), ló (101,475), viasz (104,420), sör (255,980), szesz (212,548), bor (281,590), mûfa (2.269,665), kőszén (233,885), konyhasó (807,288), nyersvas (127,280), aczél (93,820), pamutáru közép finom (464,000), finom (189,180), kötélgyártó áruk (608,800), lenáru legdurvább (150,850), közönséges (631,125), finom (130,900); gyapjúáruk legközönsé-



gesebb (158,088), közönséges (594,160), középfinom (268,940), finom (467,160), öltönyök közönséges (472,770), finomak (111,890), vegyes (966,250), papír legközönségesebb (155,175), közönséges (360,612), finom (384,140), bőrmunkák (235,930), finomak (421,950), keztük (1.346,400), faárúk falemez (159,540), finom (780,000); közönséges üveg (269,664), ólom árúk (319,446), legközönségesebb vasáru (512,270), finom (141,840), fémárúk (204,850); apró árúk (2.615,920), vegyészeti árúk (279,315), pecsétviasz (233,232), viaszgyertya (191,950) s végül gyufái árúk (431,750) forint értékben.

Hogy ezen főcikkek kivitele rendes, állandó természetű: azt a lentebb idézendő statisztikai adatok igazolják, sőt igazolják azt is, hogy a hol hanyatlás mutatható ki: ott azon cikkek vannak közelebből érdekelve, a melyek épen magyar termények volnának. Ugyanis a fő kiviteli cikkek a gyarmati árúk, építő és műanyagok, gyógy- és illatszerek, szőtt és kötött árúk, bőrárúk, csont-, fa-, üvegárúk, fémárúk, gépek, vegyészeti termelvények, mind oly cikkek tehát, a melyekből Magyarország saját fogyasztását sem képes fedezni, nemhogy kivitelre volna képes, s minthogy az összes  $24\frac{1}{2}$  millió kivitelből ezekre esik 20millió: körülbelül lehet állítani, hogy e  $20\frac{3}{4}$  millió csak átviteli üzlet Magyarországra, s hazánk összes kivitele saját termelvényeiből nem megy túl  $3\frac{3}{4}$  millió forintot keletre. E számok eltérnek a statisztikai hivatal adataitól, de bizonyosan nem az igazságtól. Az osztrák kereskedőnek semmi érdeke sincs, hogy áruit a közlekedési vállalatoknál egyenesen keletre küldje. A szállítási különbözet csekély, a vám semmi különbséget sem tesz, ha az árúk Magyarországra küldetnek, s később innen küldetnek tovább. Rendesen az alüzérek által történik, de hogy az áru külföldi természetű: azt bizonyítja azon kettős valószínűség is, hogy először ugyanezen árúkra nézve Magyarország nem hogy kivitelre képes volna, saját szükségleteit sem bírván fedezni, külföldre szorul; hogy másodszer a visszteher természeténél fogva — a mint azt minden közlekedési ügyyei foglalkozó ember természetesen is találja — a behozatal onnan fedeztetik, a hova a kivitel történik, vagyis ez esetben az osztrák örökös tartományokból.

Ha vizsgáljuk az egyes tételeket a vámtarifa csoportozatai szerint, s az egyes tételek forgalmi hullámzatát: a fent elmondottakat megerősítve fogjuk látni. Csak a félmilliónál nagyobb tételekre így állanak e csoportok: Gyarmati áruk 1.501,525 forint. Ez nem lehet magyar kivitel. Pedig ez 1869-ben csak 167,720; 1870-ben csak 1.078,172 forint volt, s így folyvást emelkedik, természetes arányt tartott a kultúra emelkedésével keleten. A kerti és mezei termelvények voltak 1869-ben 584,852; 1870-ben 355,126; 1871-ben 514,001 frt. Hogy itt — s pedig ez a dolog természeténél fogva magyar kivitel — emelkedés nem tapasztalható: az bizonyos a behozatal *lényéből*, a melyek szerint e czikkekre nézve épen a keleti behozatal emelkedett. Hasonló az állapot az állati terményekre nézve, melyek 1869-ben 595,601; 1870-ben 515,576 s 1871-ben már csak 348,720 forintot tettek. Ép úgy az italok 1865-ben 1.030,527; 1870-ben 880,067; 1871-ben 845,611 forintot tettek. A tüzelő anyagok ellenben 1.607,569 forintról 2.563,806 forintra emelkedtek, részben a petroszényi kőszén, részben a horvát-szlavon erdők fokozott kivitelénél fogva. Ezzel szemben a fémkivitel 777,366 írtról 488,326 írtra süllyedt alá. Tetemes emelkedés mutatható ki a szőtt és kötött áruknál (5.580,204), a serte, kókuszdió rost stb. áruknál (1.138,368), a bőrárúknál (2.492,482), vegyészeti áruknál (1.287,469), a csont, üvegárúk (1.903,763), és a fémárúknál (1.279,026), a melyek azonban a dolog természeténél fogva aligha tekinthetők a magyar ipar terményeinek. Szárazföldi és vízi járművek 1869-ben 922,720; 1870-ben 673,600; 1871-ben csak 188,004 frt értékben mentek ki külföldre, világos csökkenést mutatva: míg a gépeknél az emelkedés 1.740,343 írtról egész 2.723,670 írtra fokozatos. Hogy ez utóbbi cikk túlnyomó része szintén nem magyar eredetű: szintén felesleges bővebben részletezni.

Így lévén tehát a dolgok: aligha tévedünk, ha a magyar keleti forgalmat az átvitel leszámításával alig tesszük többre a behozatalnál 3, a kivitelnél  $3\frac{3}{4}$ , millió forint értékénél, s ezt indokoljuk is egyszerűen azon ténnyel, hogy mindkét ország termelése ugyanaz, s így mindkét ország kivitele és behozatala egy természetű lévén: ez idő szerint köztök a ter-

melvények cseréje nagyobb mértékben — vagyis a forgalom — nem fejlődhetett ki, s így a forgalom rajtunk át vonul, nyugat ipara cserélvén ki terményeit a kelet nyers termé-nyeivel.

Nem lesz érdektelen talán ezen hozzávetőleges átvitel mérvével összehasonlítani azon apodiktikus igazságu átvitelt a melyet a statistikai hivatal közleményeiben kimutat azon áruk után, melyek nyugatról: tehát külföldről és Ausztriából adattak fel egyenesen keletre, és azon áruk után, melyek viszont keletről adattak fel egyenesen — Magyarországon át — Ausztriába és a nyugati külföldre. Ha e mennyiséget összehasonlítjuk azzal, mely Magyarországon kiraktároztatott és részben itt maradt, részben, és pedig nagy részben, a fentebbiek szerint tovaszállított, de mindenesetre csak követett átvitelt képez: látni fogjuk tisztán a keleti forgalom irányát hazánkon át. Az 1871. évben az 1872-iki év már nem számítható rendesnek — ugyanis következő összegek voltak ezek vámmázsa számára:

	Egyenesenugy adattak fel külföldön és Ausztriában, mint kivitel keletre :	Előbb magyarországi rendeltetéssel adatott fel, vagy Magyarországról vitetett ki :
Kávé . . . . .	31,568	157
Fűszerek . . . . .	820	81
Thea . . . . .	847	1
Déli gyümölcsök . . . . .	7,462	60
Czukor . . . . .	66,282	48,242
Rizs . . . . .	17,880	2
Halak, kagylók s vízi állatok . . . . .	4,695	2,125
Bőrök és prémek . . . . .	6,052	580
Olajok, zsirosak . . . . .	18,508	1,513
Ser . . . . .	10,433	51,909
Szesz . . . . .	3,580	15,492
Bor . . . . .	1,523	29,007
Gyógy- és illatszer anyagok . . . . .	1,077	55
Vegyészeti segéd- anyagok . . . . .	4,360	18,327

	Egyenesen úgy adattak fel külföldön és Ausz- triában, mint kivitel keletre :	Különb Magyarországi rendeltetéssel adatott fel, vagy Magyaror- szágról vitetett ki :
Vegyészeti termelvé- nyek s festékárúk	12,566	10,513
Festő anyagok . . .	4,005	791
Cserző anyagok . . .	1,543	
Gyanták . . . . .	6,662	2,552
Só . . . . .	112,203	201,822
Ásványos vizek . . .	2,475	9,914
Savanyók . . . . .	6,532	4,662
Ólom . . . . .	1,655	1,543
Vas, dolgozott és aczél	111,932	29,534
Higany . . . . .	29	3
Horgany . . . . .	287	38
Egyéb nemtelen fémek	2,517	1,785
Fonalak . . . . .	20,451	853
Pamutárúk . . . . .	37,228	3,040
Lionárúk . . . . .	11,537	18,688
Gyapjúárúk . . . . .	29,140	9,244
Selyemárúk . . . . .	2,498	133
Öltönyök és pipere árúk	10,069	2,806
Papíros és papíros árúk	25,267	30,542
Bőr és bőrárúk . . .	20,067	9,408
Faárúk . . . . .	31,313	38,961
Üveg és üvegárúk . .	27,555	23,514
Kőárúk . . . . .	365	4,075
Cserép és porcellán- árúk . . . . .	16,176	18,560
Vasárúk . . . . .	78,689	27,899
Fémárúk, különféle	4,179	2,532
Gépek és gépalkatrészek	28,568	3,855
Apróárúk . . . . .	21,012	2,429
Szappan és gyertya . .	15,399	4,858
Gyűárúk . . . . .	18,824	14,489

Íme: ezen felette tanulságos összeállítás elegendő fényt vet kivitelünk természetére. Még ha mindazon áru, mely Magyarországon adatik fel keletre, csupán magyarországi szár-

mazású volna is — mely tényre nézve pedig fentebbi jegyzeteink ugyan csak alkalmasak elosztatni az illusiókat, még ezen feltételezett, de meg nem engedett esetben is mennyire túlszárnyalják a kivitel a külföldön és Ausztriában feladott, és Magyarországon át egyenesen keletre szállított forgalom adatai, e számokat nem csak a gyarmatárukbau és vegyészeti anyagokban, hanem a bőrben, olajban, vasban, fonalban, pamut, gyapjú, pipere áruk, üveg, vasáruk, gépek, apróáruk, szappan és gyúárukban, vagyis épen azon árukban, a melyek — mint fentebb kimutattuk — a Magyarországról való kivitelnek is főczikkeit teszik. Lehet-e ezek után még táplálni azon illusiót, hogy a Magyarországról kivitt áruk magyar termelvények, mikor köztudomás szerint nálunk vajmi csekély ezen iparok termelése?

Hasonló összehasonlításra az igazság érzete kényszerít a behozatali adatok vizsgálásánál is. Ha ugyanis azon forgalmat, mely Törökországból, Szerbiából és Romániából a magyar korona területén át szállítatik egyenes rendeltetéssel Ausztriába, vagy a nyugati külföldre, összehasonlítjuk a Magyarországra szállítottal, mely innen a fentebbiek szerint később aztán túlnyomó nagy részben ismét odábbszállítatik: akkor 1871-re a következő adatok állanak rendelkezésünkre, ismét vámmázsa szerint számítván a tételeket.

	Keletről Magyarországon át egyenes rendeltetéssel Ausztriába és nyugatra :	Keletről Magyarországra vagy magyarországi felhúzással nyugatra :
Gyümölcs és kerti termelvények . . . . .	271,572	29,869
Gabona és lüvelyesek . . . . .	367,313	689,116
Növények és növényrészek . . . . .	20,056	51,674
Bőrök és prémek . . . . .	28,471	54,218
Gyapjú . . . . .	96,559	96,559
Toj, szőr és serte . . . . .	1,988	3,160
Zsírok . . . . .	3,485	6,396
Selyem . . . . .	70	115
Kőolaj . . . . .	32,084	46,109

	Keletről Magyarországon át egyenes rendeltetéssel Ausztriába és nyugatra:	Keletről Magyarországra vagy magyarországi feladással nyugatra:
Ehhez jő még darab számra szarvasmarha	6,944	63,204
és köhlábszámra műfa közönséges .	351,800	1015

Ezen árucikkekről van kizárólag tudomása a statisztikai hivatal közleményeinek; de éppen ezek főtételei a magyar behozatalnak is kelet felől. A sertés-forgalomra nézve, mely itt nincs felvéve, érintettük fentebb, hogy az csaknem kizárólag Kőbányára megy, ahonnan aztán meghizlalva szállítatik külföldre. Érintettük pedig fentebb, hogy a keleti behozatal főbb cikkei, a gabna, az élő állatok, a bőr és a gyapjú, az összes behozatal 37 millió forintnyi végösszegéből nem kevesebb mint  $34\frac{3}{4}$  milliót képviselnek. Ha hát látjuk, hogy éppen ezen cikkekben oly tetemes, sőt esetenként túlnyomó a külföldre Magyarországon át egyenes rendeltetéssel való szállítás: nem lehet kétségünk arra nézve sem, hogy a Magyarországra való szállítás voltaképen szintén csak átvitel, s hogy ennél fogva összes forgalmunk kelet felé, behozatal és kivitel egyaránt sokkal inkább csak névleges, tényleg csak átvitel gyanánt tekinthetvén azt.

S ha a közgazdasági helyzetet elfogulatlanul vizsgáljuk: ez eredmény nem is lesz feltűnő. Mi is nyerstermelő ország vagyunk, ők is. Mi is nyers termékeket viszünk ki, ők is. Mi is iparcikkeket hozunk be, ők is. Ennél fogva mi ez idő szerint nem vagyunk egymásnak vevői; ellenkezőleg ugyanazon kínálattal és ugyanazon kereslettel jelenvén meg a nyugati közös piacokon: ez idő szerint is még egymásnak versenyző társai vagyunk, melyek a közös piaczon: nyugaton egymás kárára lefelé szorítják a nyers termények árát, és ugyanazon mérvben felfelé emelik az iparos termények cseréértékét.

És ez főoka keleti kereskedelmünk szomorú helyzetének, melyet a következőkben sem lehet szem elől téveszteni. Csakhogy hasonlóul nem szabad, nem lehet a következőkben szem elől eltéveszteni azon, e tanulmány kezdetén fejtegetett és hangsúlyozott igazságot sem, hogy hazánk ipara kedvezőbb helyzetben van,

mint keleti szomszédainké. Nálunk a házi ipar szétrombolása, a gőzerő megjelenése által létesített krízis dühöngése már megszűnt az ipar terén, iparunk már az új formában, a világforgalom modern behatása alatt fejledezik, míg keleti szomszédaink nagy részénél ez új fejledezés nem mutatkozik, túlnyomó nagy részénél pedig még a krízis meg sem jelent, mely pedig ellentáthatlan erővel és kikerülhetetlenül el fogja seperni a jelen iparállapotokat ott is.

Ily képet nyervén a magyar forgalomról kelet felé: figyelmünket egyes kiviteli utakra fordíthatjuk.

## 2. Keleti forgalmunk a tengeren.

A *tengeri* kivitelnél a főszerepet természetesen Törökország, s itt is legnagyobb részben Konstantinápoly játsza. Ezen forgalom nem is mondható csekélynek. Mint azonban Mac Culloch az ő derék kereskedelmi és hajózási szótárában megjegyzi, az elsőbbség minden előnye a francziáké volt, kik már a 16-ik században kötöttek volt kereskedelmi szerződést az ottomán birodalommal. Csak később nyílt meg a többi nemzetek útja, s a francia verseny sokáig még az angol ipar ellen is sikerrel küzdött. A konstantinápolyi kikötő forgalma egyébiránt az egyetlen, a melyről hivatalos statisztikai adatok bocsáttatnak közzé, — igaz, hogy csak a legújabb időktől fogva: »Mouvement maritime de Constantinople« czim alatt, — a török tengerészeti minisztérium részéről, a mely adatok után itt biztos alapra lehet építeni a hozzávetéseket, a mely előny a török birodalom, sőt általán kelet felé épen nagyon ritkán fordul elő.

Ezen hivatalos adatok szerint átlag tíz év adatai után 2,168 gőzös és 19,980 vitorlás hajó fordul meg *Konstantinápolyján*, összesen 4.395,380 tonna tartalommal, a mihez még Jeni kapu (a márvány tengeri), Scutari és Karvak 'a bosporusi) kikötő még 200,000 tonnával járulnak. Ezen számból az osztrák-magyar tengerészet Anglia-, Olasz-, Görög- és Törökország után sorakozva, 637,734 tonnával vesz részt évente, míg az utánna következő Oi ország csak 303,662, Eranciaország csak 186,255 tonnával. 1871-ben az osztrák-magyar hajó for-

galom megelőzte az olasz és görögöt is, 665,896 tonnára emelkedvén, s így közvetlenül a török és az angol forgalom után sorakozván. Ezen, — magában véve is eléggé jelentékeny eredmény főleg az osztrák-magyar *Lloyd* forgalma majdnem kizárólag, mely társaságnak vannak Konstantinápolyból kiindulólág következő rendes menetei:

1. Syra, Gorfú, Triesztbe (gyorsmenet hetenként egyszer), Syrában csatlakozással Oandia és Corfúban Albánia felé.

2. Várnába gyorsmenet (hetenként egyszer.)

3. Küstendzse és Odessába (hetenként egyszer).

4. Burgas, Sulina, (lalacz és Brailába (hetenként egyszer).

5. Tneboli, Sinope, Samsan és Trapezuntba (hetenként egyszer).

6. Glallipoli, Dardanella, Lagos, Szalonik, Syrába (kéthetenként egyszer).

7. Gallipoli, Tenedos, Smyrna, Rhodusz Oyprus sziget, Beyruth, Jeffa, Port Said, Alexandriába (kéthetenként egyszer).

Ezeken kívül az alexandriai és a bombayi menetek, a melyek azonban már alig tartoznak körünkbe.

Az osztrák-magyar tengerpartot nem érinti más rendes járat Konstantinápoly felé, míg Marseilleből két, Liverpoolból négy társaság tart rendes összeköttetést a konstantinápolyi, a márvány- és fekete-tengeri kikötőkkel.

A mi már Konstantinápoly keleti kereskedelmi forgalmát illeti: hivatalos adatok, és nem hivatalos jegyzetek alapján Sax osztrák-magyar konzul következőre teszi a behozatalt: 1861-ben 256.4, 1864-ben 316.6, a kivitelt 1861-ben 118.5, 1864-ben 138.» millió frankra. Ezen számból azonban levonandó a perzsa és kaukázi átvitel összege. 1869-ben az Európából való behozatal 82.?, 1871-ben pedig 105.1 millió forintra becsültetett, a kivitel forintokban ugyanazon években 30, illetőleg 68 millióra becsültetvén. A konzuláris hivatal följegyzései szerint az osztrák-magyar lobogó alatt a behozatal volt 33.673,759 forint, a kivitel pedig 29.070,401 forint. A behozatal főcikkei általában: a gyapotárúk, vászon, gyapjú, selyem áru, gabna, liszt, fém, szén; a kivitel főcikkei pedig: gyapjú kecskebőr, szappan, bőr, zsírok, ópium, rózsajaj, faolaj, do-



hány és gyapot, a mely utóbbi azonban részben kaukázusi és persa eredetű, részben pusztán átviteli árunak tekintendő.

Az egyes nemzetek részvéte következő a behozatalnál: Anglia 42%; Marseille (francia és svájci, sőt belga árukkal) 22%; monarchiánk (osztrák magyar, porosz és szász árukkal) 16%; Oroszország 9%; Olaszország 6 %; Holland 3%.; Görögország 1 % Északamerika 1 %. Az osztrák-magyar behozatal főleg gyapot és vászonáruk, mű és építész fa, liszt, papír, étel, bőr és gyuáruk.

A kivittlét illetőleg, az főleg átviteli természetű; a termények, illetőleg kivittli áruk nagyobb része ázsiai és áfrikai eredetű lévén; így a rizs, datolya, gyökerek és a tömbeki Egyiptomból; az olaj az égéi tenger partjai és szigetéről, a selyem Brüsszából, a többi cikkek Kisázsziából, végül a rózsaoilaj a Balkán aljáról jó.

Az Európából Konstantinápolyba hozott cikkek különböző nemeire nézve ugyancsak Sax ur összeállítását követve, 1864, 1871 és 1872. évekre kell figyelemmel lennünk, a melyekre nézve adatok vannak, de ez adatok — ismételve kell hangsúlyoznunk — csupán megközelítő értékűek.

A főbb bevittli cikkek voltak milliókban, csak a fél millió forintnál nagyobbakat említve, 1867-ben: vaj (!,..) óra és aranyáru (0.8) szeszes ital (1.2), gyertya (0.), kávé (!.>), gabna és liszt (3.4); szótt gyapotáru (29.), színek (0.6), üveg és porcellánáruk (1.), bőr (1.i), fűszer (O.B), vászonáru (8.4), selyemáru (3.9), nyers vas (0.3), vasáru (1.), kőszén (2.2), bútor, tükör (0.6), papírnemű (0.6), rizs (1.i), cukor (3.6), enni való (1.a), thea (0.6), réz, ólom, ón (1.), másnemű (6.9); összesen 81.4 millió forintig.

A főbb bevittli cikkek 1871-ben ugyancsak e fentebbiek szerint a következők voltak: divatáruk (1.), kávé (8), gyertya (0.6), kőszén (3.-) gabna (4.5), enni való (1.8), arany és ezüst (0.), liszt (6.), vas (2.2), bőráru (3.2), építési fa és gerenda (5.3), gyapot, gyapjú, vászon, selyemáru és ruha (16.4), gyógyszer (4.3), kő, téglá (1.), rizs (1.9), szesz (1.2), üveg áru (0.8), bor és liquerök (2.4), cukor (30), gyufa (1), papír (1.4), apró áruk (2.), összesen 105.4 millió forint értékben.

Végül 1872-ben következő cikkek: T és hosszú szövetek (10), gyapotáru (3.<sub>3</sub>), Mull (3), fehér vászon (3), festett vászon (6), posztó (4), flanel, keztyü (1), gyapjúszövet (1.<sub>5</sub>), divatáru (2.<sub>7</sub>), szőttáru (2.<sub>1</sub>), üvegáru (1.<sub>2</sub>), porcellán (0.<sub>7</sub>), borszesz (1), bor (2) stb. millió forintig. Mint látható, ezen adatok felette ingadozók, s így biztos számításra alapul nem szolgálhatnak, de annyi világos belőle, hogy a cukor, mint szinte az ipar-cikkek, gyapot, gyapjú, vászonáru, üvegáru adják a fősúlyt a forgalomban, a mely forgalomnak azonban egyes részleteire úgyis visszatérvén később, midőn az egyes árucikkekről lesz szó, itt még a Konstantinápolyból kivitt árucikkeket akarjuk felsorolni szintén forint értékben 1871-ről, megjegyezvén, hogy egyáltalában ez az egyetlen kimutatás, a mely létezik a konstantinápolyi kivitelre nézve. Kivitetett pedig ekkor keleti ipartemény (0.<sub>7</sub>), gyapot (2.<sub>9</sub>), gabna (5.<sub>4</sub>), rózsá olaj (0.<sub>3</sub>), gummi (8.<sub>1</sub>), gyapju (8), ópium (5), bőrök (27.<sub>3</sub>), tajték (1), nyers selyem (2.<sub>6</sub>), dohány (0.<sub>2</sub>), összesen tehát ezen cikkeknel 68 millió forint érték.

Az egyes átvitelre nézve azonban úgy látszik, hogy a konzulátus túlságos súlyt tulajdonít annak. Legalább a Pollák-féle becsecs monográfiában a Persiában Tabrison át (tehát Európa felől) bevitt összes áru értéke hivatalos adatok nyomán csak 7.<sub>8</sub> millióra, a kivitel csak 3.<sub>4</sub> millió forintra rúgott, és az összes persa behozatal 16—18 milliót nem haladt túl. Mindazáltal általán véve e számokat megnyugtató alapul el lehet fogadni, annyival inkább, mert az angol konzulátusi jelentésekkel összevetve, meglehetősen megegyeznek azokkal. Az osztrák-magyar trapezunti konzulátus 1873. év végén kelt jelentése csak igen kevés eltérést mutat, a mennyiben az áruk összes értékét az Európából való bevitelnél csak 1.038,846 török lírára, vagyis 9.362,410 forintra becsüli, a kivitelt pedig ugyanakkor 850,900 török líra, vagyis 7.<sub>1</sub> millió forintra (a török lírát 9 írtjával számítva.)

A másik fontos keleti kikötő *Smyrna*, a melylyel szintén meglehetősen élénk kereskedelmi összeköttetése van a monarchiának. A »Monatschrift für den Orient«-ben dr. Scherzer főkonzul e második fontosságú kikötő forgalmáról, s e forga-

lomban az osztrák-magyar ipar részvétéről következő adatokat közli az egyes kivitt árucikkek értékére:

	Behozatott Smyrná- ba összesen :	Ebből az osztrák-ma- gyar birodalomból.
Sör . . . . .	36,900 frt áru	30,400 frt áru
Építési és műfa . . . . .	188,500 »	96,000 »
Vaj . . . . .	345,224 »	55,500 »
Vas és vasárú . . . . .	2,085,000 »	100,000 »
Vegyészeti cikkek . . . . .	216,000 »	56,000 »
Zsírok . . . . .	157,000 »	152,000 »
Üvegárú . . . . .	530,000 »	250,000 »
Apró árú . . . . .	1,460,000 »	190,000 »
Divat árú . . . . .	3,750,000 »	450,000 »
Papír . . . . .	600,000 »	415,000 »
Porcellán, kő . . . . .	180,000 »	40,000 »
Rhum . . . . .	326,000 »	35,090 »
Zsákvászon . . . . .	326,000 »	49,000 »
Hajó ellátásra . . . . .	1,750,000 »	145,000 »
Kötélárú . . . . .	38,000 »	20,000 »
Czipők, bőr . . . . .	200,000 »	20,000 »
Aczél . . . . .	63,000 »	58,000 »
Posztó . . . . .	1,600,000 »	263,000 »
Gyapjuárú . . . . .	3,370,000 »	718,000 »
Gyuarú . . . . .	136,000 »	132,000 »
Szesz . . . . .	245,000 »	12,500 »

Ugyancsak dr. Scherzer összeállításai szerint volna az összes bevételben Smyrnába a magyar-osztrák forgalom részvétele 9%, tehát 7%-al alacsonyabb a konstantinápolyinál is, míg az onnan való gyapot, ópium, viasz, déli gyümölcs stb. kivitelben az osztrák-magyar forgalom csak 14% volna.

Ez adatok, bármily tekintélyes és megbízható forrásból származnak is, inkább csak hozzávetőlegesek, semmint pontosak. A mi célunkra nézve azonban: a kereskedés irányának megismerésére kielégítők.

A többi kikötők forgalmáról még kevesebb a biztos adat, s így épen oly téren állunk, a hol a statistika teljesen megszűnik. Meg kell ugyan említenünk, hogy az egyes nemzetek kiviteli tételeiben szerepelnek e Törökországba való kivitel té-

telei is, hanem ezekről pozitív arányokat alig lehet venni kiindulási pontul. Ezen forgalom nagyságát a különböző statisztikai adatok különböző mérvűnek tüntetik fel, minden bizonyosság nélkül. így Block az »Annuaire«-ben 350 millió frankra teszi a bevételt, 150 millióra a kivitelt, a nélkül azonban, hogy ez adatok pontosságáról jót állana. Az angol konzulátusok jelentései a török kivitelt 10.000,000 font sterlingre, a behozatalt 18.<sub>s</sub> millióra, az összes forgalmat tehát 285 millió írtra teszik, a mi talán közelebb jár a valósághoz, mint a Sax ur adataira épített arányszámok, jagy a francia statisztikus adatai. Ezen számból az angol bevétel volt 1867-ben 66.<sub>2</sub>, 1870-ben 7 0.<sub>8</sub> millió forint, mihez a Romániába való bevétel ugyanazon években 4.<sub>3</sub> és 5.<sub>6</sub> millióval járult. Az angol kivitelt pedig ugyanazon években volt 40.<sub>s</sub> és 66.<sub>3</sub>, illetőleg Romániával 5.<sub>2</sub> és 10.<sub>4</sub> millió forint. Az összes behozatal 185 milliójából tehát az angol behozatal mintegy %-öt tett, a kiviteléből mintegy  $\frac{1}{2}$ -et. De a számok — ismételnünk kell — inkább hozzávetőleges, semmint általános igazságok.

A kérdés, mely úgy itt, mint a többi keleti kikötőknél bennünket érdekel, csupán az, hogy mily arányban van az osztrák-magyar forgalom képviselve a keleti kereskedelemben? És a tengeri kereskedelemre nézve bizvást elfogadhatjuk az összes adatok egybehangzó tanúsága szerint a Sax által Konstantinápolyra nézve felállított adatokat általánosakul, a mely szerint az összes tengeri keleti forgalomból 42 % Anglia, 22% Marseille és csak 16% az osztrák-magyar forgalom; Oroszországra ugyanezen adatok szerint 9%, Oroszországra 6%, Hollandra 3%, Görögországra és Északamerikára 1 — 1% esvén. Ezen arány szám ha hibás, inkább azért hibás, mert tulkezdvező, semmint mert túletét. A fentebbi adatok Smyrna forgalmáról — fájdalom! nagyon is igazolják, hogy ennél többet egyáltalában nem lehet felvenni.

Ezen arányszám ha kedvezőtlen önmagában véve is, még kedvezőtlenebb hátere miatt. Ugyanis ezen forgalom magában véve sem tisztán az osztrák-magyar monarchiáé, hanem tetemes mértékben porosz és szász áru; és a mi még szomorúbb, de még kétségtelenebb tény reánk nézve, az az, hogy ezen megmaradó részből is elenyészőleg csekély a magyar forgalom.

Itt ugyanis csak Trieszt vehető tekintetbe, — Fiúménak kereskedelmi forgalma elenyészőleg csekély lévén ez irányban. A hivatalos adatok szerint, — melyek még közzétéve nincsenek, de a melyeket a tengerészeti hatóság volt szives közölni a szerzővel, — 1873-ban Fiúméba érkezett

görög vitorlás	60,	tonnatartalma	6145,	érték	854,410	frt.
orosz »	1,	»	214,	»	40,000	»
török »	11,	»	596,	»	45,000	»

Fiúméből indult ugyanakkor:

görög vitorlás	60,	tonnatartalma	6145,	érték	26,456	frt.
orosz »	1,	»	214,	»	26,250	»
török »	11,	»	596,	»	28,272	»

Aránylag még kedvezőtlenebb az 1874. évi forgalom Fiúmera nézve a keleti üzletben. Érkezett ugyanis ekkor

51 görög vitorlás	3830	tonnatartalommal	és	402,850	frt	ért.
1 török »	30	»	»	2,400	»	»
2 orosz »	484	»	»	64,000	»	»
2 oláh »	358	»	»	24,000	»	»
1 orosz gőzös	1415	»	»	216,000	»	»

Aránylag még kedvezőtlenebb az 1874. évi forgalom Fiúmera nézve a keleti üzletben. Érkezett ugyanis ekkor

Látni való, hogy a magyar kikötő még visszterhet sem volt képes adni legtöbb esetben, nem hogy kivitelre képes lett volna saját iniciatívájára.

Ezen körülménynek ezer és ezer oka van. Fiume ha-Ez évben ugyanis az orosz, és oláh hajók gabonát hoztak be, s innen a nagy behozatal, de ez csupán a végtelenül rossz esztendőnek volt tulajdonítható.

Ugyanazon évben kiindult Fiúméből:

52 görög vitorlás	3845	tonnatartalommal	200,902	ft	értékkel
1 török »	30	»	300	»	»
1 orosz »	264	»	üresen		
2 oláh »	358	»	26,410	»	»
1 orosz gőzös	1415	»	üresen.		

nyatlása a trieszti vasút megnyíltá óta tetemes, s a legtöbb óriás áldozatokkal létesített vasúti csatlakozás eredménye még mindig kétséges. Hanem annyi bizonyosan áll, hogy ha a Fiúmét illető építkezések végre lesznek hajtva: Magyarország kiviteli útja kelet felé Fiúmén át tengeren is megnyitattik, s

Fiume ez által Magyarország keleti érdekeinek is nagy mérvben szolgálhat.

A mi egyáltalában illeti Fiume és a magyar-horvát tengerpart forgalmát a kelettel: a hosszújárata magyar hajókról kiadott statisztikai adatok szerint 1872. szeptember 1-től 1873. végéig, tehát 16 hónap alatt a hosszujárásu magyar hajók 75 ízben érintették a török, 111 ízben az orosz, 3 ízben az oláh partokat. Ezen 189 járatból esik Odessára 68, Konstantinápolyra 30, Sulinára 17, tehát e háromra együtt 115. Hogy e hajók majdnem kivétel nélkül csupán gabnaforgalmat létesítettek, felesleges érinteni is.

A fiumei kereskedelmi és iparkamara jelentése szerint következő volt Fiume behozatala osztrák forint értékben:

	1869-ben	1870-ben	1871-ben
Törökországból	806,763	384,635	230,000
Görögországból	14,450	9,030	196,513
Moldvából	—	—	372,420
Oroszországból	864,008	—	789,200

A kivitel pedig ugyanazon években:

Görögországba	143,241	91,137	176,702
Oroszországba	580	—	—
Törökországba	6,252	4,200	1860

Ezen számok bizonyítják a kiviteli csekélységet, a mely a nagy forgalom, például Trieszt forgalmi adatai mellett nem is tényező. Sajnos, hogy a nevezett kamra jelentéséből nem lehet tudni, mily mértékben, és minő árucikkek szállítottak az egyes keleti tartományokba, és keleti tartományokból. Azt hisszük azonban, hogy ha tekintjük azon arányt, melyben a hajó-forgalom volt a nevezett országok lobogója alatt, s ha számbavesszük a Triesztből kivitt áruk felosztását: úgy körülbelől vonhatunk következtetést a Fiuméba behozott, és innen kivitt árucikkek természetére és irányára is.

Ezen adatokhoz függelékül meg kell jegyezniük, hogy a Lloyd által közvetített fiumei - forgalom, mely 1872-ben 124,781, és 1873-ban 126,927 mázsára ment, nincs ebbe beleértve. Ez ugyanis mindig Triesztbe vitetvén előbb: oda számmítatik be. A fiumei cikkekből keletre a Lloyd főkönyvei

szerint következő mennyiségek szállítalak: Alexandriába 46, Konstantinápolyba 3635, Görögországba 2187 mázsá; az összes nem múlván felül a kivitelnél 10,000 mázsát; míg a behozatal 18,663 mázsára rúgott, a melyből 12,000 mázsá odeszai gabona volt. Úgy látszik, az orosz behozatal legnagyobb része csakugyan a rendkívüli időjárásnak tulajdonítható, a mely nem adván elegendő termést Magyarországon, a behozatalt fedezte innen. Különben rendes időben is sok orosz gabona hozatik Fiúméba, hol a gőzmalomban megerőltetvén, magyar liszt czége alatt szállítatik tovább igen gyakran Trieszten át Bahia vagy Rio de Janeiróba is.

A mi már Triesztet illeti, onnan a hajóforgalom kétségkívül tetemes kelet felé. így a tengerészeti hatóság által 1874-et illetőleg kiadott trieszti hajózási statistika adatai szerint a tonna tartalmat tekintve, érintette hajó Triesztet 1874-ben Görögország felé való útjában vitorlás és gőzös együtt 60,547, mi az előbbi évekhez képest, hol a tonnaszám majdnem egyenlően 25,000—32,000-ig ingadozott, nagy mértékű haladás, Törökország felé a tonnaszám 148,121 volt, s ez körülbelől egyenlő minden évben 1870-től fogva. Lobogók szerint

görög hajó volt	367,	tonnatartalma	46,117
török lobogó	94,	»	6,439
orosz »	18,	»	8,475
oláh »	5,	»	534

Ezen adatok is mutatják, a mi különben természetes is, hogy a forgalom főleg osztrák-magyar és idegen hajókon közvetített kelet felé. így például a török forgalom közvetített tonnaszámokban 1603 osztrák-magyar, 4929 ottomán, és 9226 idegen tonnával; Románia-felé 333 osztrák-magyar, és 7930 idegen tonnával; Oroszország felé 11735 osztrák-magyar, 2856 orosz és 9226 idegen tonnával, a mely számok főleg a Lloyd és angol hajók forgalmának eredményei, ámbár ezen számokba a Triesztből kiindult hajók száma nincs betudva, csak azoké, a melyek útközben érintették Triesztet, s így a Lloyd egész keleti forgalma kihagyatott belőle, melynek pedig épen végpontja Trieszt.

Ha a kereskedelmi kamara által kiadott kereskedelmi forgalmi adatokat tekintjük, hol Trieszt hanyatlása szembe-

szökő adatokkal bizonyítatik be, úgy találjuk, hogy az összes forgalom 1871-től 156,3 millió bevitel, és 110,4 millió kivitelről fokozatosan sülyedt alá 1874-ben 128,3 millió bevitel és 92,6 millió kivételre. De találjuk azt is, hogy e bevitelnek állandóul mintegy fele foganosítottik idegen lobogó alatt, inig a kivételnek több mint  $\frac{2}{3}$ -ad része osztrák-magyar lobogó alatt folyik. Ez a Lloyd hatása.

A mi a keletre való bekozatal és kivétel értéket millió forintokban illeti: íme a legutolsó évek adatai.

	1871	1872	1873	1874
Oroszországból	4,3	5,3	7,3	7,3
Törökországból	22,1	21,3	19,3	16,1
Romániából	1,4	3,3	4,1	3,1
Görögországból	4,3	3,3	4,3	4,1
	1871	1872	1873	1874
Oroszországba	1,3	1,3	1,3	0,3
Törökországba	21,3	20,3	20,3	17,1
Romániába	0,2	0,2	0,3	1,3
Görögországba	3,3	3,3	3,3	2,2

Ez adatok is mutatják, hogy az utolsó évek egyáltalán véve a keleti forgalomra nézve is hanyatlást szültek. Velenceze versenye sok forgalmat elvont a Brenner útján Triesztől, e mellé még a pénz és hitelviszonyok meggrázkódása itt is éreztette hatását.

A mi már az egyes behozatali cikkekkel illeti: kelet felől Triesztbe következő cikkek és következő mennyiségekben hozattak be, összehasonlítva a keleti behozatalt az összes triesti behozatallal. Az aszfalt 2374 mázsájából török 1442; a mireny 2 mázsája, a balzsam egy mázsája török, a bor 149,116 mázsájából 17,272 török, 14,999 a jónszigetéről, 1285 Görögországból való; a kávé 153,437 mázsájából 744 török; a borsból közel 1000 mázsa, a festékek tetemes része, a kagylók 6709 mázsájából 652 török, a nyers gyapot 522,218 mázsájából 33,201 török, a sajt 6887 mázsájából 1039 török, a gyümölcsökben a fige, cédrus, datolya, citrom, mandula, dió, olaj, szőlőben (ebből 116,082 mázsából 113,435 török) tekintélyes részt vesz; az ópium 215 mázsájából 210 mázsa török. A zabból (66,591 staja) 40,279 török,



12,527 orosz és 2,788 görög, a búzából (1.172,248 staja) 822,758 orosz, 16,347 török, 226,737 oláh; a gabonából megfelelő rész, szintén a tengeriből, a keletre esik. A nyers gyapjú 41,790 mázsájából 18,584 esik török. 3,570 orosz, 2,854 görög, 2,286 jón behozatalra, sőt a feldolgozott gyapjú 673 mázsájából is 304 mázsa török. A különböző áruk 80,348 forintjából 16,927 esik Törökországra, a faolaj 216,230 mázsájából pedig 18,987 török, 32,671 jón és 1,288 görög behozatal; a finom rózsaoilaj 101 mázsájából a török behozatal 64 mázsa. A bőrökből a bárány és kecskebőr 39,724 mázsájából a török behozatalra 16,559, a görögre 5,782, a jónra 4,919 mázsa esik; a szappan 6,901 mázsájához a török behozatal 1909, a jón 3,388 mázsával járul, a magvak 1,926 mázsájához a török behozatal 351 mázsával részesül, a tajték 6,400 mázsája mind török, a dohány 131,363 mázsájából 63,911 esik a török, 4,668 a görög behozatalra stb. A többi behozatali cikkekben is részesül a keleti forgalom, azonban részben jelentéktelen módon, részben pedig úgy, hogy feltűnő volta miatt kénytelenek vagyunk egyszerűen reexportnak tartani; mint a minő Magyarország kereskedelmi mérlegében is nem egyszer előfordul.

A mi a kivittelt illeti tengeren: itt már természetesen egészen másnemű áruk szerepelnek. Az ecet 10,237 mázsájából 1,970 megy török földre, a szesz 101,099 mázsájából 31,481 török, 2,500 jón kivitel, a rhum 57,106 mázsájából 35,440 török és 8,396 görög kivitel, az ásványvizek 1,927 mázsájából a török kivitel 1,323; a fegyver 251 mázsájából 98 török földre megy; a sör 111,997 mázsájából 24,837 kerül török földre, a szalmakalap kivitel mind keletre szól, szintén a kocsi kivitelis; a papír 125,292 mázsájából 71,971 megy török, 2,413 orosz földre; a játékkártya 31,426 tuczatjából 27,519 került török földre; az ékszerek és apróáruk 12,986 mázsájából 7,976 török, 355 orosz és 1,055 görög kivitel, a kávé 56,105 mázsájából 9,072 török, 1,180 görög és 3,821 jón fogyasztás; a cukor 136,256 mázsájából 13,748 esik a jón, 3,947 a görög és 26,721 a török kivitelre; a festő anyagok nagy részének szintén tekintélyes helyet kell e kivitelben tulajdonítanunk. A feldolgozott gyapot 97,160 mázsájából 36,040 ment a török, 3,080 a görög, és 3,496 a jón kivitelre,

a fűszerárúknak (5,913) mintegy fele, a vasnak és vasmunkáknak mintegy  $\frac{1}{6}$ -od része (például sínek 49,092 mázsájából csak 2,100), a gyümölcsből aránytalan csekély rész a keleti kivitel, hasonló áll az életneműekre nézve, csak a rizs 98,952 mázsájából esvén 11,137 a török és 7,387 a görög kivitelre. A gyapjuárúk 8,124 mázsájából azonban 5,686 megy a török és 286 a görög földre; a faárúk 7,667 mázsájából pedig 2,775 a török és 726 a görög földre. A fa-kivitel, úgyszintén a donga kivitel is aránylag szerfelett csekély kelet felé, inkább nyugatra és Egyiptomba szállítván az. A faeszközök (10,734) mintegy  $\frac{2}{10}$ -öd részben mennek keletfelé, és gépek 662,707 mázsájából 181,179 volt a török, 223,054 a jón és 44,804 a görög kivitel. A különböző áruk 1,548,709 forint értékéből Törökország fizetett 928,435, Görögország 196,958, a jón szigetek 118,782 forintot. A feldolgozott ércneműekből mintegy  $\frac{1}{3}$ -edrész keleti kivitel, az olajneműekből aránylag csekély, a szépművészeti tárgyak 91,219 forint értékéhez Görögország 22,776, Oroszország 11,190 és Törökország 6,440 forinttal járult; a faórák  $\frac{2}{3}$ -ada ment keletre, a bőrökből, halakból és bőrmunkákból aránylag legkevesebb. Az építési kövek is inkább Egyiptomban keltek: a só kivitel szintén csekély volt keletre, szintén a szappan, mustár és magck, továbbá a selyem kivitel is. A stearin gyertya kivitel 10,196 mázsájából a török 1,898, a jón 780, a görög 576. az oláh 822 mázsát fogyasztott el, míg a tudományos és zeneeszközökből (181,408 írthoz) Törökország 50,099, Oroszország 44,188 írthoz járult; a különböző szöveteknél szintén tetemes volt (1,741 mázsából) mintegy  $\frac{1}{3}$ -ad a keleti fogyasztás. Az üveg 58,086 mázsájából a jón szigetekre 1,484, Görögországra 5,274, Törökországra 24,009, Oroszországra 1,815 jut. Hasonló az arány a tükrökre (710 mázsa) és az üveg csecsebecsére. Ezen árucikkekben volt a legfőbb kivitel kelet felé, és bár más árukban is volt esetleges kivitel, annál kevésbé kételkedni, hogy épen ezen áruk képezik az osztrák-magyar kivitel természetes árucikkeit kelet felé: mert épen ez árukban állandó évről évre a kivitel, és épen ez árukra nézve nagy mértékű hasonlóság mutatkozik a konstantinápolyi és smyrnai behozatal adataival, a melyeket fentebb érintettünk.

Nem lehet semmi kétség sem az iránt, hogy ezen forgalom tetemes része a Lloyd gőzöseinek köszönhető, s így azon czél, a melylyel alapított a nevezett társaság, s a melylyel subventionáltatott a kormány részéről, el van érve Ausztria részére legalább nagyjából. Említendjük lejjebb, hogy még az osztrákoknak is vannak jogos követeléseik és panaszai e társaság ellen. Annál nagyobb mérvűek a mi panaszaink, kik az 1872: XXVI. t. ez. értelmében szintén kötelezve vagyunk a subventióra. Ezen panaszok és kívánalmak azonban lentebb fognak tárgyalatni.

Hogy Trieszt kivételében mennyi része van a magyar iparnak kelet felé: azt majdnem lehetetlen eldönteni. A déli vasútnak mind nagykanizsa-pragerhofi. mind zágráb-steinbrücki vonalától vannak ugyan derék, használható kimutatásaink a hivatalos statisztikai közleményekben, azonban ezek csupán azt mutatják, hogy mily mérvű volt a ki- és bevitel a magyar korona területéről a jelzett irányban, a miről legfeljebb arra lehetne következtetést vonni, hogy Trieszt forgalmában mennyivel szerepel a magyar termelvény; de arra, hogy a kelet felé menő trieszti forgalom mennyi részben magyar eredetű, nagyon merész dolog volna innen vonni a következtetést, s egyáltalában nagyon indokolatlan volna minden ezen alapra fektetett okoskodás. így a buda-pragerhofi vonal fő kivitele a gabna és őrlemények; de azokból csak kis rész megy kelet felé. A sör-kivitel csekély, boré csökken (99,764 mázsáról 45,459-re), a szeszé szintén, de ennek oka inkább az olasz vámpolitikában, mint másutt keresendő stb. Egyáltalán ez adatok nem elegendőleg biztosak arra, hogy következtetési alapul volnának tekinthetők.

Így egyáltalán mondhatjuk, hogy ha az osztrák-magyar tengeri kivitel csekély keletre: még csekélyebb, majdnem semmi, a magyar rész ebből. Az egyes fogyasztási piacoknál látni fogjuk ez állítást illusztrálva más oldalról is kétségbevonhatlanul, lentebb külön fogunk visszatérni a teendőkre a tengeri forgalom emelésére, s külön arra, mily cikkeknek nyílnának erre útja.

### 3. Keleti forgalmunk a Dunán.

#### *A Duna a második közlekedési út.*

Ezen ut már korábban felhasználtott a kereskedelesre. A XVII-ik század végén Kleemann Miklós a fekete tengerig lement hajón, Gollner Bálint 1785-ben szintén egész Konstantinápolyba, de e szórványos kísérlet hosszú ideig elszigetelten ált. A Vaskapu név alatt ismeretes 3—500 öl széles, 1,400 öl hosszú sziklahát, mely  $9 \frac{1}{8}$  lábnyi vízállás mellett hajózható csak, nagy gátja volt a kereskedelesnek, gr. Széchenyi István működése óta változatlanul maradt e tekintetben a helyzet, csupán egy kényelmes ut vágatván a folyó mellett, melyen az áruk a hajózás akadályoztakor (a mi az utolsó évtizedben átlag 151 napra terjedt) átszállítottak. Ez azonban költséges, s így a természeti útnak előnyeitől meglehetősen meg van fosztva a magyar kereskedeles. Az európai Pontus-értekezlet Londonban 1871-ben kimondván, hogy díjak szedésére feljogosítottak a munkálatokat foganatosító kormány: a magyar kormány már is megkezdte az előmunkálatokat, s a remény alapos, hogy e főakadály hova-hamarább el fog tűnni. Ez annyival inkább kívánatos a magyar kereskedeles érdekében, mert a szulinai torkolatnál befelé is mintegy 50 mértföld hosszat a tengeri vitorlás és gőzhajókkal is hajózható lévén a Duna; Románia és Bolgárország partvidéki részein a tengeri utón túlnyomó angol és francia ipar folytonos tért hódít. Iparcikkeket ma nagyon keveset szállítanak ez okból a Dunán, mert a szállító ki van téve annak, hogy a vaskapunál kedvezőtlen vízállás mellett hosszú időig vesztegel árucikke, s azalatt talán a piacz esélyei elvesznek: vagy pedig óriás költséggel kell a tengelyre rakást, kocsin szállítást, s ismét hajóra rakást teljesíteni, mely mint Budapest példáján tudjuk az összekötő vasút hiányánál fogva az állami és déli vaspályák közt való tengely-közlekedés miatt óriás mértékben csökkenti a Dunaverseny képességét.

Hogy ez tényleg így van: daczára az európai dunabizottság által elköltött millióknak: arra útmutatást ad a statisztika is. A Sulinán ájtött és a Dunáról jött hajók összes szá-

ma 498,290 tonna volt 1872-ben. Ebből 148,089 esik az angol, 142,187 a görög, 56,394 az osztrák-magyar forgalomra, melylyel majdnem egyenlő a török és olasz, fele a francia, ne gyede az orosz, nyolczada a román, a többi norvég, német és hollandi hajó, volt. Az osztrák-magyar forgalom tehát csak

11.3 %-ja az összes forgalomnak, és e részesülést arány is csökken évről évre, az utolsó évtized átlag 18.i % esvén e lobogóra. Minthogy pedig ezen forgalom az Al-Dunáról a tengerre kimenő hajók forgalmát jelenti: természetes, hogy azoknak be is kellett jönni az Al-Dunára, a mi a tengeri hajókra nézve ugyanazon utón történt.

E hatalmas folyó, mely 126.<sub>s</sub> mértföld hosszban hanzánké, s így hajózható medrének 36.3 %-a esik reánk, a fentebb említettek folytán mindez ideig nincs eléggé felhasználva a forgalom céljaira. A közmunka és közlekedési minisztérium által kiadott statisztikai adatok szerint az összes gőzhajózási forgalom 29.<sub>s</sub> millió mázsára ment Magyarországon az 1872. évben, ehhez, hogy mennyi forgalmat adtak a vontató hajók, talpak, szálak stb. nem lehet kimutatni. Kőnek kézikönyve szerint 46.2 millióra menne e forgalom, mely arányok szerint való következtetés. A statisztikai hivatal csak az osztrák határ felé való forgalmat jelzi mindkét nagy gőzhaj ótársaságoknál. A vontató hajók forgalmára nézve a kereskedelmi és iparkamara nagy művében vannak csak adatok. Ezek szerint ugyancsak 1872-ben 906 vontató hajón felfelé 4.<sub>9</sub> millió mázsa áru érkezett (ebből csak 0.7 különbféle, a többi mind gabnanemű). E tételt megkészserezve (pedig a lefelé menő hajók rendszeren nincsenek úgy megrakva) ezen 9.<sub>8</sub> millióval együtt sem ad 37.<sub>7</sub> milliónál többet a forgalom, pedig abba már a Száva, Tisza, Dráva és balatoni gőzhajózás adatai is belefoglatatnak.

A forgalom főleg a szab, dunagőzhajózási társulat által közvetítettik, mely 1830. óta folyvást erősödve, ma tényleg, részben az 1873: XIV. t. ez. által is segítve, az egész Duna felett uralkodik. Van 1874 végén a társulati üzletjelentés szerint 179 gőzöse 15,926 gőzerővel, és 655 vontató hajója. Forgalma volt 1.489,545 utas és 20.971,341 mázsa teher. Sajnálatos, hogy ezen teherforgalom nincs részletezve. Csupán az

van kimutatva, hogy 9.799,790 mázsa tett belőle kereskedelmi árut, 7.000,543 tett gabnát és 4.171,008 az üzleti szenet. Némi támpontok azonban mégis adatnak. Így emelkedés van az építési és tűzifa, a gabona, a gyapjú áru, festékek és festék anyagok, úgy szintén a zsirárúknál, míg a vasnál és a vasáru, márvány, kő, liszt, őrlemények, só, dohány, bőí' és szilvánál apadás mutatkozik. Ezen cikkek közül a fa kiviteli, a gabna behozatali, a vas, gyapjú, liszt, bor, szilva stb. kiviteli cikkek. Az egyes cikkekre nézve az egyes fogyasztási piacok lent következő összeállításából láthatjuk a változás mérvét.

Nem érdektelen végül az egyes menetek forgalmi statisztikáját látni, a mely csupán az áruknál, ("melyekből a kocsi, lovak és ebek, mint szintén sertés is külön számíttatnak,) a következő volt a keletfelé járó meneteknél: a zimonypancsovai járatoknál 26,842; a budapest-orsovai hajókon 21.169,214; a budapest-galaczi gyorshajókon 1,442; a sziszekzimonyihajókon 1.750,056; az orsova-sulinihajókon 11.723,095 s végül a galacz-odessai járatokon 188,084 mázsa. Mint látható ez összeállításból, budapest-orsovai és orsova-sulini hajók képezik a forgalom nagy részét, a 41 szállított kocsiából is az elsőre 24, az utóbbira 6 esvén. Ha ezen mennyiségek részletezve is volnának: kétségkívül felette becses adalékul szolgálnának a dunai forgalomra.

Sajnálatos, hogy főleg az aldunai állomások forgalmi statisztikájára nézve nem tartalmaznak e jelentések semmi részletes adatot: sem az ipar és kereskedelmi kamara jelentése Orsován túl nem veszi figyelembe csupán a gabona felhozatalra nézve. Ez tett Giurgevón 63,655, Kalafáton 39,982. Mogurellon 5,884; Nikopolin 29,500; Orsován 29,425; Opatován 10,204; Lom-Palánkán 25,150; Palánkán 26,355; Pancsován 69,990; Radujeváczon 11,877; Rusesukon 14,300; Sistonon 53,700; Turn-Szeverinben 22,477; Viddinben 47,850; Zimonyban 20,550 mázsát, összesen 534,800 mázsa. Ha pedig szigorúan csak azon állomásokat vesszük, honnan belföldi termés nem adathatott fel, úgy a gabna behozatal eredménye 471,000 mázsa, a mihez körülbelől ugyanannyi szállított vontató hajókon. A magyar gőzhajó-társaság adatai, úgy szín-

tén a keleti forgalom többi cikkeire nézve szóló tételek hiányoznak, s így azokról szólni nem lehet.

Különben ez év nem volt kedvező. 1873 végétől egész 1875 aprilig kellett az igazgatóság jelentése szerint 120 hajónak, mely gabnát volt behozandó, várni a vaskapunál a csekély vízállás miatt, s az üzlet már szeptemberben megakadt az alacsony vízállás miatt. Ennek következése az volt, hogy az áru forgalom részben Trieszt, részben pedig a lemergi vasút felé vette útját, a mi lényeges változást hozott létre az üzlet-eredményekben. A társaság Galacson a Lloydal, Ruscsukban a török vasúttal, Giurgevón az oláh vasúttal, Baziáson az osztrák államvasúttal, Mohácson a mohács-pécsi vasúttal és Gomboson az alföld-fiumei vasúttal van közvetlen kapcsolati szolgálatban, s ez által nagy mérvben emeli a forgalmi könnyebbitéseket kelet felé. Meg kell említenünk, hogy a társaság a Száván is tart szolgálatot, mely a bosnyák forgalom legnagyobb részét közvetíti, s legújabbán a Kulpa hajózást is megkezdette Sziszektől Károlyvárosig, mi által az Alduna Eiumével jött kapcsolatba.

A folyó 1875-ik évre sem lát az igazgatóság semmi kedvező kilátást. A krízis szerinte még tart, a gabnakereskedés nem akar megindulni. Azonban a kereskedelmi javak és fa szállítást kielégítőnek tartja, a mi valószínűleg legalább is úgy vonatkozik Magyarországra nyugati behozatalára, mint a keleti forgalomra.

S az első magyar gőzhajótársaság szomorú bukása után, melynek forgalma mintegy 9.5 millió mázsára ment már, a jelenlegi verseny télen helyzetet egészen azon hatalmas társaság uralja. Lentebb látni fogjuk, hogy tarifáihoz fér is nem egy megjegyzés. A győri és a nagybecskereki társaság nem képes versenyt tartani e hatalmas társasággal. Még kevésbé az egyesek, kik közül Luczenbacher Pál 1.971,000 mázsát, Pfeifer József 881,952 és Érti Károly 523,400 mázsát szállított az 1872 év alatt. így a társaság állapota, ha jogilag nem is, de tényleg minden esetre monopólium, s az aldunai forgalom általa közvetítettik csaknem egészen. Ez aldunai forgalom fontossága azonban éppen azért nagy, mert a nyers termékek szállítása mindenestre versenyképesebben történhetik

vízen, mint szárazon, ezáltal tehát a vízteher is sokkal olcsóbban szállítható ez úton nyugatról keletre, mint vasúton, tekintetbe sem véve a most létező kőúti összeköttetéseket. Ezért érdemi meg a Duna ügye a különös figyelmet részünkről, mert kétségtelenül sok reményt köthetünk hozzá, s ha egyszer a vaskapunál levő nehézségek meg lesznek oldva: valóban nem lehetetlen, hogy a czélszerű vasúti, és csatorna hálózáttal segített aldunai hajózás által a fekete tengernek kereskedelmi birtokába jutunk.

Hogy ez ma mért nem lehet, s mik a teendők ez irányban: arról lentebb fogunk szólni.

#### 4. Keleti forgalmunk a szárazon.

A *harmadik ut a szárazföldi*. A mi ezen irányban a legfontosabb közlekedési utakat illeti: azok a Románia felé 98.-Bosnyákország és Hercegovina felé 77.7, Szerbia felé 51.i, összesen keleti szomszédaink felé 227.6 mértföldet képező (Ausztria felé 272.5 mértföld határ esik) határon át a következők voltak: Szerbia felé a Duna; Bosnia és Hercegovina felé részben az Unna, Grlina, Száva folyók mentén létesített primitív utak, Románia felé végre a vulkáni, vöröstoronyi, törösvári, bodzái, ojtózi, ghimesi, tölgyesi szorosok képezik a természetes kereskedési ágazatokat, a melyek ugyan még nem rég is teljesen el voltak hanyagolva, de az újabb oláh kormányok belátása ismét kiépítette őket, úgy hogy a konzuli jelentések, s az angol reportok csaknem egyértelműleg emelik ki azon tevékenységet, mely ez irányban Romániában mutatkozik, szemben azon elhanyagolással, mely Szerbia, Bosnia és Hercegovinában mutatkozik. Ez utóbbi helyek nagyrésze, mint a lentebb következő összeállításból is látszik, a hol minden vidék utjai névszeri nt is fel vannak sorolva, teljesen elhanyagolt közlekedési állapotban van, úgy, hogy a forgalom nagyjából csak egyes lovakon, s emberi erővel foganatosíttatik. Hogy a magyar oldalon a közutak állapota általában véve hanyatlásnak indult a legutóbbi években, azt tudja mindenki. Azon jelentés azonban, melyet a közmunka és közlekedési minister az orszá-



gos közlekedési eszközök hálózatáról bemutatott a törvényhozásnak, minden igyekezet mellett is, hogy az államnak nagyobb része érdekeltégi kezelésbe menjen át, nagy figyelmet tanúsított e kapcsolati utak iránt. Így a héjasfalva-ghyemesi 17, a brassó-határszéli 3.4, vöröstoronyi 2.-., ojtózi 12.3, eszék-bródi 9.3 mértföld hosszú államutak jövőre is' államutakul terveltetnek, s ha a versecz-fehértemplomi, s a fehértemplom-belobrecskai rész helyett az ulna-belobrecskai vonal vétetik államkezelés alá; ezzel a hálózat sorsa nem rosszabbodik. Ezenkívül új államutakul terveltetnek a keleti határon fontos útvonalak közül a fehértemplom-orsovai 17, a lugos-pancsovai 18, az illova-gradiskai 6, a szászrégen-tölgyesi 19.3 mértföld hosszú vonalak. Ez adatok mutatják, hogy a közutak kapcsolata nézve is a legközelebbi jövőre bőven ki van jelölve az irány, s hogy a magyar kormány eléggé érzi itt is a közlekedés fontosságát.

Ezek szerint jelenleg van használható jó köut állami kezelés alatt keletfelé: a ghymeszi szoroson Csikszék és G alacz közt, az ojtózi szoroson Kézdi-Vásárhely és Galacz közt, a tömösi szoroson Brassó és Bukarest közt, a vöröstoronyi szoroson Szeben és az Olt mentén Slatina közt; ezeknek folytatása is tűrhető. A eszék-bródi államutnak nincs folytatása Boszniában; a tölgyesi szoroshoz Szászrégen és Jassy közt terveit államutnak szintén nincs. Egyáltalában ez idő szerint csupán Románia felé van utainknak folytatása a fentebbieken kívül még Hátszeg és Krajova közé eső Vulkán szoroson is, mint szintén a Duna és az Olt mentén több csatlakozó, tűrhető útvonal. Szerbia és Bosznia felé ez is hiányzik.

Ezen ut forgalmára nézve szolgálnak a fentebb felsorolt adatok, beleértve a dunai forgalmat is. Hogy az egyes országok közt mint oszlik meg a mennyiség csupán az egyes legfőbb cikkeknek tekintve: a statistikai hivatal adatai következőkben mutatják. Először az onnan való behozatal volt 1871-ben, mázsákban:

	összesen:	ebből oláh:	szerb:	bosniai:
Búza	82,754	51,138	17,515	14,101
Tengeri	466,429	340,095	480	125,850
Ökör (darab)	33,427	2,722	17,392	12,313

	összesen :	ebből oláh :	szerb :	bosniai :
Tehén (darab) .	28,047	4,644	9,262	14,141
Sertés (darab) .	543,184	87,856	348,757	106,571
Közönséges bőr	30,160	15,921	13,749	498
Nyers juh bőr .	23,626	8,327	10,869	4,430
Nyers gyapju .	96,557	68,971	26,836	750

Fentebb érintettük, hogy ezek a forgalomnak több mint  $\frac{4}{5}$  -ödét képviselik a behozatalnál. Lássuk most a kivitel legfőbb cikkeit.

	összesen :	ebből oláh :	szerb :	bosniai :
Cukor . . .	48,133	10,780	26,649	10,704
Műfa (100 bécsi köblábakban)	50,437	45,411	4,751	273
Konyhasó . .	201,822	1	142,305	60,516
Kötélgyártó áruk	12,176	9,705	1,878	593
Lenáruk . .	2,475	1,506	793	82
Gyapjuáruk .	4,244	2,951	272	1,024
Öltönyök . .	773	574	195	2
Finom bőr áru .	1,122	803	300	19
Finom fa áru .	18,750	16,150	2,404	196
Közönséges vasáru	9,314	4,625	3,950	739
Finom apróáru .	779	309	458	12
Közönséges apró- áru . . .	1,614	621	542	451

Körülbelől hasonló megoszlást mutatnak a többi árucikknek is, a melyek keleti kivitel kereskedésünknek jelentékenyebb részét képezik. Ezen összeállítás egyes részleteire lentebb még visszafogunk térni, az elsoroltakban csupán azt igyekeztünk kimutatni, hogy a közlekedési eszközök létele mily lényegesen segítette elő a szerb és oláh kereskedést és mily primitív maradt a nagy boszniai területen az. Mily óriás változtatásokat létesítendő itt a vasúti kapcsolatok megnyíltak!

A mi már a vasúti kapcsolatokat illeti: ugyanazon jelentős következő keleti kapcsolatokat tervez:

1. budapest-zimonyi; 2. temesvár-orsovai, 3. brassó-tömösi; 4. petrozsény-vulkáni; 5. kikinda-pancsovai; 6. maros-

vásárhely-ghyimesi (esetleg ojtózi); 7. eszék-gradiskai vonalak.

Ezek közül tehát kettő vezetne Szerbiába, négy Romániába és egy Boszniába. Meg kell jegyeznünk, hogy a határszélen eddig csak a banjaluka-novii vasút áll Boszniában, s hogy e vasúttal a csatlakozás bizonyára forgalmi politikai okokból nem vétetett fel e jelentésbe.

Ezen vasúti kapcsolatok ügye jelenleg úgy áll, hogy a temesvár-orsovai vasút az 1874: XXVII. által engedélyezve van, s a munkálatok úgy azon, mint az 1874: XXVI. törvényczikkben becikkelyezett román vasúti szerződésben biztosított brassó-tömösi vonalon az előmunkálatok folynak. Mind a kettőnek első rangú vonalként kiépítése a nevezett szerződés 2. §-ában olyképp biztosított, hogy az első a Temesvártól Orsován átvezető irányban Turn-Severinig, mint csatlakozás az építés alatt levő bukarest-vercsorovai vonalhoz; a második Brassóból kiindulva a Tömös szoroson át Plojesten végződván, mint csatlakozás a bukarest-galaczi vonalhoz, négy év alatt létesíttessék; egyszersmind ugyanazon szerződésben 6. §-ban a vulkáni, a vöröstoronyi, és végül az ojtóz vagy ghyimesi kapcsolat hasznos volta elvben elismertetett minden további kötelezettség nélkül.

Ezzel tehát a romániai kapcsolatok dolga ténylegesen eldőlt. Eleinte hét, később négy csatlakozást sürgetett a magyar kormány; utoljára kettő létesítetett. E kettő közül az egyik valószínűleg államköltségen építtetik ki, tudniillik a rövid brassó-tömösi vonalrész; míg a másik a szab. osztrák állampálya társaságnak engedélyeztetett, az 1874: XXVII. t. czikkben becikkelyezett engedélyokmány szerint. E szerint (3. §.) a pálya egyvágányu lesz, az árszabályok (9. §.) az engedélyes által időközben leszállíthatok egészben, vagy csak a pálya egyes vonalszakaszaira, egyik vagy mindkét irányban, minden szállítási távolságra egyenlően, vagy növekvésük esetére nagyobb mérvben. Kiköttetik a drágaság idejére a félta-rifa szokásos záradéka (10. §.) A vasút 90 évre engedélyeztetik, (15. §.) az állam beválthatja (18. §.), egy millió forint tiszta jövedelem eléréséig adó mentesség (23. §.) és kamatbiztosíték egy millióig adatik (22. §.) Legfontosabb azonban a

(24. §.) végszakasza, mely így szól: »Az engedélyes társulat, mely egyszersmind Temesvárról az osztrák határszélig Magyarországot átszelő vasút birtokosa, kötelezi magát, hogy a hazai termények, ipar és kereskedés érdekében, a Magyarországon átszállítandó áruk után ezen régi pálya hálózatához tartozó vonalon Orsovától magyarországi vonalának határszéli állomásáig sohasem fog csekélyebb vitelbért szedni, mint a minőt magyar vonalának bármely állomásától ugyanazon határállomásig a hason szállítási áruk után szed. Hasonlóképpen nem szedhet az engedélyes Orsovától valamely magyar állomásig csekélyebb vitelbért, mint a minőt valamely magyar állomásától ugyanazon rendeltetési állomásig egyenlő vagy csekélyebb szállítási távolság mellett ugyanazon áru után szed. Ha a román vasúthálózattal valamely más magyar vonal hozatnék kapcsolatba a nélkül, hogy a román határt ólja z osztrák államvasut valamely állomását érintő versenyvonal ugyanezen feltételeknek alávetessék, az államvaspálya társulatot kötelező ezen díj szabályzati határozatok érvényessége megszűnik.«

Ezen határozat célja a magyar gabna versenyképességének fenntartása volt a differenciális tarifák ellen. Lentebb visszatérünk e tarifá politika érdemére. Ezáltal a magyar hálózat össze lesz kötve egyik oldalon Plojest és Galaczczal, a másik oldalon Bukarest, Giurgevó és Ruscukon át (kivált ha a Duna áthidaltatik) Várnával a Feketetengeren. Szóval a keleti csatlakozások ezen része teljes lesz, legalább a körülmények szerint. Hogy az ojtózi, ghymesi és vulkáni, sőt a verestoronyi csatlakozás is kívánatos ezeken kívül: az nem szenved semmi kétséget, de másrésről igaz az is, hogy a keleti forgalom jelen fejlődöttségéhez elég e két csatlakozás.

Szerbiába két csatlakozás terveltett. Az egyik a budapest-zimonyi, a másik a kikinda-pancsovai. Mindkét csatlakozásnak közös pontja Belgrád, s valóban innen kiindulva a Morava völgy azon természetes ut, mely Belgrádot részben Saloniki, részben Konstantinápolylyal egybeköti. Ez az egy vonal teljesen elégséges ez irányban; de ez igazán világforgalmi vonal, olyan, mint egyetlen sem a magyar hálózatban. Ezen csatlakozás az alexináczi csatlakozástól függ a szerb-török határon. Az e körül folyt diplomatikus jegyzékváltások

története ismeretlen. Tény, hogy ez ideig sincs semmi. Török, angol vagy orosz kéz játszott-e bele: nem tudni. Avni pasa elmozdításától várták a legutolsó időben a fordulatot, de Esszád pasa kormánya sem jelezte a komoly cselekvés idejét. Hogy Risztics minisztersége idején le is tétetett már a szerződés a szerb szeptember 10-án: ez tudva van. De e szerződés csak feltételes, és az alexináci-i kapcsolat biztosítása után lép életbe. E szerint a magyar-szerb pályák egy Nándorfehérvár és Zimony közt építendő vasúti híddal fognak összeköttetni, melynek helyét egy mindkét fél részéről kiküldött bizottság állapítandja meg s melynek építési és fenntartási költségeihez mindkét fél egyenlő összeggel járuland. E vasúti hid semleges területet képezend. Határállomás Nándorfehérvár lesz; a főállomásra nézve azonban a kiküldendő bizottság határozand. A Nándorfehérvártól a szerb partig vezető pálya üzlete azonban a szomszédos magyar pálya vezetésére bíratik. Az átfutó árszabálytétel közös egyetértés alapján határozatnak meg, stb.

Ezen szerződés azonban még mindez ideig testetlen. Hirsch báró híres epizódja, s az osztrák-magyar diplomácia szerencsétlensége tény. — A szerb-török kapcsolat ma sincs előbbre, mint volt. Valószínűnek látszik, hogy a török kormány szándékosan húzza az ügyet, előbb tengeri vonalait óhajtván kiépíteni, semmint ez óriás pályát, melynek termézetes folytatása volna az Eufrátesz völgyi, megnyitná a forgalomnak. Pedig nagy érdekek kapcsolódnak ehhez is, a melyek sürgőssé teszik a kérdés megoldását. Így Angliára nézve az alternatív és gyorsabb út kérdése Indiában (calais-, suez-bombayi ma 427—452 óra, míg calais-, konstantinápoly-, bassora-, bombayi csak 292 óra); így az egész keleti kereskedelemé, az északnémet kikötőké, de főleg Magyarországé, mely előtt ily módon megnyílnék Szerbia és Macedónia. A szerb behozatalt a fa- és sertés-kereskedésen kívül 750,000 mázsára becsüli a magyar kormány jelentése, a kivitelt pedig Magyarországból 164,000 mázsára, mely ezen vonalra jönne, mint szintén a saloniki-északnémet forgalom is, mely 1871-ben 2,020,000 mázsa behozatalt (662,000 mázsa gyapot, 798,000 mázsa déli gyümölcs, 255,000 mázsa gubacs, 157,000 mázsa

olaj es 468,000 mázsa egyebb termény) és 1.884,000 mázsa kivitelből állott.

Magyarországra nézve a budapest-zimonyi vasút gyors kiépítésére nézve egyáltalán nincs vélemény különbség. A kikinda-pancsovai csatlakozás átalános ellenszenvvel találkozik ugyan, de ennek oka nem a csatlakozás elhalasztására, hanem sokkal inkább arra vonatkozik, hogy e vonal e forgalmat is az osztrák-államvasút kezébe jászaná, mely így uralná összes forgalmunkat.

Ezen vonal nagy fontosságát még növeli az, hogy épen ezen rész felé egész Philippopolig nincsen úgy szólva semmi közlekedés egyik oldalról sem s így az általa megnyitandó egész vidék teljesen új terület a forgalmi életre. Az egyes vidékek ismertetésénél mind Szerbiára, mind a határos török vidékekre nézve adni fogjuk a részleteket.

Végül a bosniai csatlakozást illetőleg a magyar kormány idejekorán fordított gondot erre. A közlekedési miniszterium részéről Ludvigh Gyula vasút építészeti felügyelő tett tanulmányokat a hely színén, úgy látszik, hogy a szamaczi és a novii csatlakozás lesz véglegesen megállapítva.

Egyidőben máj: ezen két csatlakozás létesítése iránt elvileg megegyezett mind a két kormány; újabb és újabb nehézségek folytán azonban az ügy ma ezen csatlakozásokra nézve is azon titokteljes állapotban van, mely a szerb csatlakozásra nézve uralkodik. A szamaczi csatlakozás Eszékről kiindulva Vinkovczen át vezetettnek Szamaczra, onnan pedig a Bosna völgyén vezetve Serajevónál csatlakoznék a török vasúthoz. A novii csatlakozás Petrinjától indulva Novihoz, a már üzletben lévő novi-banjalukai szakasz felhasználása mellett szintén Serajevo felé vezetettnek. Serajevótól mindkét vonal egyesülve haladna Saloniki felé; Bosniát, Herczegovinát és Albániát szelvén át. E csatlakozások szintén egészen ismeretlen területeket nyitnának meg a magyar forgalomnak, hol azelőtt semmi forgalom nem volt, miután a banjaluka-novii vasút zsákutcza lévén mindkét oldalán, a nagy forgalomban még nem szerepelt.

Ezen kapcsolatok azonban még el sincsenek döntve elvileg sem. A magyar közvélemény a kérdésnek eddig csak negatív oldalával foglalkozott. Az úgynevezett nagy vasúti

szerződés tárgyalása alkalmával azonban, úgy szintén, mint egyes korábbi alkalmakkor is, nem nyilatkozott túlságos rokonszenv különösen a szlavón drága és kevés jövedelmű vasutak kiépítésére, annál kevésbé, mert a társországok ez idő szerint is (nem tekintve folyam és kőuthálózatokat) vasúttal is jobban el vannak látva a magyar államnál. A nagy vasúti szerződés létrejötte esetén ugyanis a társországok minden  $3\frac{1}{2}$  négyoszög mértföldére jutott volna egy mértföld vasút, míg Magyarországon csak 8-ra. E szerint a Szlavón terület jobban állott volna vasút dolgában Franciaországnál és egy fokon Poroszországgal. Pedig a forgalmi élet és a műveltség helyzete ugyancsak más itt és ott. A szlavóniai és határőrvidéki vasutak kérdése valóban egész tengeri kígyója a közvéleménynek. Növi részéről pedig nem csak erős áramlat van egy bécs-novii közvetlen kapcsolat javára: hanem e vonal létesítése, — vagy legalább osztrák részről létesíteni akarása — ma már csak idő kérdése, s e veszedelem elhárítását egyidőre alighanem azon kevés áldás egyikének tekinthetjük, melyet a bécsi válság teremtett. A szamaczi csatlakozás, szint úgy, mint a novii, egy egész csoport vasúti politikai kérdéssel függ egybe, s így határozott álláspont még aligha van a kormány kebelében is. Hasonló áll török oldalról is, hol valószínűleg a kapcsolatot sem akarják nagyon siettetni, bár Prokesch gr. visszahivatása és Beust gr. bukása óta a török államférfiak alexináci kifogásaihoz mindig épen ezen kapcsolat létesítése adta a vesszőparipát. Ehhez járul, hogy a vasút költséges, a vidék szegény, s így nem igen óhajt beleharapni egyik kormány sem a savanyú szőlőhe.

Hogy azonban e csatlakozás is — bármely ponton jöjjön is az létre — csak idő kérdése: az bizonyos. Az is bizonyos, hogy a Bosna völgye egy csatlakozási vonal természetes útja; és bizonyos az is, hogy a banjaluka-novii pályát zsákutczának nem hagyja soká a török kormány. Minden érdek, — hozzávéve az átszelt tartományok érdekét, — melyek ez időszert minden közlekedési úttól el vannak zárva, s kivált a Dalmáciától távolabb eső részek hátramaradva a kulturáramlattól, — biztosítja, hogy a vasúti csatlakozások is fognak létesülni aránylag nem nagy idő múlva, s közvetlen

keleti szomszédaink a Dunán és a tengeren kívül öt vasúttal is hozzánk lesznek kötve.

Ez kétségkívül új korszakot jelent Magyarország történetében, és pedig annál nagyobb fordulattal, mennél újabbak a forgalmi tényezők. Bosnia, Szerbia belső vidéke, Macedónia és Albánia oly új jelenségek, mintha a holdból esnének alá. Rumélia, Bulgária, Románia is kevésbé ismertek, s így legjobb, az egyes iparcikkek kiviteli képességét vizsgálván, először e talajokkal ismerkedni meg.



### III.

## KELETI FORGALMUNK KILÁTÁSAI.

### 1. A keleti szükségletek s azok fedezeti módja ma.

Az egyes iparcikkekre nézve, a melyeket illetőleg a természet és a helyzet által, mint szintén jelen iparos fejlődésénél fogva hazánk kiviteli képességgel már ez idő szerint is bírna, nem lehet másként tenni, mint csupán azon piacokat venni kiindulási pontul, a hol az egyes külföldi iparok már megjelentek. Igaz, hogy ezen piacokon kívül még nagy terjedelmű a mező, a melyre kitérjeszkedhetik és ki is fog bizonyosan terjeszkedni a közlekedési eszközök által megnyílt forgalom, de ezen mező meglehetősen ismeretlen. így, — az összes meglevő adatok felhasználása mellett — vesszük sorra az iparágakat az egyes piacokon.

*Konstantinápolyi*éi, az ottani osztrák-magyar kereskedelmi kamara jelentése szerint, a legnagyobb részben az ipar-szükségletek Anglia által fedeztetnek. Onnan jó kizárólag a karton, a czérna; azonkívül igen nagy mérvben a posztó, a divatárú, szőnyegek, vitorla-vászon és paszomántárú, kötött, gummi és kenderárú. Franciaország főleg selymet, selyemárut, divatárut, gyapot és gyapjúárut, paszomántárut, posztót, szöveteket, úgynevezett gazeokat szállít. Németország posztót, gyapjúárut szállít Szászországból, honnan kötött és szőtt áruk is jönnek, s az úgynevezett fél-gyapot is, a mely nagyon kerestetik. Ezenkívül bársony és selyemárú a Rajna mentéről, Berlinből ablakredőnyök, shawlok, Elsassból gyapjú és gyapot áruk. Belgium posztót és csizmafonalat; Svájc színes gyapotárut, azonkívül gyapot kendőket, melyet a nők fejkön hordanak (talma), továbbá selyem- és fehérműket. — Az

osztrák-magyar kivitel főleg posztóból áll Morva és Siléziából, divatárúk Csehországból, továbbá czérna, bútor-anyag, shawl, arany és ezüstszövés, kötélverő munka Triesztből, és főczikk gyanánt a török sipka; e tekintetben a strakoniczi Weil és Wolf gyárak újabban erős versenyre adtak okot a francia és svájci gyáraknak.

Minden árucikknél a főlőny az olcsóság. Az áruk ugyanis nagyobbára a belső vidékekre kerülnek, hol a szegény lakosság gyakorlata a legolcsóbbat venni, bár az legrosszabb is. A nagyban kereskedők is rendszeren 3—4 havi időt vesznek igénybe a fizetésre, és delcredere nincs a bizományosoknál, bár ezek viszont 2—5°/o-nyi jutaléknál soha sem követelnek többet. Az egyik legnagyobb hátránya a keleti kereskedésnek általán véve, hogy tudniillik a vevők nem fizetnek rögtön, sőt rendszeren az áltatok kitűzött határnapon sem pontosak. Minden az ügynök ügyességétől függ tehát. Ezen ügynökök feladata épen azért nehéz, a vevők gondatlanok még hozzá a megrendelésnél, nehézkesek az elfogadásnál, s pontatlanok a fizetésnél. Minden mozzanatnál tehát egész ügyességekre van szükségük. A szállítás főleg Trieszten át történik, mert a Dunán az átrakódások miatt sok idő vétetik igénybe.

A mi a Konstantinápolyba ez idő szerint való beviteli forgalmat illeti: az ottani főkonzul összeállításából (»Közgazdasági tanulmányok Konstantinápolyról«), mely Bécsben 1873-ban jelent meg, s melyben minden egyes iparág viszonyai — még pedig a legjobb nevű helybeli szakemberek és üzletférfiak által az ottani osztrák-magyar kereskedelmi kamara támogatása és közreműködése mellett — részletesen felszámolják a konstantinályi piacon, azon szomorú tapasztalat meríthető, hogy ez idő szerint magyar termelő cég nincs Konstantinápolyal az ipar vagy a kereskedelem bármely nemeire nézve sem egyenes összeköttetésben.

Így az öltözeti és szövő iparban az angol cégek uralkodnak. A T.-szövetek Lancashireből jönnek, a shirting és calicot szintén onnan. A gyapjú és gyapotárúk Bradford tájáról; a csipkék és tüll Angliából, főleg az olcsóbb áruk, a finomabbak Szászországból, sőt újabban már Csehországból is. A posztó Németország, Anglia, Franciaország és Belgium

gyárain kívül most már a brünni, reichenbergi és bielitzi gyárakból is; a harisnyák, keztük Németországból Apolda környékéről; a varróczerna legnagyobb része Angliából; a fez Strakonitzból, hol — mint említve volt — a Wolf és Weil gyárak a szükséglet felét fedezik. A behozatal 500,000 frankig rúg; a szállítási költség alig megy 2%-jára. A paszománt-árúk és a szalagok főleg szász, porosz és francia munkák. Az osztrák bevétel főleg kocsikra és tapezir munkákra alkalmaztatik. Ez ipar különben itt is el van terjedve. A bársony Lyon, Grenua és Manchesterből jő főleg. A divátárúk Csehországból is jönnek most, de a nagy rész szász, német és francia eredetű. A szövétárúk főleg svájcziai, ezek látják el a journal szükségletet, kendőket, tarka szövöketet stb.

A papír behozatal nagyobb része osztrák; csak a luxus-papírok francziák. Ez ipart a török kormány hasztalan iparkodott meghonosítani. Ezen iparnál a Smith és Meynier derék fiumei cég is szerepel a kivivők közt, a többi mind osztrák. A szállítási költség mintegy 1 forintra rúg mázsánként Triesztől, a közönségesebbé 80 krra.

Az üveg behozatal nagy fontosságú, mjert csak nem rég kezdtek meg a benszülöttek használatát, s már is elterjedi egészen. Tükrök, lámpák mindenütt vannak. Az osztrák kivitel élénk versenynek van kitéve az angol, belga és francia áruk részéről. Konstantinápolyban tettek kísérleteket, de nem sikerült. A kivitel azonban túlnyomó részben cseh, magyar cég nincs. Ez áll a kő és a porcellán kivitelre nézve is.

A faiparnál egyáltalán kevés a mozgalom, különben is 1200—1300 asztalos van Konstantinápolyban, s így elterjedt az ipar. Bútor Marseille, Paris, London, Berlin és Bécsből hozatik, Triesztből a közönségesebb. A thonetárúk elterjedésének egyik legfőbb akadályja, hogy 50-55 7» -ra rúg a viteldij. Különben nagy keresletnek örvendenek, és a versenyt legyőzik mindig.

A tudományos készülétek mind külföldiek, az órák svájcziai, csak kevés francia, és még kevesebb a fali órákban a bécsi. A zene eszközöli nagyobbára Páriából, Drezdából és Lipcséből kerülnek ki. A bécsi aránylag csekély. Az éksze-

rek, — melyek a csarcsiban nyilvános árverésen szoktak eladatni, — nagy részben keletiek, párizsiak és németek.

A gyertyákat illetőleg azok belga, hollandi és kevésbé francia és osztrák eredetűek. Gyufagyárat újabban a Bosporus ázsiai partján alapítottak, de az osztrák gyárosok közül Pollaknak nagy mérvű gyártmány kelete van. A gyógyszerek nagy része angol és német eredetű, mint szintén a gyógyszer-tári kellékeknél is. Az ópium és rózsaoaljból tetemes a kivitel. A bor részben benttermett, részben behozatik. A behozott borokból 18,000 akó francia, és csak 1500 akó osztrák-magyar. A francia bor előnye az olcsóbság. 8—16 forintért kapható akója Konstantinápolyban, míg a magyar bor otthon 17—18 írt, és Konstantinápolyban 25—28 frt. Főbevivők Tótfalussy, Jálies és Palugyai. E borok, ha a szállítás olcsóbb lesz és lesznek oly ügynökök, kik 2—3 havi hitelt adnak a vevőknek, nagy elterjedésnek néznek elébe. A sör nagy része trieszti, és kevés bécsi termelésű. A szesz nagy része angol és francia; az osztrák-magyar behozatal csekélyebb, úgy a rhum és a liqueurökből is, mely utóbbiak közt a fiumei maraschino is szerepel a Borowi czég által.

A czukor behozatal nagy része egyiptomi, hollandi, angol, birodalmunkból aránylag csekély, a versenyt nem bírván meg, csupán a közelebb eső partokon. Liszt régebben Pestről is hozatott be, de újabban — bár még mindig 20—30 piaszter premium adatik reá — felette meggyengült a kínálat. A kőszén csaknem kizárólag angol behozatal, az egyes ásványtermékekből, különösen márvány s tajtékköböl Törökországnak kivitele is van, oly nagy mértékben termel.

A nyers terményeket illetőleg gazdag lévén a terület, ritkán szorul a behozatra, s az is az al Duna és Fekete tenger mellől fedeztetik, a kivitel pedig nagy; a forgalom búza árpa és tengeriben 15.7 millió konstantinápolyi kilo mellett 37.5 millió forintra becsültetik. Hasonló áll a dohány és a gyapotra, mint szintén a viaszra is. Az állati terményekben is a kivitel uralkodik, sőt az erdei terményekből is van kivitel, bárha az épületfára nézve nagymérvű a behozatal, különösen Osikszékből, s a határszéli erdőkből éven által tutajokon és talpakon. Ez 1865-ben mintegy 200,000 forintra

rúgott. A tűzifára nézve kisebb a kereslet. Ezen forgalom azonban még mindig nagy mérvben felemelhető, s így az erdélyi kivitel is.

A kecskebőrök kivitele, szintén az angora és a brussai selyem pusztán kivitelül szerepel, a mely czikkek majdnem kizárólag Marseillebe kerülnek, s Lyonban dolgoztatnak fel, természetesen nagy nyereséggel.

Ezekben adtuk a konstantinápolyi forgalom viszonyait. Meg kell még említenünk Sax adatai után, hogy a ruha, cipő, szövés, paszomántos, kötélgyáros, szőnyeg, faipar, különösen ládák, ládácskák, kis asztalokra, török módon, — azután fésű, pipa, főzőedény, ékszer, illatszer, czukor és más élelmi ipar nagy mértékben megvan Konstantinápolyban, s hogy főleg, — mint érintettük fentebb — az ácsmesterség és faragás a faépitésnél fogva nagyon elterjedt.

Watson munkája szerint 1869 végén Ahmud Vefyk, ki a legnagyobb szaktekintély e tárgyban, képtelennek nyilatkozta magát statistikát adni a konstantinápolyi iparról annak mozgó volta miatt is, azon időben is egyszerre 6000 ács találván ott a birodalom minden részéből foglalkozást a szultán új palotája építésénél. Hassan Effendi 140 czéhet (»esszaf«) számított, a melyek 13,500 személyre terjedtek ki. E czéhek sokszor kizárólagos irányúak. így az ékszerészek, órácsok, szabók, selyem munkások mind keresztyének míg a nyergesek, pecsétvágók stb. mind ozmánok. E czéhek tekintélye oly nagy, hogy az ipar tiszteletének jeléül gyakran felvétetik bele magukat uralkodók is; így a volt szultán a szépírók czéhébe. A legjobban elterjedt iparok: a selyemszövők, szegkovácsok, pipa, tükör-készítők, viaszosok, festők, varrók, czérnaszövők, kovácsok, szövők, papirkészítők. Aranyárúk, üveg és dohánnyal dolgozók, szappanosok, könyvkötők, kocsi-készítők, szabók stb. A munkások bére naponta 10 pennytől 5 shillingig változik. A munkások száma azonban nemcsak a német és francia bevándorlók által emelkedik, hanem a kurdok tömeges bejöv de által, kik a perzsa határról üzettek át. Ezen körülmény bizonyosan lejjebb fogja nyomni a munkabéretet, de ugyanekkor emelni fogja az ipart általában. Mind-ezen ipar azonban természetesen főleg a helyi szükséglet

kielégítésére van szánva, s igen keveset — majdnem semmit sem visz ki.

Ha kissé tovább időzünk a fővárosnál: az menthető nem csak azért, mert a forgalomnak központja az, s így mutatja az egész szükségletnek, s így a forgalom egész irányának képét, hanem azért is: mert felette szórványosak azon adatok, melyeket a többi részek ipari fejlődöttsége s kereskedelmi állapotára különösen a magyar bevittelt és kivittelt illetőleg nyerünk.

így fogjuk azonban mégis a található részleteket összefoglalni, különösen Rumélia, Bulgária, Bosnia és Herzegovina, Albánia és Thessáliáról, aztán Görögország, a szigetek, Kisázsia, Persia, Románia, Szerbia és Oroszországról.

1. *Ruméliát* illetőleg az adrianapoli konzul jelentése szerint oda olasz kávé vitetik Triesztből, gyapjú, félselyem, posztó, fez Ausztriából, és Sigl bécs-ujhelyi gyárából 50 gőzmozdony. A vas-szükséglet nagyrésze, szintén az üveg- és papírárúk Ausztriából kerülnek, bor azonban csak csekély részben magyar. A tartomány meg van nyitva a vasút által a konstantinápolyi üzletnek, és a dedeagacsi kikötőben minden két hétben horgonyt vet a konstantinápoly-trieszti gőzös. A philippopoli konzul dicséri az ottani iparos haladást, melyet a jól épített kocsutak, s az új vasút is támogatnak. A behozatal nagyrésze az urundrovai vásárra vitetik, melynek forgalma 15 millió piaszter. A rodostoi és burgati konsulok jelentéseiben nincs ez irányban semmi bővebb adat e kikötők osztrák-magyar forgalmára nézve.

Sax ur adatai szerint e vidék 6—7 millió kiló búzát, félannyi árpát, negyedrészt rozsot,  $\frac{1}{2}$  millió tengerit, ugyanannyi zabot termel, 100,000 oka rizst, 50 millió oka szellőt, 1 millió oka dohányt. Van 2 millió juh,  $\frac{1}{2}$  millió kecske, 200,000 szarvasmarha, 40,000 ló, 50,000 sertés, 30,000 szamár, 5000 teve, nagy mennyiségű gyapjú, ipara: posztó, zsákzsinór, harizsnya. Egyáltalán lakossága (1,000,000) e völgynek szorgalmas, a közlekedés Dedeagacs és Konstantinápoly felé vasutakkal, másfelé jó utakkal közvetített. Slivnon van egy kincstári posztó-gyár, Jambolyban egy czukor gyár. A

forgalom eddig megoszlott a Duna és a tenger közt, most két vasút lévén a tengerhez, oda gravitál.

2. *Bulgáriát* illetőleg a ruscsuki konzul jelentése hangsúlyozza főleg a gabna kivitelét, a mely 1871-ben (kivételesen) nem a fekete tengerre, de felvitetett a Dunán Magyarországra s azt hiszi, hogy az új irány állandó lesz. A bőrök és a gyapjúszállítás szintén Magyarország felé történik. A bevétel Magyarország felől csak 911,768 forint 4.429,844 frt kivittel szemben. A különbség a nagy gabna-kivétel mellett onnan jő? hogy a bulgáriai falusi népesség szükségletei igen csekélyek, azonkívül Tirnava és Gabnova vidékén a Balkán mellett gazdag és sokoldalú házi ipar üzetik, mely nem csak a belföld szükségletét fedezi, hanem még a kivételre is nyújt egyes cikkeket. Felemlítendőek különösen a cserző műhelyek Gabnova, Tirnava, Ruscsuk és Silistriában, továbbá a kés- és a szőnyegárúk előállítására Gabnovában. A főbb beviteli cikkek Magyarországból jönnek: cukor: 9895; papír 2952, liszt 6929; vasárúk 4556, nyers vas 12,709, üveg 2693; gyertya és szappan 947 mázsa. A fonalak és gyapotárúk nagyobbára angol áruk. A vasúti közlekedés a várna-ruscsuki és sumladrinápolyi vonalak megnyitásától függ. A csulesai konzul jelentése szerint a szesz főleg Oroszországból, a liqueur főleg Pestről szállítatik oda; a vasárúk nagyrésze szintén; a len, kötélárúk Odessából: az üveg áruk Magyarország felől, a gyertya, bőrárúk, vászonárúk szintén. Erdély durva, úgynevezett házi vászonnal és közönséges házi fehérruhával látja el a piacot, míg Oroszország adja a közönséges vitorla és zsákvászont. A köedény és agyagárúkban az angol iparé az elsőbbség, s ez meg is fog maradni mindaddig, míg az osztrák-magyar ipar el nem sajátítja magának azon alakokat, melyek az angol gyártmányokat kedveitekké teszik. A bor és cukor angol és francia. Ellenben a borszéki és ásványvíz igen nagy elterjedésben részesül, szintén a magyarországi papír is. Végül a sulinai konzul jelentése szerint a forgalom ott főleg kőszén, mely angol, és fa, mely román eredetű. A hajó forgalomban a 361 gőzös közt 231 volt angol lobogó alatt. Az átvitel természetesen főleg gabona.

Sax úr szerint itt 23 mii. kiló búza, 10 $\frac{1}{2}$  árpa, 6 $\frac{1}{2}$

tengeri, 2 zab, 1 rozs,  $\frac{1}{2}$  köles, összesen  $43\frac{1}{2}$  m. kilo gabna terem, s így valódi éléskamarája Törökországnak. 1 millió oka dohány és 120 millió oka szőlő járul ehhez. Van  $5\frac{1}{2}$  m. juh,  $\frac{1}{2}$  m. kecske,  $\frac{1}{2}$  mii. szarvasmarha, sok sertés, bivaly, ló. Van méh-tenyésztés, gazdag ásványokban. A lakosság főleg bolgár és török. Száma  $2\frac{1}{2}$  millió. Widdinben van némi ipar is bőráru, zsinór, nyereg, cipőkre; Busásukban posztó, ing, agyagárukban, mint szintén Berkovácson szőnyegben, Tirnaván szeszégetés, Gabnován nyers vasárú, kötél és szer-számárú. A közlekedési ügy itt csaknem a legjobb egész Törökországban, a tengerparthoz, s a vitorlás- és gőzhajókkal egyiránt járt Dunához még jó a ruscsuk-várnai és a csernavoda-küstendzsei vasút, ezenkívül még több járható közút is.

3. *Bosznia és Hercegovinát* illetőleg a serajevói konzul jelentése szerint szintén nagy gondot fordítanak az utakra az utolsó időben. A serajevó-broodi utón kívül Mitrovicza és Mostar felé kezdtek építeni, ámbár a banjalukai vasút hatás-nélkül maradt eddig, mert zsákvonal, s hatása csak akkor lesz, ha Sziszek és Saloniki felé meg lesz összeköttetése. Jelenleg az osztrák-magyar monarchiából való kivitel emelkedett a cukor, kávé, kerti növény és közönséges gyümölcs, árpa, zab, rozs és búza, liszt és lisztárú, széna, eczet, sör, fest- és illat-anyag, kötélgyártóárú, gyapjuárú és gyapjúfonal, kész öltő-nyők, szalma, háncsáru és üvegárúkra nézve. Csökkent ellenben a dohány gyártmány, hal, olaj, zsiradék, étárú, bor, szesz és pálinka, liqueure, bőrök és irhák, tüzelő- és szerszámfa, vas és öntvények, vörösréz, ólom, higany, ón és egyéb fémek, gyapot-áru, selyem és selyemáru, kefe és szitakötőáru, csontáru, kőáru, szappan, vegyészeti segédanyagok és terményeknél.

Bosua összes bevitele a magyar-osztrák határon volt 1872-ben 19.204,552 font; 906,899 darab és 845,895 köbláb. A főbb beviteli cikkek voltak a kávé (12,463 font), nyers és befőzött gyümölcs (341,052) búza (1.021,377), rozs, kétszeres és tengeri (5.652,517), zab (7.468,575 font), 34,548 darab nagy, 63,799 darab fiatal szarvasmarha, 123,911 darab sertés, 362,324 font nyers bőr, 614,385 köbláb fa: 1.780,098 font makk és gubacs, 383,238 font szurok; 472,364 font nyers



gyapjú; 224,993 font faáru; 51,228 font rongy. Ellenben az osztrák-magyar monarchia kivitele Boszniába volt a legfőbb cikkekben 1.283,341 font cukor, 167,365 font liszt; 717,994 font sör, 28,299 font eczet; 174,148 font szesz, pálinka, likőr, 360,052 font bor; 12.963,928 font só; 6.774,951 köbláb fedélcserép, téglá és mész, 98,637 font vas; 70,128 font aczél, 48,692 font gyapotáru; 70,829 font kötélgyártóáru; 26,104 font lenáru; 159,929 font gyapjuáru; 7768 font selyemáru; 11,583 font kész öltöny; 32,145 font papíráru; 23,169 font bőráru; 109,928 font faáru; 35,471 font üvegáru; 206,013 font agyagáru; 262,946 font vasáru; 20 darab kocsi; 41,257 font apróáru; 32,594 font viasz és faggyúgyertya; 18,162 font szappan és végül 52,947 font gyuáru. Összesen 18.130,350 vámfont, 162 darab, 7.903,410 köbláb.

Ezen összes boszniai forgalomból a horvát-magyar határ felé irányult a statisztikai hivatal adatai szerint 1871-ben a *behozatalnál* gyarmatáru 25; dohány 7; kerti és mezei termelvényből: friss növény 317, friss gyümölcs 12; elkészített növény 238; elkészített gyümölcs 91, dió és mogyoró 216; búza 14,101, rozs 703, kétszeres és köles 4246, tengeri 125,853, árpa 786, zab 27,318, liszt 147, más növény 3,077 mázsa, 12,313 ökör, 14,141 tehén, 13,587 juh. 6,993 bárány, 106,571 sertés, 842 ló, 642.391 piócza; marhabőr 498,juh bőr 4430, friss hús 71, zsír 12 mázsa, tűzifa 100 köbláb számra 3,245, nyers kő 5751, gubacs 9,418; nyers gyapjú 750; bőr-áru 274; csontáru 110 és rongy 559 mázsa.

A *kivitelnél* pedig ugyanakkor' Bosniába szerepelnek a következő áruk a horvát-magyar határon: kávé 14, bors 2, thea 36, cukor 10,704, kerti növény 2,294, gyümölcs 565; árpa 1,750, rizs 1,943 mázsa. A marha-kivitel majdnem semmi, a nyersbőr kivitel szintén jelentéktelen, zsír 118, faggyú 30; sör 5,283, eczet 202, pálinka 3,042, bor 3,651; kenyér 253; téglá és fedő cserép 63,150; konyhasó 60,526; nyers vas 579, aczél 1204; nyers réz 138, pamut 426; pamutfonat 101, pamutáru 152; 310 és 18; lenáru 913, gyapjuáru 1631, selyemáru 12, öltöny 31, gyékény, káka és szalmaáruk 438, papíráru 333, bőráru 222, faáru 1090, üvegáru 250, cserép-áru 2700, vasáru 2564, fémáru 283 mázsa, 36 darab kocsi,

46 mázsa gép, 463 mázsa apró áru, 92 mázsa gyertya, 108 m. szappan, 347 gyuáru, 82 m. könyv és 37 mázsa könyvhulladék, íme, ez a magyar-horvát forgalom kelet felé. A többi Dalmácia felől közvetítetik.

A banjaluka-novii pálya tehát egyelőre zsákpálya marad, s így üzleti költségei sem fedeztetnek. A mellett a többi összeköttetés egészen hiányzik. A novii pálya sem használható; ugyanis a pálya végpontja, Raoniczától kezdve egész Török-Kostajniczáig csak sáros ut vezet, és az Unna folyón való átmenetnél Dobalin mellett nincs hid. Ép úgy hiányzik Travnik és Petrovácz felé is a közlekedés.

Azon statisztikai adatokat, a melyek a bercskai konzul jelentésében foglaltatnak, fölösleges ismételni, miután a fennebbieken befoglalják. A közlekedés idáig a Száván történik a dunai hajók által; Bercskától pedig Bosznia belsejébe lovakon csupán, az áruk csomagolása zsákokban, gyékényekben, kosarakban vagy faládákban történik. A fuvarbér a csekély távolságra eső Serajevóig ezért oka számra 24—36 parah = 1 frt 44 — 2 frt 16 kr. Ezért majdnem lehetetlen a forgalom. A bercskai vásáron lovak, gyapot és öltönyök szerepelnek főleg. Turla felé kezdtek építeni utat, de abban maradt. Legfőbb termelvény a szilva. Az ipar a legnélkülözhetlenebb szükségletek kielégítésére szorítkozik. Az asztalos, kötélgyártó, cipész, lakatos majdnem mind osztrák-magyar alattvalók. A só szerződés szerint az osztrák-magyar monarchiából jó Flesch A. szállító útján. A forgalom jelentékeny aránylag Bosznia többi részeihez képest.

A livnói konzul jelentése szerint onnan az összes nyers termény Ausztriába megy, a gyarmatarúk és kézmű-árúk Triesztből, a posztó, paszománt, kötött és szőtt áru. veres sipka, festett bőr Bécsből megy oda; kendők pedig Velenzéből. A forgalom nagy része Spalato kikötője felé irányul. Az ipar-árúk Triesztből ez utat követik. A behozatal és kivitel tehát a tengeri kereskedelemre tartozik. A czukor majdnem kizárólag osztrák; a gyapotfonal és vászon angol eredetű. Leginkább kerestetnek a kötépfinom és közönséges czikkek. A posztó- és selyem-kelméknél legkedvesebb színek a vörös különböző változataiban, a zöld, sárga, azúr, ibolya stb. A

paszománt áruk és zsinórok s az olaj-forgalom igen nagy. A szesz Dalmátiából és Triesztből jó. Rövidáruk, üveg, kőedény, fa, bőr és papíráruk bevitele az alacsony műveltség mellett majdnem semmi. A só Dalmáciából jó. A közlekedés öszvéreken történik, az utak nem javíttatnak, sőt 1869 óta a régiek is elhanyagoltainak, a kavicsolás eltűnt, a hidak összedőlve, a lecsapolok telvék iszappal. Használhatatlanok ott is, a hol voltak.

A mostari konzul jelentésében szintén ez a főpanasz tárgya. Semmi közlekedés nincs, e miatt kereskedés sincs; sőt a földmivelés is pusztul. Pedig Trieszttel élénk üzletet folytathatnak. Bevisz most nyers bőrt, gyapjút, viaszt és marhát; kihoz iparterményeket: selyem, gyapjú, pamut, vászon, bőr, gyarmatárukat, vasat, aczélt, szeszt, szappant, rizst, üvegárut, apróárukat és faolajat. Van még építő fája, kőszene, vasa és reze; de ez nem használtatik. Ipara nincs. Az egész forgalom Trieszt kezében van.

A trebignei konzul szintén panaszkodik ezen. Trebignéből a dalmát határig nincs ut, sem Bilec felé, pedig a dalmát út régen ki van építve a határig, de csatlakozás nincs. E miatt sem ipar, sem forgalom. A szükségletek most az utak hiánya miatt inkább fedeztetnek Serajevóból, mint a közel Rágásából.

Majdnem teljesen megegyeznek ezzel a Holmes adatai, ki szintén felette szegénynek mondja a parasztokat. Egyedüli ipar az ácsé, a ki építi az egész házat, a téglavetéstől egész a festésig. Az utolsó években pár munkás jött be, úgy szabónak, mint ácsnak. A lábbeliek behozatnak Ausztriából a finomabbak, de ruha is csizma is készül végtelen olcsón és rosszul a nagy közönségnek, bocskor hasonlólag. Mindez azonban mint minden, a lehető legrosszabb. Holmes kiszámítja, hogy a hús minőségét véve tekintetbe, ugyanannyi táperő húsból olcsóbb Londonban, mint itt. A szesz, melyet szilvából főznek, olcsó egyedül itt. Az ipar minden termelvénye rász, mert a külföldről bejövő iparosok is csak hazájok szemetjei. A keleti népeknél pedig különösen az előállított iparcikknek csak olcsóságát tekintik, jóságát megítélni sem nem akarják, sem nem óhajtják. Ebből következik, hogy minden munka a lehető legrosszabb.

Sax úr leírása is megegyezik abban, hogy Bosznia Álba-

nia mellett a legszegényebb vidéke a török birodalomnak. Két külön része van. Boszniában csak szilva terem főleg; Herczegovinában pedig olaj, füge, rizs, szőlő. Az egész tartomány termel 11—12 millió mázsa szénát,  $\frac{1}{2}$  millió mázsa szilvát, 15,000 mérő bort, 50—60,000 oka dohányt, 4—5 mii. mázsa gabnát, főleg tengerit, kevés rizst és 12,000 font kendert és lent. Egyik főfoglalkozás az állattenyésztés. Van  $1^{\wedge}$  mii. juh,  $\frac{3}{4}$  millió kecske, 400,000 marha, 2—300,000 sertés, 200,000 ló, 98,000 méhkas. — Termel sok ásványt, de csak mintegy 80—100,000 mázsa vas, s némi kis ólom aknáztatik ki. Az ipar csekély. Leginkább elterjedt a gyapjú, faipar, nyers vas, réz és agyag-ipar, kötélverők, Posairuában a téglavetés; az ácsok csinálják az egész házat. A lakosság csekély, gazdagsága és műveltsége nem nagyon alkalmas az európai ipar térfoglalására, de nagy anyagi kincsei mellett jó nyerstermények szerzésére. A lakosok száma 1.100,000, majdnem mind bosznyák, mintegy fele mohamedán. A városok közül Serajevóban vannak cipészek, szabók, fazekasok, fegyvergyárosok; Wessonkában szőnyeget, Saiczában bőrárukat gyártanak, Suslában sót főznek, Maidanban sok kovács van, Trebignéből jön a dohány. Összeköttetési utjai vannak Serajevótól Bród, Bercska és Bihác felé, a mely utóbbiak Dalmácia felé irányulnak. A fentebb idézett konzulátusi jelentések igazolják, hogy ez utak állapota milyen. — Az erdők terjedelme nagy, az egész tartománynak (1144 □ mértföld), a terméketlen föld (157 □ m.), leszámítása után jóval több, miut felét (523 □ m.) erdő talaj foglalván el. míg legelőre 181 □ m. és művelés alá 283 □ m. kerül csak. E művelés maga is azonban nagyon primitív.

4. *Albánia és Thessáliát* illetőleg Sax ur adatai külön felosztást követvén, az összeállítás lehetetlen. Ő ugyanis megkülönbözteti:

a) a *macedóniai* part-vidéket, mely  $1\frac{1}{2}$  m. kiló búzát, ugyanannyi árpát, 1 m. kiló rozsot,  $2\frac{1}{2}$  m. kiló tengerit, 1 m. oka rizst, 37.38 m. oka szőlőt, 3 m. oka gyapotot, 200,000 oka selymet és 3 in. oka dohányt terem. Ebben 1 m. juh, 800,000 kecske és több állatfaj van. A lakosság 1.300,000, fele török, fele bolgár és görög. Városai Saloniki; kereskedő város 300,000 tonna hajó forgalommal; Uskujnig vasúttal, selyem

és gyapotipar, kordován és szattyán bőr, Jenidzse vásárral, Seres fontos gyapotgyárral; Dedeaghács kikötővel, melytől indul ki az adrianápolyi vasút. Az ipar, vasipar főleg, szegek, patkó, kés, eke, dohányvágó, aztán bőr, vászon, gyapot és selyemárúk.

b) *Thessaliát*, mely 2.8 m. kiló búzát, 1.2 m. kiló árpát, 0.7 m. kiló rozst, 2—3 m. oka dohányt, 3—4 m. oka olajat, 0.4 m. oka gyapotot és 0.1 m. oka selymet tenyészt. Gazdag vidék. Városai: Larissa, Tirnavo selyem és kartoniparral a belfogyasztásra. Aja selyemiparral; Volo tengeri kikötő iparral, különösen selyemben. A lakosok száma 180,000.

c) a *macedóniai száraz* termelése 1 m. kiló búza, 1 m. árpa, 0.9 rozs, 0.8 tengeri, 0.1 zab; 180,000 oka rizs, 100,000 oka gyapot, 270,000 dohány és 70 mill. oka szőlő. Azonkívül festő növények, selyemtermelés, 1 m. juh, ni. kecske, műveletlen bányák. A lakosság 900,000. A nagyobb városok: Monastir a Cserna mellett iparos város; Prilip tiz kovács-műhelyvel, melyek bolgár és angol vasból patkót gyártanak. A forgalom Salonika felé megy, az egyetlen út arra vezetvén.

d) *Albánia*, a legvadabb részek egyike. Termel 1 m. kiló búzát, 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> m. tengerit, 1 m. árpát, ugyanannyi rozst, zabot és kölest, továbbá paszulyt, lent és viaszt, csekélyebb mennyiségű dohányt is. Selyemtermelés is van, bortermelés délen. Olajfa sok, mintegy 2 m. oka olajjal. A fő gazdagság a juh és kecske tartás. Az erdők terjedelmesek. Lakosság 8—900,000, főleg albánok. Fővárosok: Janina, börcserzőkkel, kovácsok és posztókészítéssel. Mezzovo, szőnyeggyártás baromárulással, Prevera kikötő, Valona szintén trieszti kereskedelemmel, mint szintén Durazzo és Scutari. A kereskedelem ezen utolsó kikötőkön át az adriai tengerre tart. Utak alig vannak, s azok is kezdetlegesek.

e) *D a r d a n i a*, (Serbia és Macedónia közt) gabna tenyésztéssel, északon kenderrel, délen selyemmel, Kazatowa mellett egy naponként 400 oka ólomfémlet adó ezüst-bányával. A lakosság 1 ½ millió, nagy része mohamedán albán. A fővárosok Priszend, Djakowa selyemiparral, Wranja vasiparral,

Deskovácz kenderkereskedéssel; Uskup, a konstantinápolyi, saloniki és boszniai vasutak jövő csatlakozási pontja bőripar s némi szeszégetéssel; Kalkandela fegyvergyárral, Palánka kovácsokkal; Köprülü jelentékeny szeszégetéssel, az új vasút folytán Salonikkal van összekötve. A közlekedés hiányzik. Csak egy út vezet a szerb határról Nischen át Sofia és Widdinbe.

f) A Rilóvidék; termelése 7 m. kiló búza,  $7\frac{1}{2}$  rozs, 1 tengeri és árpa,  $\frac{1}{2}$  zab, aztán 1 m. oka szőlő, 7—800,000 oka dohány. Van  $1\frac{1}{2}$  m. juh,  $\frac{1}{2}$  m. kecske, 120,000 sertés, 100,000 marha; Samakor mellett egy évi 800 mázsa vasat adó gyár. A Jakosság millió, főleg bolgár. A városok Sofia, a belgrád-konstantinápolyi útnál, selyem és gyapotiparral: Dzsuma vászonipar és dohánynyal. A forgalom részben a Dunára, részben Konstantinápoly felé irányul.

Calvert műve Monastirról ugyanezen irányban szól. Különösen kiemeli a háziipar elterjedtségét a keresztyén nőknél. »E nők — mondja jelentése folyamán — fonnak, varrnak, az egész család részére ők állítják ki az egész öltözetet, s e mellett az aratásnál és más mezei munkánál is segédkeznek. Minden keresztyén nő nevezetes mértékben szorgalmas és ügyes. (241. lap). Az ipar azonban nem nagyon fejlődött, ácsok, (kik az egész építkezést teljesítik) 2 shillingig fizettetnek naponta, a többi munkások 10 pennyig; a férfi aratók, úgy szinte a szőlőkapások  $1\frac{1}{2}$  shillinggel, a nő aratók 1 shillinggel. A munkáltatásnál külön szerződések vannak. Costazzi jelentése (826. 1.) főleg a czéhek monopóliumának tulajdonítja az ipar-hiányt. Dicséri a hazai ipart, mely vásárra is képes küldeni. A szabók és czipészek szintén jól fizettetnek. Naponta 2—3 shillingre is feljön díjazásuk. Általában egyszerű és elhanyagolt minden ipar, a lakás és szükségletek a legegyszerűbbek, hanem azért a lakosság itt általánosan viszonylagos jólétnek örvend.

Wilkinson Salonikiról körülbelül egyenlő munkadíjakat sorol fel, melyek a gyapot mezei munkáltatásánál is azonosak. Az iparos szükségleteket 5—6000 utazó látja el, a kik közép Albániából jöve feloszlanak télére a vidéken november-től májusig. E miatt nyáron magasabbak a munkabérek. A szükségletek egyszerűek és a munka kezdetleges. A háziipar a

selyemtenyésztés és a gyapot ruhaszövés, mind a kettőt a nők teljesítik. A talaj egészségtelen, s a bevándorlókat nem látják szívesen. E mellett a törvénykezés lassú, a bírák rosszak. Ehhez járul, hogy vidéken legalább három, városban legalább hat különböző nyelvet beszélnek. Végül a kis kormányközegek kiállhatatlan zsarolása.

R. Stuart műve Epirusról (7651.) hasonlóan főleg azt hangsúlyozza, hogy nem lehet meghatározni, hogy mi az iparos osztály. »Minden ember iparos, gazda és pásztor egyaránt s egy személyben. Az egész tartományban 70,000 nem földmivelő van. Ezek orvoslók, kereskedők, mesteremberek, napszámosok, szolgák, papok, e mellett hajósok és halászok. Ez utóbbiak esetében a földmivelést a nők teszik meg. A céhek sokat tesznek az ipar gátlására. Janinában van pék, sütő, európai, albán szabó, európai, albán cipész, festő, szövő, fodrász, órás, kovács, arany-műves, nyerges, fegyverműves, építő, kereskedő, kávéház, sütő, haláros, boráros, gyümölcs-árus, dohányos, posztós stb. cég. Ezekhez jönnek szállítók. Ilyen 1500 van 2000 állattal. Megbízható emberek, egy-egy ló 30 mértföldet megtesz 2—3 mázsával hátán. A szállítás azonban természetesen drága és lassú. Nagy ipar egyáltalában nincs, de a háziipar nagy mértékben járul az ország iparos termeléséhez, főleg a nők által. A hely szerint selyem, gyapot, viasz vagy gyapjában dolgoznak. Tisztítanak, szőnek, fonnak, varrnak, minden házban eleget adnak a családra, sőt néha vásárra is kerül. Az oláh nők háza tele van ily dolgokkal (770 l.)« Az iskolák elég jók, s a lakosok ügyes kereskedők. Az arany-szövésben kitűnő Ízlést mutatnak, szép, jó munkát adnak, az ezüst munkák iránt Londonban is keresetetnek. Ép ez áll a fametszésről is. A vasipar gyenge. Kovácsok csak a kész patkót verik fel, ezek is nagyobbára a cigányok. A munkabér  $1\frac{1}{2}$ — $2\frac{1}{2}$  shillingig változik a mesterség szerint. A lakások egyszerűek, az európai ruhák terjednek, nagyobbára behozatal által. A többi ruha a nők által készítettik, a dobatta folytonosan viseltetik, csak télen fölé jó a fustanella. Csodálatosnak tartja Stuart, hogy a közel Corfuból az angol ipar nem tett hódításokat. A táplálkozás rász, a munkaerő gyenge, a böjt és ünnepnapok száma sok. A sertés

vadon jár, a bor Macedóniából, a jó búza Triesztből hozatik. A fogyasztás csekély, a lakosok télen-nyáron ugyanazon egy ruhát viselik. A munka minősége a hímzésben gazdag, szép és tartós; a szabó és cipésmunkákban tűrhető: a rézkovácsok jó főzőeszközöket csinálnak, semmit mást. Az ékszerészek és gyémánt csiszolók igen jók. Az építők, kőművesek, ácsok, kovácsok munkája nagyon másodrendű, sem jóság, sem tartósság, sem csin nincs bennök.

Scutarit és Albániát R. Read. (834.1.) olyannak mondja ma, mint a milyen volt száz év előtt. Az első oka ennek, hogy Montenegró közel van, a másik, hogy az önbíráskodás uralg, s mindenki fegyverrel jár még szántani is. Ipái' nincs, csak tengeri művelés. A ruha nagyobb része Ruméliából kerül be, csak az európai módon öltözködőké Olasz- és Németországból. Az ácsok, kik itt is az egész ipart képviselik, Ruméliából jönnek. A munkabér igen alacsony, sh. naponta, a munka szerfelett rősz. Az utolsó években több olasz, korfui és osztrák-magyar iparos próbált szerencsét, hogy legalább megélhessen ott, de az sem sikerült, s koldulva mentek tovább.

Az osztrák-magyar konzuli jelentésekben Scutariról azt találjuk, hogy az áruforgalom 10., millió forintnyi összegéből 1872-ben 7'4 millió esik az osztrák-magyar lobogóra. A kivitel és bevétel természetesen nagyobbára Trieszt felé megy. A kivitelből a tengeri  $\frac{2}{3}$ -a (261.020), a búza  $\frac{2}{3}$ -a (47,464), a faolaj majd mind (311,908), a báránybőr mind (271,260), a juh bőr nagy része (84.606), a gyapjúnak több mint fele (607,444), a selyemgubó fele (17,950,) a különféle áruk túlnyomó része (596,000 forint értékben) az osztrák-magyar lobogóra esik. A piacot Trieszt szabályozza, rendes összeköttetés lévén oda. A kiviteli cikkek Triesztben rendszeren 12<sup>o</sup>/#-kai drágábbak, és a beviteli cikkek 20<sup>o</sup>|o-kal olcsóbbak. »Valamennyi kiviteli cikk közül csak két tengeri rakomány ment a magyar-horvát tengerpartra 100,000 ft értékben és pedig Fiúméba, honnan közvetlenül egy deszka szállítmány érkezett 6000 frt értékben.« (505 lap.) A behozatal szintén részben Triesztből jő, ennek azonban fele német, svájci és angol eredetű. A vasnak  $\frac{3}{4}$ -e (68,316), a réznek  $\frac{2}{3}$ -a (39,460), a kávé (355,242) és cukor (296,488) majd kizárólag, a rizsnek  $\frac{1}{3}$ -a



(97,221), a szesz nagy része (49,655), a gyapot fonál (267,872) és a gyapot kelmék (295,275) fele, a vegyes kelmék  $\frac{2}{3}$ -a (249,780), a bécsi posztó egészen (67,737), a bunda nagy része (103,630), a bőr  $\frac{2}{3}$ -da (161,056), a deszka  $\frac{2}{5}$ -e (81,540) végre a rövid-árúk túlnyomó nagy része (1.086,764 forint értékben) Triest felől szállított. Ezekből osztrák-magyarai termények a fém-árúk, szeszek, kén, ruha, papír, bőr, deszka, agyag és üveg-árúk, gyapjukelmék, aranszálak, stearyertya, festőanyagok, gyógyszerárúk, liszt, apró árúk, arany és ezüstárúk.

A prisreni konzul szerint ott a salonik-mitrovitzai pálya megnyíltán még nem érzik előnyeit. A kivitel 3.8 millió írtjából az osztrák-magyar birodalomra 1'5 m. esett. Eökiiviteli cikkek: kordovánbőr 7 62,000; gyapjú 500,000; irhák 115,100, sertések 92,000; nyúlborök és zsákok 36,000 forint értékben. A behozatalnál verseny nélkül áll az osztrák-magyar forgalom a festett gyapotfonalak, aczél kaszák és reszelök, aranszálak és szalagok, posztó, gyufák és paprika, verseny van gyapot és gyapjuszövetek, kézműárúk, kötött árúk, ásvány és vegyészeti termények, petróleum, csecsebecsék, üvegárúk, selyemkelmék, vörös sipkák és gyarmatárúkra. A behozatal Skutarin át Triesztből, részint Belgrádon át a Dunától történik, — az angol, francia és svajczi versenyárúk Saloniki felől jönnek.

A joninai konzul jelentése szerint azon villayet kiviteléből 1'6 millió forint megy az osztrák monarchiába: főleg czedrus gyümölcs (130,000), faolaj (240,000), gyapjú (410,000), bárány és kecskebőr (450,000), selyemgubó (58,000), gubacs (100,000) forint értékben. Az odavaló bevétel 1.9 millióra rüg. Eöczikkek a posztó (191,000), kázmér és nadrágelme (104,000), ser (57,000), bécsi flanel és tibet (120,000), szögek (120,000), szesz (210,000), papír (44,000), bőr (22,000), aranszálak és paszománt (140,000), építőfa (55,000), liszt (80,000), apró árúk (54,000), különfélék (180,000) forint értékben. A középfinom lisztfajok bevitel Triesztből és 'Fiuméből évröle évre növekszik, ezt azonban a legutolsó években nem igen lehet a magyar termés rosszasa miatt a mi kivitelünknek tartani. Bajnak tartja a konzul, hogy a pénzek minden városban és minden vásáron más árfolyammal bírnak.

Sőt ugyanezen konzulátusnak 1873-ki jelentése még újabb hanyatlást konstatál. Az osztrák-magyar gyúárakat a rosszabb, de olcsóbb francia termény már leszorította. Hasonlóképp a rosszabb, de olcsóbb francia gyertya az osztrák-magyar stearin behozatalt. Kocsik, gazdasági eszközök jó keletűsége találnának, ha ügyes ügynökök telepednének meg néhány ügyes munkással, kik a szükséges javításokat megtennék. Mindenek felett rendes hajózási összeköttetés és ügyes ügynökök kellenének.

A valonai konzul jelentésében szintén a közlekedés hiányát említi a legfőbb bajnak. A természetalkotta utakon kívül más utak nem léteznek. Az osztrák-magyar forgalom árukban alig fél millióra megy a Llyod gőzösei daczára. A viteldij magas Triesztbe még vitorlás hajókon is, egy mázsa szurok 40—45 kr, gubacs 40 kr. stb. majdnem lehetetlen.

Voloban a konzulátus jelentése szerint ugyanaz a baj, s ugyanannyi a forgalom is. Ut nincs. Két börcserző gyár állítottatott fel, s a szomszéd Karaban faluban egy selyemszövő gyár. A behozatal faárúk, rum, szesz, szövetek, kézműzeti áruk, ruhák, üvegárúk, papír, kötél, apróárúk, gyufa, aczél; a kivitel bőr, gyapjú, gyapot, selyemgubó. A többi áruk angol és francia üzlet tárgyai.

A prevesai konzul jelentése szerint a főforgalmat ott a Lloyd gőzösei közvetítették. A forgalom Trieszt felé 7—800,000 forintra megy. Czukor, kávé és lenárúk Angliából, prémárúk és cserzett bőrök Rio de Janeiróból jöttek. Szesz, gyapjú, bőr vasáru, papír, viasz, építő fa, üveg, réz, ólom, apró áruk, kender és kötélárúk Triesztből jönnek. A liszt Fiúméből és a magyar gőzmalmokból.

5. *Görögország* kereskedelmi forgalma csupán a tengeren át érdekel bennünket. Fentebb láttuk, mind Trieszt, mind Fiúménál, mily nagy jelenleg ezen forgalom. Csak pár szóval akarunk ez alkalommal megemlékezni a konzulátusi jelentések alapján, hogy az egyes piaczkokon mily mérvben szerepel és szerepelhetne iparos forgalmunk.

Syrában, az összes behozatálnak alig  $\frac{1}{10}$ -ét tette az osztrák-magyar. A 627,075 írtból a bőr 81,292, a kötél 49,288, a fa 54,518-at, a selyemáru 48,211-et, a divatáru 39,727, az

apró áru 38,176, a gyapotáru 31,263, az írópapír 40,166, a különfélék 168,905 frtot képviselnek. A fő kiviteli cikkek bőr, gyapjú, dohány, szivacs voltak.

Naupliába Triesztből faárúk, kötelek, vasárúk, papír, gyarmatárúk mentek 185,430 forintig; Triesztbe szivar és dohány, bőr.

Pireusba szintén csekély a kivitel aránylag. Faáru, üveg, gyufa, liszt Pest és Fiúméből, aczél, gyertya, tükrök, gépek, kötél, szappan, illatszer, apró áru, bútor, varrógép, papír, óra, sör, ruha, szegek. A vasra nézve olcsósága miatt az angol vas van előtérben.

Patrás forgalmánál a fő baj az útrendszer hiánya, mely miatt nyugoti Görögország el van zárva. Különbén az angol ipar óriás tért hódított ott. Van három gyapot-, egy gyapju-fonóda, három sütőgyár, két kén- és olajgőzmalom, két bőrgyár, három szeszfőzde.

Triesztből főleg a gyapjú és selyemkelmét, papír, üvegáru, petróleum, fa, bútor, kalapok, gépek és rövidárut hoznak 4.2 millió frank értékben. A kivitel Triesztbe azonban a liverpooli egyenes összeköttetés óta megcsökkent.

Calumatába a bevitel gyarmatáru, szeszesimal, rizs, fa, vas, kötél játsza a főszerepet, az egész forgalom csekély; kivitel Triesztbe füge, gubacs, fa, olaj, szőlő s más egyéb áru.

Pyrgosba a katalolói kikötő szolgál, de ott az angol forgalom napról-napra jobban szorítja ki a triesztit.

Corfúban erős lábón áll az, majdnem annyi lévén, mint az angol. Sajnos, hogy a trieszti cikkek főleg átfutó természetűek csak.

Zantéban a Lloyd emelkedő üzlettel bír. Főkiviteli cikk a mazsola szőlő, főbehozatali a szappan. Az összes osztrák-magyar forgalom mintegy 400,000 frt értékre rúg.

Catalóniába a kivitel bükkfa czölöp, deszka, liszt, gyapot, gyapjú, selyemárú, üveg, vasáru, stearingyertya félmillióig; a behozatal onnét bőr, szőlő, olaj és bor.

St. Maurába az osztrák-magyar kivitel czukor, kávé, liszt, rizs, tőkehal, petróleum, üveg, burgonya, fa, papír, szög, donga; a behozatal pedig onnan olaj, bor, lenmag, szesz, gyümölcs, bőr. Mindez jelentéktelen.

6. *A szigetek* szintén ezen osztály alá sorozhatók. A márványtenger szigetei alig vannak művelve; az égéi tengeré pedig főleg halászzal foglalkoznak. Mytiliniben van olajtermelés (mintegy 300,000 mázsa vitetik ki) és selyemtermelés (kivitele 50,000 oka), szintúgy mint Samoson méztermelés. Ezenkívül Chio és Rhodus kikötőinél a gyümölcsökkel van élénk kereskedés. Cyprus sziget a legjelentékenyebb mintegy 200,000 lakossal. Terem mintegy 3. m. kiló árpa, 1 1/2 búza, aztán bora, olaja, mogyoró, gyapot, dohány. Kiviteli czikke a bor és a gyapjú. Kréta-sziget szintén termékeny, olajfatermeléssel, juh- és méhtenyésztés, azután selyemgyártással stb. Mindezen szigeteknél azonban az angol forgalomé a hatalom, s az osztrák-magyar forgalom csak nagyon másodrendű szerepet játszik.

Így a chiói konzul jelentése szerint a Lloyd rendes járatai daczára az oda való kivitel csekély; kézműzeti áru, papír, kávé, cukor, üveg, apró áru, kötélre szorítkozik; a bevitel főleg mandola, mazsola. Ez utóbbiból Triesztbe 320,000 forint érték vitetett be.

Hasonló áll részletezés nélkül a rhodusi konzul jelentésében is. Canacaban a Kréta szigetén főleg átviteli czélból állottak meg a Lloyd gőzösök, s a 9 millió forint forgalomból (beleértve a Candia és Rettimo kikötők forgalmát is) alig V<sub>2</sub> millió esett az osztrák-magyar lobogóra.

Cyprus szigetére nézve kedvezőbb némileg a jelentés, azt havonta négyszer érintvén a Lloyd-gőzösök. Az innen való kivitel főleg gyapot, bőr és borra szorítkozik.

Meg kell még itt Máltát is említenünk, a hova csak az »Adria« társaság hajói jártak rendszeren. Malta a berber államok lerakó helye, és természetesen az angol kereskedés foglalta el teljesen. Az osztrák-magyar forgalom elenyésző. Espartero füvet sem innen visznek többé a papírgyárak; a búzát Malta most Oroszországból kapja, az iparczikkeket Angliából, s miután ott van a forgalom zöme, nagyon természetes, hogy az egész kivitel is oda irányul. A konzuli jelentés azt véli, hogy bőr, üveg és faárukkal lehetne sikerre kilátás, mint szintén búzával is, ha kibírná az utat. Ez utóbbi állítás azonban alighanem tévedésen alapul. Tény azonban az, hogy ez idő szerint az egész égéi, archipelagosi és márványtengeren

aránylag nagyon csekély az osztrák-magyar forgalom, s csak nagy küzdelemmel lehetne a piacokon nagyobb tért hódítani.

7. *Kis-Ázsia és Perzsia.* Kis-Azsiának nagyrésze szintén egészen hasonló viszonyok közt van. Az archipelag és a márványtengerre szóló egész része természetesen ép úgy ki van téve a nyugati ipar versenyének, mint a szigetek. Ezen terményben gazdag vidékek forgalma ennél fogva csaknem kizárólag a nyugat által mozgattatik és ebben az osztrák-magyar monarchia is csekély részt vesz, a magyar ipar a fentebb már elmondottak szerint alig valamit. A márványtengerre nézve elmondottuk a megjegyzéseket Konstantinápoly ál. Syria gazdag vidékeiről pedig, melyek, mint Aleppo, miexandretta (a jövő Eufrátesvölgyi vasút kiindulási pontja) Beyrut és Latakia dohány- és selyem kivitelről Ír -esek, egyező jelentések szerint nagyon csekély az osztrák-magyar forgalom. Triesztbe például Latakiaiból gyapot, dohány, szivacs és kecskebőr alig 40,000 kilogramm szállított; Beyrutból alig valami, a selyem Marseillebe vitetik, az oda való bevétel fezt, (300,000), posztó (1.356,000 frank érték); 900 láda aczél; 700 láda papír és 500 akó sör. Alexandriából a kivétel főleg fa, behozatal majdnem semmi. Aleppóból szintén így áll a dolog. Rendes közlekedés nincs is a vidékkel, de az angol s francia versenyt alig is bírják meg. Ugyanez áll természetesen az összes háttérről is, Mesopotamia, a Libanon, Palaestina stb. mellékéről is.

Az égéi tengerparton még aránylag legjobban áll az osztrák-magyar forgalomra nézve Smyrna, a melynek kikötői forgalmát már fentebb részleteztük. Itt háttérül csak azt jegyezzük meg, hogy az összes forgalom 83<sup>4</sup>, s az osztrák-magyar ebből 12<sup>4</sup> millió forint. A behozatali cikkek közt az aczél Thurn gróf Klagenfurt melletti műhelyeiből jő, a posztó Morvából, az apró áru Bécsből. A viteldijak összeállítása a konzuli jelentésben mutatja, hogy ezen forgalom egyik legfőbb akadályozója a fejlődésben a tarifa-rendszer.

Smyrnának különben magának is jelentékeny ipara van. Cumberbasek konzul jelentése szerint van ott 1000 ács, 3400 kőműves, 500 kovács, 600 szabó, 1000 czipész, 600 varrónő, 1000 pék, 3500 napszámos stb. s ezek legkisebb bére a varrónőknél 6 penny, a férfi munkásoknál egy shilling. Van két

vasút, az egyik Aidin, a másik Oassaba felé, s a város lakossága mintegy 160—190,000 főre megy.

A fekete tenger mellékén kissé másként kellene állani a dolognak, kivált ha a dunai gőzösökről egyenes összeköttetés volna a kis-ázsiai kikötőkbe, főleg Trapezuntba. E vidék nem gazdag maga, legfeljebb egy millió kiló gabnát termel és 2.200,000 oka dohányt, azonkívül bőröket. Az ipar vászon, kötél, szőnyeg és schawlokra elég nagy, de csak a helyi szükségletre. A samsuni konzul jelentése szerint a szesz és bútorok már most is a Dunáról jönnek, s nagy elterjedésre tehetnének szert, ha szállíthatnának tovább a hegyek közé be. Fontosabb azonban a trapezunti forgalom, mely ez idő szerint főleg angol kézen van. Itt összpontosul a perzsa forgalom s a Hochstrasser svájczai cég minden módon igyekszik kezébe keríteni azt. A poti-tiflisí pálya megnyílt csökkenté, de csak kis részben a forgalmat. A baj az, hogy a Perzsiába átvitelnél sok a faggatás, utak nincsenek stb. E miatt, de meg hajóközlekedési hiánya miatt is, csekély az osztrák-magyar forgalom oda. Az összes 9.3 millió forint perzsa bevitelből csak 180,000 forint esik teheráni jelentés szerint az osztrák-magyar bevitelre; ebből fő (130,000 forint) a posztó, aztán (18,000) az üveg, aztán vászon papír, paszomántáru, óra, gyertya, szivar, aczél, apróáru. A posztó Pécsből és Brünnből, a vászon Siléziából, a papír Fiúméből stb. kerülnek, a többi forgalom angol, francia és belga kézen van. A jelenleg létező összeköttetések ennél fogva nagyon kezdetlegesek. Egy vámmázsa szállítása a tengertől Teheránig 8 írtba is belekerülván Pollák műve szerint, nem csoda, ha a forgalom csekély. De hogy e forgalom nincs a mi kereskedelmünk kezén, az nagyobb csoda, midőn hozzánk esik legközelebb. A persa shawlok, nyers termények, szőnyegek, selyemszövetek kivitele ép így esik ki kezünkől, pedig természetes közelünkben volna, s a mi fő, mindkét forgalom, a behozatal és a kivitel — egyenlően jutalmazó volna. Annál nagyobb kár elhanyagolása.

Ezekben ismertettük a török birodalom forgalmi helyzetét. Meg kell még Viquesnel derék munkája után (I. 293. l.) említenünk, hogy e század elején a török kormány nagymérvű kísérleteket tett arra, hogy ipart teremtsen. Nagy gyárakat

építetett, a melyek azonban megbuktak. Csak egy pár maradt fent. Így Islivnén egy posztógyár a katonaság részére; így Lyonban egy sergyár, Smyrnában egy papírgyár, Izmidben egy festett posztógyár stb. A megbukás oka nagyobbára a rász kezelés volt, és maga Viquesnel is megjegyzi, hogy gypotszövés, selyemszövetek, selyemszövés, hímzés, paszománt-munkákban igen kitűnő munkák vannak'. A szőnyeg-termelés évi értéke 13  $\frac{1}{3}$  millió frankra becsültetik. Ezek külföldre is kikerülnek sokszor, bár a gyári termelés meglehetősen elnyomja. Sok oly iparág van azonban, mely, mint a bányászat is — fényes jövővel kecsegtet, s a keleti hímzés stb. mutatja, hogy a finomabb munkákra való ízlés sem hiányzik. Mindenestre azonban az egyes törzsek nem egyformán szerepelnek a termelésben. így a törökök köztudomás szerint csak az apró kereskedéssel foglalkoznak, a turkomannok szőnyeget készítenek, a tatárok főleg mezőgazdasággal, az arabok kereskedéssel, a maroniták és drúzok selyemtenyésztéssel, az izraeliták kis üzlettel, a görögök kereskedéssel, mint szintén az örmények is. A szláv népek közül a legtöbb földmives. A bolgárok, szerbek, bosnyákok, czinczárók, albánok, kurdok mind a műveltség alsó fokán álló földmivesek. A cserkeszek tolvajok és rablók, az európai beköltözöttek és a persák főleg kereskedők. Azon népzavar tehát, mely a török birodalmat jellegzi, a közgazdasági foglalkozásban is meglehetősen ki van fejezve. A bécsi kiállítás alkalmával lehetett látni, hogy az öltözet is különböző, a szükségletek is mások. A »törökországi népviseletek« címén 1873-ban Konstantinápolyban megjelent derék munka ad róla fogalmat, mily részletes tanulmányokat kell tenni a kivívó iparosnak ez irányban is, alkalmazkodván a fogyasztó természetére, viszonyai, ízlése és szokásaihoz.

8. *Románia.* Románia keleti szomszédaink közt legismertesebb nálunk. Régi időtől fogva volt üzleti összeköttetés, s ma a Dunán, mint szintén mellékfolyóján az Oltón kívül a Bibesco és Stirbey hospodársága óta nagyrészen kijavított és jó karban tartott jud-krajovai-út a vulkán szoroson, a rimnik izlácsi a veres-torony-szoroson; a campina-plojesti a tömös-szoroson; az ujon-plojesti a bodzaszoroson; az adjud-foksáni az ojtoz-szoroson: az adjud-komaventi a ghymesi-szorbson japiatza-

bakani a békás és tölgyesi szoroson köt össze bennünket Romániával, a melyhez még számos benső út és most már vasút is járul, Bukovina, Várna felé, hasonlóul a két új magyar csatlakozás, mely bizonyára emelni fogja e forgalmat. A tengeri kikötők élénk összeköttetésben vannak egész Európával, s néha a viteldijak olcsóbbak Londonba és Marseillebe, mint Triesztbe. Ez az oka, hogy azon oldalról a verseny nem képes. Quarterenként gőzöskkel a viteldij Londonba  $5\frac{1}{2}$ —9; Marseillebe  $4\frac{1}{4}$ — $7\frac{1}{2}$ , Triesztbe  $4\frac{5}{6}$ — $6\frac{3}{4}$  shilling. A svájezi áruk épen azért veszik Marseille felé utjokat. A lakosság száma 5 millió, a főfoglalkozás a gabnatermelés. Az évi termelés kiló számra 6. Haan Ernő adatai szerint rüg millió búza, 0.3 rozs, 2.9 tengeri, 1.2 árpa, 0.2 zab, 0.3 köles, ezenkívül bab, lencse, kender, viasz, dohány, kolompár, széna, újabb időben a reepeze is kezd terjedni. A szőlő művelés évi eredménye 5 mii. vedra, szarvasmarha van 3.7, sertés 1.2, ló 0.8, juh 5, kecske 0.5, méhkas 0.3, szárnyas 14 mii. darab. A selyemtenyésztés hanyatlik.

Az ipart illetőleg falukon csak a korcsmárosok és kovácsok az iparosok; a parasztok maguk építik házaikat, csinálják bútoraikat; a nők maguk fonnak-szőnek. Van 7,000 malom és 33 gőzmalom. A szesz, tengeri, rozs, árpa, burgonya és szilvából készíttetik. Van 2000 szeszfőzde, évi 4 millió firt értékű termeléssel. Ez adatokkal szemben a jassyi-konzul azt állítja, hogy csupán Moldvában évente 8—10 mii] ió frank értékre megy a szesztermelés, s hogy csupán Moldvában 30-nál több gőzmalom van. Ez esetben vagy az oláhországi ipar túlságos kicsiny, vagy a mi hihetőbb, a Hahn báró adatai túlságos alacsonyok. Van 70 vágóhid, 500 timárműhely, 300 sajt-készítő hely, 600 fűrész; a famunkát házieszközökre nagyobbára cigányok teljesítik. A háziipar készít vászonból ingeket, kendőt, ágyneműt, és a nyáron hordott ruhát, a gyapjúból pedig a sajak, aba, dimije, a férfi-öltözet készíttetik. Szintén ott-hon készül a női öltözet is, kivéve a zárdákban készült szőnyegeket, fátyolokat és hímzést. A kecskeszörből kocsi fedők, zsákok készülnek. A nők ingei és kendői saját termelésű selyemmel hímeztetnek ki. Van azonkívül falun több fazekas, téglavető, mészégető. A városokban van mintegy 600 pék, kenyér és



kétszersültre, benszülött czipészek, szabók, gubások; báránybőrből készül az öltözet nagy része. Az ipar többi része izraeliták és idegenek kezén van.

Ezen iparos állapotok alapján az év elején a magyar kormány figyelmeztette is az iparosokat, hogy Romániában a képfaragók, vasöntők, rézöntők, czinöntők, festők, sárgaréz-művesek és csirizelők csak azon esetre számíthatnak jövedelmező keresetforrásra, ha jövedelmező tőkájuk van; a bányászok, kohászok, vésnökök, fésűsök, kosárkötők, takácsok, selyemkészítők, kötélverők és posztószövők sehogy sem; végre a bronzművesek, puskaművesek, esztergályosok, bodnárok, reszelővágók, ötvösök, szerkovácsok, mázolóok, kovácsok, lakatosok, bádogosok, aranyozók, kalaposok, kárpitások, asztalosok, óráskok és czukrászok majdnem biztosan kapnak alkalmazást.

Van egy posztógyár Cogolnicseanóban, 72 serfőzöde, egy fémöntöde, egy agyagáru gyár, egy kemence gyár, 29 nyomda, sok téglavető hely, 60 gázgyár (nagyobbára petróleum finomításra), több gyertya és szappangyár, néhány jelentéktelen üveg és porcellángyár. Az összes külkereskedési forgalom a behozatalban 90, a kivitelben 70 millió forint. A kivitelből 48 millió gabona, aztán 9 millió gyapjú, millió bőr; 6 millió élő állat, 2 millió zsir, sajt, vaj; 2 millió mag; 1 millió fa, 1 millió ásvány, 1 millió ásványtermék. A kivitelből mintegy 15—16 millió megy hazánk felé. A jassyi konzulátus 1875. évről szóló jelentésében említett többlet a tengeren át vevén útját Trieszt felé. Ez utóbbi tétellel hangzik egybe Boeresco külügyminiszternek. évijük 9. tett azon állítása a bukaresti kamarában, hogy az osztrák-magyar bevétel 1873-ban Románia felé 83 millió frankot tett, a kivitel pedig Romániából 47 mii. frankot. A behozatalból a kőszén, vas, gyapotáru, nyers vas, porcellán, china és alpacca ezüst, bronzáru, vasbutor, thea és gyarmatáru Angliából jó. Franciaország vásznat, bútort, selymet, czukrot, bort küld. Hollandból czukor; Oroszországból fém, fémáru, bőráru, harang; Olasz-, Görögországból déli gyümölcs, márvány, kőmunka jó; Németországból gyapot, gyapjúáru; butoranyag, ékszer, aranyáru, illatszerek, lámpa stb.

A giurgevói konzul 1875. apr. 28. kelt jelentése szerint 1874-ben a bevétel 92 millió frank, a kivétel 136 millió frank volt. A kivételben 101 m. a gabna, 14 m. az élő állat, 20 m. az állati termék. A bevétel főtárgyai a gyarmatárúk, kézmű, fém, üveg, festékárúk, vászon, kész öltönyök, cipész árúk, papír, kőszén, gépek, dohány, szeszes ital, kocsik, ásványvizek stb. A fogyasztási cikkek származását nem lehet meghatározni, s azok feloszlásához több kétely fér.

Ezen forgalom részletezésére nézve a crajovai konzul megemlíti, hogy oda a gyapotáru Angliából vitetik, a sör Kőbányáról, a liqueur azonban Kinktől Gráczból; a gyertya és szappan szintén Gráczból; keményítő és tapasz az aradi keményítőgyárból; borok Kleinosektől Gráczból, kézműzeti árúk Bécsből; üvegárúk Belgiumból; kocsik Weitnertől Gráczból, malomkövek Lafert-ek; a magas viteldijak daczára, miket ezekért fizetni kell, a magyar malomkövek nem kelnek; agyagárúk Erdélyből, bőrárúk Nürnbergből; márvány és kőfaragó munkákat Budapestről. Baj az adók és igazságszolgáltatás szövevényes volta, az utak roszasága, a vámok, a vámhivatalnokok megvesztegethetősége.

A turn-severini konzul szerint a z összes kivétel bőr, bor, gyapjú, sertés, gubacs és gabonában Magyarország felé történt, onnan hozattattak be a vasárúk, cukor, gépek, pálinka, bútorok, kézműárúk, bor, bőrárúk, papír, liszt, vászon, gyertya és szappan. Ez a rendes forgalom onnan. Ezenkívül a ser, fonal, márvány munkák, üvegárúk, olaj és különböző árúk forgalma mutat emelkedést.

Plojestről Erdélybe gabna vitetik be, onnan liszt hozatván ki, a ló is onnan hozatik. Posztó, bőr, rövidárúk, vas, fűszer-árúk onnan kerülnek főleg; úgyszintén építőfa, gerendák és deszkák a román vasútépítéshez, Plojestről a petróleum vagy a Dunára, vagy Erdélybe vitetik fel.

Giurgevóból főleg a petrol eum és gabna szállítatik fel. A kivétel ugyancsak a fentebbi árúk. Angliából jó a gép, kőszén és nyersvas, Franciaországból a selyem, cukor, bor és liqueur; Oroszországból és Hollandból cukor; Belgiumból vas, posztó, Olaszországból és keletről gyarmatáru, déli gyümölcs, márvány, mész.

Foksánból a kivitel fa és faszén, gabna, bőr és bor. Tengeri és búza vitetik Erdélybe is, bor nem. Angliából hozatik a gyapot, lenáru, gépek, vas, rövid- és üvegáru; francia és belga a finom kelme, selyem, divatáru, fegyver és óra, német a gyapjú, nürnbergi, áru, vászon; az osztrák-magyar monarchiából jó a gyapjúáru, czipő, kész ruha, vászon, gyufa, üveg, papír, vasáru, brassói czikkek, faárúk. A kereskedés örmények, zsidók és görögök által üzetik, a kisebb ipar németek, magyarok, zsidók és bolgárok által. A földmives munkások magyarok, kiknek bevándorlása növekedik.

Ibrailába a behozatal részint a Lloyd, részint a dunai hajók által történt. Főleg a pamutszövetek, vászon, illatszerek, selyemszalagok, kész ruhák, kalapok, gyolcsáru, keztyű, gyufa gyertya, sör, üvegáru, bútor, asztalosáru, kaszák és brassói áruk jöttek. Jött zongora és kocsi is. Ez utóbbi 11. Jelentékeny volt a gép, fa, vasbutor, vaj és sajt, gyertya és szappan behozatala. Ugyancsak az ibraeli konzul 1873-ban a dunagőzhajótársaság hajóin a behozatalt következőre becsüli mázsákban: 12,631 gyapotáru, 27,764 gyarmatáru, 21,257 liszt, 42,294 só, 10,948 czukor, 55,811 árpa, 30,980 vas, 933 szén, 836 stearin, 10,813 czérna, 1288 gyertya, 732 apróáru, 6959 kézműzet, 718 olaj, 6791 rizs, 2678 bor, 1144 gyapjú, 6924 szén, 10,200 tengeri, 627 hal, 1800 köles, 5000 rozs, 761 vászon, 1430 fémáru stb.

Ismailába behozatott a dunai hajókon 1.947,989 fjt és kivitetett 447,222 fjt érték. A kereskedés főleg görögök kezén van.

Galaczba nem kevesebb, mint 76 vontató hajó érkezett egyenesen Bécsből, a dunagőzhajótársaság hajóin kívül. Ez a főpiac Romániában. Bútorok főleg a Dunán jönnek, a hajlott fából készült székek és bútorok nagytetszésnek örvendenek. Papír Bécs és Fűiméből, vas és bőráru Bécs felől; bécsi és pesti keményítő jó keletre talált, és versenyez az angollal. Bőrárúk Pollák bécsi gyárából, selyemárúk szinte, szappan és glycerin Sargtól Bécsben. Bor Pozsonyból és Pestről, pezsgő Gráczból is, liqueur Zara és Grácz, sör Schwechátból; posztó és ruha tekintetében Bécs, Pest és Brünn, — kocsi tekintetében Bécs uralkodik. A czukor és ásványvizek kerestetnek, a

bécsi kályhák is. Gyapotárúk svájcziai, az üveg nagyobbára belga; a kőszén, vas és gépek angolok. Kocsi is hozatott, mint szintén liszt, szesz is lefelé. Kivitetik főleg a gabona, s e mellett a Bukovina, Erdély és Moldvából ide tutajon jövő fa. Ez görög és török kezekben van, csak egy magyar foglalkozik vele: Lázár Jakab, Tölgyesből, Erdélyben. Ez nagy forgalomra képes, kivált az erdélyi deszka. A forgalom útja Pietrón át a Sereth folyóra, onnan Galacz és Konstantinápolyba. Evenkint 1 millió deszka kel el, némely évben több is.

A jassyi konzuli hivatal is ezt jelenti az erdélyi deszkákra nézve, oda a Beszterczen át menvén. A zsendelyeknek is volna jövője, ha a Tarben és Trotus patakok használhatók volnának. Bor vitetik be Ojtozon is; a szeszipar ki van fejlődve, a bőrök bevitele Pestre és Debreczenbe élénk, szőtt és kötött, vászon, gyapjú, selymárúk, öltönyök, posztó, kalapok, gyarmatárúk mind a vasúton jönnek Ausztrián át. A borszéki savanyuviznek van kelete. A vasárúk is osztrákok és angolok, a gépek angolok. A kefekötő és szitaárúk Eszák-Magyarországból jönnek; a borok közül a budai, vilányi, tokaji és egri jönnek be. Az iparczikkeknél egyáltalában nem nagy mértékben van képviselve a magyar, kivált a csernovicz-jassyi vasút megnyíltá óta.

Miután a magyar monarchia fentebb közölt forgalmát nem lehet biztosan magyar forgalomnak tartani Kelet felé, Romániába a Dunán sok osztrák és nyugöt-európai áru hozatván be, talán nem lesz éréktelen közölni az erdélyi vámhivatalok adatait a román forgalomra. Behozatott ugyanis a statistikai hivatal adatai szerint Erdélybe mazsolaszőlő 179, más déli gyümölcs 678, czukor 35, kerti termelvények 6344, búza 14912, kétszeres, köles 42,472, tengeri 340,095, zab 10,066, liszt 1256, olajmag 1431, hal 9161 mázsa. 1430 darab ökör, 4096 tehén, 60,352 juh, 86,854 sertés, 1318 ló. Bőr 5934, jubőr 8327, sajt 3019, zsír 489, fagygyú 1172, szőlő 1117, bor 2461, tűzifa 5242, földszurok 18,721, kőolaj 12,653, timsó 6048, gyapjú 49,372, szappan 157, rongy 177 mázsa.

Ugyanakkor kivitetett Erdélyből czukor 139, kerti termelvény 3488, árpa 1151, liszt 1693 mázsa. 29.754 darab juh, 3.747 bárány, 738 ló, kolbász 309, viasz 746, ser 646, tűzifa

41,951, festőanyag 203; ásványvíz 7415, fris vas 5729, durva vas 1698, pamutfonal 132, lenfonal 135; pamutáru 119, lenáru 3011, kötélgyártó áru 8645, gyapjúáru 5345, öltönyök 1364, papír 8795, bőrárúk 3875, cserépárúk 1666; vasárúk 970, fémárúk 166 mázsa. 232 darab kocsi. Apró áru 286, vegysz! áru 394, gyertya 2791 mázsa stb., a mi élénken mutatja az irányt, melyben Erdély kereskedése részt vesz a Romániával folytatott kereskedésben.

E forgalom teljes értéke mintegy három millió forintra becsültetik.

9. *Szerbia*. Szerbia kereskedelmét a magyar és török határon a behozatalnál 900,000, a kivitelnél 1.100,000 font sterlingre becsülik az angol irók. A legutóbbi években millió piasterekben (egy piaster— 9 kr), következő volt az, Brachelli adatai után:

	1866	1867	1868	1869	1870
a behozatal	108.,	132.,	149.,	131.,	139.,
a kivitel	91.,	124.,	189.,	169.,	153.

E számok nem nagyon térnek el a fentebbiektől, s öszszehasonlítva az osztrák-magyar forgalom sem ellenkezik velők. Mac-Culloch (268 l.). számításai szerint e forgalom oly arányban oszlik meg, hogy a magyar határon való behozatal mintegy  $\frac{3}{5}$ -ödét, a kivitel mintegy  $\frac{5}{6}$ -odát teszi az összes forgalomnak, a többi Románia és Törökország felé esvén, übicini szerint (910 l.) az összes forgalom  $\frac{11}{15}$ -öde megy a magyar határon,  $\frac{3}{15}$ -öd a török, és  $\frac{1}{15}$ -öd a román határon át. E számok átlag megbízható természetűek, beleszámítván az átvitelt is, mely Albánia és Macedónia felé megy Szerbián át.

Az utolsó években ugyanez volt az arány; osztrák értékű forintokra áttéve ugyanis volt a belgrádi konzul jelentése szerint:

	1866	1870	1871	1872-ben
a kivitel	7.599,246	12.238,168	11,050,952	14.392,368
a behozatal	8.670,662	11.238,168	11.092,716	11.302,824

Az utolsó évi kivitel 17 9.9 millió piasterében a főczikkek voltak a búza 4., az ökor 20., a tehén 4., a sertés 76., juh 2.2, bőrök 17., gubacs 8., aszalt szilva 6, szesz 3.4, gyapjú 5., fagyú 0.9 millió piasterrel, ezek együtt 149.3 milliót kép-

viselvén. A jelentés panaszkodik, hogy a keresetforrások folyvást roszak, a pénzszükség nagy, nem tud fizetni senki, kénytelen tőkét támadni meg a birtokos, s a zelenasinak nevezett uzsorás kezén van.

Sokkal részletesebb felvilágosításokat szolgáltat az angol konzulok fent idézett jelentése az ipari és kereskedelmi viszonyokról Szerbiára nézve is. A lakosság általános szegénységét 1870. végéről Watson munkája is (841. 1.) éles hangon ecseteli. A földnek nincs értéke; iparos osztály nincs, csak Belgrádban és Kragujeváczon a fegyvergyárban, végül néhány vas- és rézbányász Madanpeken. Csaknem minden cikk készen hozatik be. Bútor és koci Bécsből és Pestről, a vasáru egy része Belgiumból is. A belgrádi lakosság európai ruhát hord és a szabóipar ott virágzik is idegen mesteremberek által. A szabó, ha a mesternél lakik 1—2, ha darab számra dolgozik, 2—3 shillinget kereshet naponta, a cipészek hetenkint — ellátáson kívül — 10—15 shillinget. A benszülött szabók erős bolgár ruhát varrnak a jobb módú parasztek részére, és 5—25 font sterlinggel évszámra fizettetnek a lakás és tartáson kívül. A bocskor készítőik szintén, de a bocskor legnagyobb részét a parasztek magok csinálják otthon téli esteken, a ruhát gyakran, a vászonneműt mindig otthon készítik. Kalapot csak Belgrádon viselnek, de az behozatik, a fez szintén, a parasztek nagy része egyszerű báránybőrt visel. A kereskedésben rendszeren a kereskedő rokonait használta, újabban kezd idegeneket is, ellátáson kívül  $7\frac{1}{2}$ —25 font sterling fizetéssel. Ezeknek két-három nyelvet kell beszélniök. A viasz gyertya készítőik a nagy viaszgyertyákhoz, a melyek az egyházi ünnepeken használtak, rendszeren évszámra fizettetnek; a házi használatra való gyertyák behozatnak.

A benszülött iparosok nagyobbára építők. A kormány politikai célokból emelni óhajtván Belgrádot, az ott építőknek ad a telek fele értékéig olcsó kölcsönt. Az építkezés ezért nagy és nyáron sok embernek ad ellátást. A kőműves és ács 2 — 4 shillinget kap naponta; a napszámosok — nagyobbára nők —  $1\frac{1}{2}$ — $1\frac{2}{3}$  shillingig; a festők 2—6 shillinget. Ezek építik a téglaházakat; de a szegényebbek sár és patics házakban laknak, melyeket albán és macedón mesterek

építenek, kik egy-egy inással együtt naponta  $2\frac{1}{2}$ —4 shillinget kapnak. Kovácsok vannak szerbek is nyers munkára, patkolásra, ezek ellátáson kívül 4—10 font sterlinget kapnak évente, a lakatos ellátáson kívül  $\frac{1}{2}$ —1 fontot kap hetenként. A pékek közül a szerbek készítik a közönséges fekete kenyeret, 5—20 font évi fizetéssel, a beköltözőitek a fehér tésztát és süteményeket 30—40 font st. évi fizetéssel. A könyvkötőkés pinczerek csaknem mind idegenek, még a falusi csárdákon is czinczárok. A cselédek magas bért kapnak és roszzsak. Szerbia inkább pásztor, mint földművesnép, s nem lévén nagy birtokosok, a paraszt kis területét maga műveli meg. Ezért csak Belgrád környékén kell ily munkás, ez is főleg magyar alattvaló, mint szintén a szőlőpásztorok és téglavetők is. A madanpeki rézbányáknál 8—9 angol és pár magyar bányász van alkalmazva. A kenyér és a hús bent természetik, a sör behozatik, a bor bent terem s elég erős; a dohány jó, a cukor, kávé és thea behozatik. A kőszén nem használtatik tüzelésre, csak a fa, mely a rősz utak miatt nyáron olcsó, de télen drága. Főzelékből legfőbb a kolompár és a káposzta. A köznevelés nagyon gyenge, a lakások roszzak és drágák, s azért külföldi iparosok nem is igen települnek le ide, nem akarván lemondani kényelmükről. E mellett a munkakereslet sem állandó, így csak a söpredék iparos jön ide, rendszeren részeges, használhatlan emberek, kik elszökdöstek hazulról.

Kanitz a maga derék s részletes munkájában 1868-ról a közlekedés hiányának tulajdonít minden bajt. A régi utak elenyésztek s a jelenlegiek Mithad pasa által kezdeményeztetve, roszzak és elégtelenek. Milos fejedelem 1845-től nagy gondot fordított reá, s most némi — a törvény szerint a községek által fentartott — utak vannak Belgrádtól hat főirányban. Egyik Alexinác felé, a másik Szabács felé, a harmadik Novibazárig, a negyedik Viddin felé, az ötödik Topolya és Csacsak felé, s a hatodik Badujevácz felé. De ez utak magok is roszzak, mellékutak pedig egyáltalában nincsenek. Mihály fejedelem ezért alapította a közmunka minisztériumot, melynek hatása a korlátolt eszközök miatt a nagy szükséghez képest csekély.

A Dunán kívül a Morava a főfolyó, de ez rendezetlen

állapotban van. Újabb időben úgy erre, mint a posta és a táv-irdaügyre nagy gondot fordítanak; mindez azonban kétségkívül hatalmas lendületet vesz a vaspálya megnyílta után, mely Belgrádtól Alexináczig egész területében áthatítván a szerb földet, az óriás világforgalom tagjává teszi azt.

Az ipar ügyében nem sok a tett lépés; az ipar egy része ugyan teljesen szabad, de az ipariskolák ügye nem emelkedik, s az 1865. február 10-ki bevándorló törvény által nyújtott kedvezmények sem látszanak elegendőnek lenni. Nehány szabó, cipész, fazekas, kovács, könyvkötő és ezüstműves kivételével, kik mesterségöket a legprimitív módon üzik, más ipar nincs; miuden külföldről hozatik be.

A kereskedelem természetes főpontja Belgrád, az ottani vámhivatalon át megy a Szerbiában forgó áruk ^s-ada. A porosz konzulátus szerint a főbaj az, hogy a külföldi, még osztrák-magyar czégek is feleslegesnek tartják ügynökségeket állítani fel. A kész ruha, cipő, keztü, bőr és papíráru, üveg és porcellán, mint szintén a gyarmatáru és czukor nagyobbára magyar területről jó. 1867. szeptember 22-kén e czélből alapított a szerb kereskedő-egylet, melynek hatása már most is érezhető. A kereskedésből származó peres ügyek elintézésére békebirákon kívül, kik ingyen járnak el, Belgrádban van egy külön kereskedelmi törvényszék is, egészen európai mintára beszerzeve.

Ha a magyar-szerb forgalmat (melynek azonban — mint fentebb láttuk — tetemes része külföldi, és még nagyobb része ausztriai) vizsgáljuk az 1871-ki adatok alapján a statisztikai hivatal kimutatásai szerint: következő adatokra jutunk.

Behozatott Szerbia felől úgy a magyar, mint a horvát és tótországi vámhivataloknál bejelentve: gyarmatáruk és déli gyümölcsök 57, dohány 31, kerti növények 21,349; búza 17,515; többi gabnanemű 3670; olajmagvak, repcze 36,637 mázsa. Élő állatokból 27,429 darab szarvasmarha, 16,017 juh és bárány, 348,757 darab sertés, 911 ló, 161,124 nadály. Ezen kívül bőr 24,618, kecskeszőr 1944, friss hús 1632, faggyú 4268 mázsa. A tűzifa behozatala csekély; kőszén 5376, cser 3786; gubacs 27,862, kőolaj 8306; réz 1114; gyapjú 26,836,



selyemgubó 15; félig kész bőr 4940; faáru 129; hulladékok 242 mázsa.

A kivitelnél szerepelt kávé 83, ezukor 26,649; kerti termelvények 10,410; tengeri 17846; árpa 4796; liszt 27,283; hal 1906; stearin 106, olaj 710, ser 37,120; eczet 1615; pálinka 4631, bor 20,835; tészta 1036 mázsa. Ezenkívül száz köbláb számra 3753 fa. Kőszén 76,865; téglá 23,221: mész 4834; malomkő 2675; festő és cserző anyagok 412; terpentin, szurok 896; konyhasó 141,305; mireny 567, ásványos víz 573; vasgálicz 1457, szóda 417, ólom 562, vas 4916; aczél 2939, vasöntvény 3367, pamut 621, pamutáru 2134; lenáruk 3572; gyapjúáru 1311; öltönyök 301; kefe- és szitakötő áru 607; papír 8186; bőráru 2712; faáru 7639, üvegáru 10,142; kőáru 2844; cseréparu 9460; vasáru 9518; fémáru 1246 mázsa. Ezekhez járul még 299 darab kocsi; gép fából 1011, vasból 593; apróáru 1045; vegyészeti termelvények 3271; stearin gyertya 675; fagygyú. 213; szappan 290; gyuáru 5950; irodalmi és műtárgy 126; olajmagpogácsa 3175; és végre bőrhulladék 1189 mázsa.

Hogy az Ausztriában egyenesen keleti rendeltetéssel feladott és az osztrák vámhivataloknál külföldről egyenesen keletre átvitel céljából bejelentett árukból mennyi esik Szerbiára: arra nincs adatunk. Valószínű azonban, hogy a kivitel onnan is ugyanezen cikkekéből és ugyanezen arányban történt Szerbiába, a mint valószínű az is, hogy a fentebbi árukból tekintélyes rész részben külföldi, részben pedig osztrák eredetű, mely nálunk megtörte útját, s úgy aztán tőlünk adatott fel Szerbiába szállításra.

10. *Oroszország.* Azon adatok, a melyek a legutóbbi időkben kerültek főleg Mathai 1872. és 1874-ben megjelent munkái által Oroszország iparáról a nagy közönség közzé, egyáltalában nem arra valók, hogy reményt keltsenek bennünk keleten ez irányban kivitelre. A legerősebb védvám e kivitelt már önmagában is lehetetlenné teszi; de még ehhez más oldalról az ipar tekintélyes kifejlődöttsége járul.

Az orosz lentermelésre nézve az 1872. évről megjelent konzulátusi monográfiák adnak kimerítő tudósítást; s az egyes iparok gyári termelvényéről 1870-ben egy orosz pénzügyi-

nisteri kimutatás jelent meg. E szerint 19,431 gyárban 373.1 millió ezüst rubelt tett ez iparok termelvényének értéke. Ehhez 4492 szeszgyár járul 300 millió rubel termeléssel; 343 dohánygyár, 2112 serfőződe és 365 czukorgyár, együtt 40.891,086 rubel termeléssel; úgy hogy 26,643 gyárban összesen 714.063,622 rubel áru termeltetik.

Hasonló kiterjedésű a kézi és házi ipar is; a malmok, czukorfinomítók, gépgyárak, bőrgyárak, gyapjú, gyapjuszövő-dék, posztógyárak, gyapotfonódák oly nagy mértékben vannak az országban, hogy — mint a »Nemzetgazdasági Szemle« mondja — a »ki ezeket látja, majdnem azt kell hinnie, hogy Oroszország azon két iparágban, mely a modern ipari tevékenységnek mintegy két sarkát képezi, versenyre kíván kelni Angliával, Belgiummal és Franciaországgal«.

Ehhez járul még a hatalmas vasúti hálózat, mely ez iparnak utat nyit kelet felé, a káspi tenger mentére; a nagy gabnakivitel Odessza piacán (Brachelli adatai szerint azon 636 millió hektoliter gabonából, melyet az orosz birodalom termel, Odessa a konzulátusi jelentés szerint 1874-ben 4'090,023 csetvertért 46.724,141 ezüst rubelt vett be!) mely nagy mennyiségű külföldi pénzt hoz be; a földhitel támogatása olcsó pénzzel, a mezei iparok emelése, a külföldi behozatalnak majdnem pusztán oly czikkekre való szorítása, a melyek bent a nagy birodalomban nem teremnek és nem termelhetnek: s ime, tisztán áll előttünk állapotunk, mely szerint Oroszországba bevitelre egyelőre nem számolhatunk, sőt ellenkezőleg ott természetes, és pedig hatalmas ellenfelünk fejlődik, melyet, hogy megelőzzünk, minden igyekezetünket ki kell a még most üres piacok elfoglalására fejtenünk, azokon idejekorán biztosítván magunkat.

A birodalom Feketetengerre nyúló déli részeiben, — s erről van itt főleg szó, — most a czukorrépa termesztést forcirozza erősen a kormány és a termelő közönség; dohányt már most is visznek ki onnan. A behozatali czikkekből fő a kőszén, gyapot, nyers vas, kőolaj. Aránylag csekély lehet az egész forgalomban, mely 1874-ben a kivitelnél Odesszában 51.2, a bevitelnél 44.7 millió rubelre emelkedett, a monarchia bevitelére s az ott megforduló hajók főleg gabona behozatalért

mennek oda. Az ipar terjesztésére tett pozitív intézkedések s a magas védvámok negatív hatása oly tényezők, melyek egyelőre a nagy kivitelhez kötött reményeinket lehetetlenné teszik.

Az osztrák-magyar gőzösök közül mind a Lloydnak, mind a Dunagőzhajó-társaságnak rendes járata van Odessába. Az előbbiből 43, az utóbbiból 48 gőzös érkezett oda, összesen (hozzávéve a 24 egyéb gőzöst is) 7 5,944 tonnatartalommal, a mihez még 91 vitorlás érkezett 36,319 tonnatartalommal 1874-ben. S ezen több, mint 110,000 tonnatartalom behozatala épen a fentebbi okok miatt nem ment fél millió rubelre (937,180 frt).

A konzulátus jelentése szerint újabban a kormány Szebastopolból is nagy kereskedelmi kikötőt akar létesíteni; de hogy a fenti okoknál fogva ez sem fog járulni a magyar keleti forgalom, különösen pedig a kivitel emeléséhez: arról nem lehet semmi kétség.

## 2. Keleti kiviteli képességünk ma,

A fentebbi részletezés után, — mindegyik jelentékenyebb piacon előadván a szükségletet és annak jelen fedezeti módját, — egyáltalában nem nehéz tájékozni magunkat. A főbb kereskedelmi városok (ezek közé lehet venni Belgrád, Bukarest, Galacz, Giurgevo, Smyrna, Konstantinápoly, Janina, Philippopol stb.) kivételével a szükségletek még mindig a megszokott felé irányulnak, s így — daczára az említett városokban létező európai igényeknek és szükségleteknek — a kivitelnek e létező szokásokhoz kell alkalmazkodnia, hogy behízeleghesse magát, ha szabad e szót használnunk, — a nagy közönségnél, mely csak évek múlva kezdi meg szükségletei megváltoztatását.

*Oroszország* versenye az egyik ok, mely sietésre int. A másik az, hogy a *tengeren folyó kereskedelem* mindig több tért hódít. A Dunán feljő egész Giurgevóig, azon át Bukarest, sőt Krajováig, a várnai vasúton Ruscsukig, a macedóniai vasúton Konstantinápolytól Philippipolig, Saloniktól Sofiáig.

Ezen egész vonal és vidéke tehát az idegen verseny miatt, mely kiszorított az Archipelágról, szőrit Görögországból, megver Konstantinápolyban, Smyrnán és Galacson: legalább is kétséges, bárha a vasút megnyílt új előnyöket ad nekünk is. E terület máj járt ut az idegen kereskedelemnek, mi előttünk pedig nagyrészt járatlan. Hogy azonban Romániában Erdély még most is piacot talál: mutatja, hogy ott is van jövőnk, s olcsóbb, biztos közlekedés mellett hódíthatunk is vissza azon területből tetemes részt, melyet részint a fekete tengerről, részint a csernovicz-jassyi pályáról jövő nyugati verseny foglalt el.

Ha azonban itt még mindig kétes álláspontunk: *egészen biztos lehet délkeleti Romániában, Szerbiában, Albánia, Bosnia és Thesszalia némely részén.* Ezek elfoglalatlan területek, közel vannak hozzánk, s még a Konstantinápoly vagy Salonik felé vezető vasút megnyílt esetén is kedvezőbb helyzetben leszünk a nyugati iparnál. Ha pedig már most megkezdjük, és erélyesen megkezdjük a téendő lépések foganatosítását, tanulmányozzuk az oda való viszonyokat és szükségleteket, gondoskodunk ügynökökről, szóval előkészítjük a talajt mind ott, mind idehaza: — a mennyire előre lehet látni, — teljesen biztos győzelmünk. A rajtunk átfutó nyugati versenynél közelebb esünk, jobban ismerjük a helyzetet ott; a tengerről jövő nem bírhatja meg a szárazföldi szállítást is oly messzire, s így e piac hatalmunkban lesz.

A fentebbiekben igyekeztünk megfelelni azon kérdésre hogy melyek a szükségletek keleten? S most pár szóval adhatunk választ arra, hogy hazánk jelen viszonyai mellett ezen szükségleteknek melyik részét lennének képesek fedezni.

A mi első sorban a *mezei ipart* illeti: annak *nincsenek kilátásai keleten*; sőt ellenkezőleg. A keleti gabna, — ha a közlekedés olcsó útja megnyílik előtte a Dunához, vagy egyenesen vasúton — bizonynyal komoly krízissel fenyeget. Szerencsére azonban a főbúzatermő helynek, Romániának piacza a tengeren át ez idő szerint az angol szükséglet fedezésére vétetik igénybe, az ottani gabnaárak az észak-amerikai export által szabályozva vannak, s így a világpiacra nézve, — s pedig épen a gabonára nézve, jobban, mint bármi más czikk

tekintetében, ez szabályozza az árakat, — nem nagy jelentősége lesz ezen eseménynek. E tekintetben tehát szelidebb lesz a válság a magyar termelőre nézve is, kit az ausztráliai gyapjú versenye már úgy is érzékeny módon megtanított a világforgalom esélyeinek fontosságára. Mindazonáltal nyugati piacainkon lézékeny lesz a verseny, s keleti szomszédaink földjáradéka a mi rovásunkra fog emelkedni. A gabnavámok teljes megszüntetése Románia felé okvetlenül fog maga után huzni némely keserű következt is, a mely pedig csak oly módon lesz szelídíthető, ha e veszteségnek legalább egyenértékét iparunknál nyerjük meg.

Kénytelenek vagyunk konstatálni azt, hogy a mezőgazdaság minden ágára ki fog terjedni e hatás. A búza, rozs és tengeri most is nagy mértékben hozatik be hozzánk. A románai jelentések egyhangúlag hirdetik, hogy a világforgalom repceszükségletét tekintetbe véve, a repczetermesztés ott is gyökereket kezd verni; a gyümölcs termesztés Bosniából fenyeget; a lentermesztés óriás fejlettségét Délorosországban külön emlékiratok hirdetik. A burgonya bizonyára nem lesz kivétel; az árpa és a zab most is behozatali cikkek hozzánk. A répa, komló és káposzta-tenyésztés volna hivatva nálunk részben nyersen is kiviteli cikkk lenni, de főleg iparos feldolgozottság alakjában, s hogy ily módon ma is van a többi cikkre nézve is talajunk keleten: az tagadhatatlan.

S ezt kezdhethük a liszt kivittel is. Behozhatunk gabonát: kivihetünk lisztet. Fentebb láttuk, hogy ez tényleg így van most is, s ezen gyakorlat fejleszthető, mert a liszt és liszt-nemnek vámmentes kivitele Romániába épügy biztosítva van, mint a gabna vámmentes behozatala onnan, valószínű lévén más oldalról, hogy Szerbia és Törökország felé is ki fog ez köttetni. A fiumei gőzmalom szerepét Románia, Szerbia és Bosnia felé átvehetik az aradi, a temesvári, az erdélyi — különösen a kézdivásárhelyi, brassói — malmok, sőt a budapestiek is. Köztudomású, hogy a magyar őrlésre praemium adatik, s ezen előny felhasználása annál inkább siető, mert nagy részben ettől függ Budapestnek, mint gabnakereskedelmi helynek, jövő fontossága; másrésről pedig majdnem biztosan lehet számítani reá, hogy ezen ipar keleti szomszéd-

dainknál is a legelsőök közt fog kifejlődni, már csak a gabna kivitel szempontjából is, a mint arra Romániában már meg is tétettek az első lépések. Minthogy gőzmalmaink vannak nagyon is elegendő számmal, ez iparág fejlődésére bizton lehet számítani, és semmi kétség benne, hogy mindaddig, míg e termelő országok nem lesznek ellátva elegendő malommal, ezen iparág fejlődése óriás dimenziókra képes, mert termelvényeinek is egy új piacza nyílik meg keleten, mely — mint az eddigi tapasztalat mutatja, — eléggé biztos. Hanyatló malomiparunknak, melyen oly érzékeny csorbát ütött a krízis, új élete lenne ez. Ha a távol Brazíliában és Angliában megbírja a versenyt: bizonyára meg fogja bírni közel keleten is. De a térfoglalással sietni kell, mert csaknem matematikai bizonyossággal a gabnatermő helyeken magukon fog a kapcsolatok után kifejlődni ez ipar.

Hasonló állana az *olajtermelésről*, ha volna olaj ipar. De ez nagy mértékben el van hanyagolva nálunk. A kőolaj és petróleum tekintetében hozzánk nagy mértékű a behozatal, s ebből nem is tehetünk kivitelt. De ha a repczekivített olajban vinnők ki: piacunk volna keleten. Egyes vidékein az országnak, a hol a sok olajat fogyasztó görög szertartásnak többségben vannak, ma is tekintélyes az olajütés, s a helyi forgalmat ellátja az ipar, sőt egyes vidéki városok ily iparból jólétre tettek szert; így például Visk Máramarosban. Valóban nem volna lehetetlen a lenmagolaj, napraforgó és repczeolajat oly mértékben termelni, hogy a keleti piacokra nyers terményeink egy részét ily alakban vigyük ki. A faolaj versenye Kis-Azsiából és Epirusból alig volna veszedelmes a román és szerb piacokon; nyugatról pedig rajtunk át majdnem lehetetlen a verseny. Ezen iparág még nagy termelést nem mutathat fel; eddig nem volt természetes piacza; most lesz és a kísérlet megtételét valóban kár volna elodáznai.

*Boraink* kivitelére nézve sem oszthatom azon illúsiót, a melyet táplálni szeretnek sokan. Romániából gyenge bort hoznak be — a mázsánkint 2 frt 63 krnyi rendkívül alacsony behozatali vám által támogatva — most is; fentebb láttuk, hogy Szerbiában is terem középszerű, Rumélia, Albánia, Macedónia, Epirusban, szóval az egész török birodalomban jó bor.

Nincs kétség benne mindezek daczára, hogy boraink sikeresen megállják a versenyt, s ha a pezsgő készítés általános lesz: a francia gyártmányokat ki is szoríthatjuk. Mindazonáltal bortermő országban legfeljebb a gazdagabb osztályokat nyerhetjük meg borainknak, a szegényebb osztály öntermesztett borai mellett maradván, mely az összeköttetések létesítése után az egész keleten hozzáférhető lesz. Csakugyan most is *csak kitünőbb borainkat látjuk kiszállítani, nyilván a gazdagabbak számára*. Valószínűleg ez lesz az eset jövőre is. Anglia, északi Németország és mindenek felett Oroszország volna boraink természetes piacza, ha a vám-különbözet ki nem szorítana onnan. Kelet felé csak kezelésünk jobb, és terményünk kitünőbb volta szerez bevitelt a gazdagabbak asztalára, de általános elterjedést nem vagyok képes jósolni. Borkivitelünk általános bajai kelet felé tűnnek legkevésbé szembe. A termelő egyenesen szállíthat ki, mint az erdélyi pinczeegylet megkezdte, s valóban jobb borainkra nézve tetemessé emelkedhetik ezen kivitel, bár általános fogyasztási cikket alig képezhet.

A *fa kereskedés* nagy mértékben növekedhetik Románián át Konstantinápolyba, hogy ha az erdélyi erdők a patakok útján az Olttal, a Besztercze és Seret útján végül a tengerrel jöhetnének kapcsolatba. Fentebb érintettük, hogy ez üzlet ma is virágzik, s magyar ember kezén is. A vasúti összeköttetés által nemcsak a folyammelléki terjedelmes erdők vehetnek majd részt ez üzletben. Szerbia és Bosnia felé nincs mit számítanunk ez üzletre. Terjedelmes erdőségek vannak ott, a melyek ez idő szerint hozzá férhetlenek az úthiány miatt. Ha a közlekedés megnyílik, bizton számíthatunk reá, hogy e termelés nemcsak a helyi szükségletet fedezi, hanem Konstantinápolyban is megjelen versenyzőül, sőt a dongákkal Fiúmében is megjelen, mint erre már volt is eset. Az 187 <sup>4</sup>/<sub>5</sub> -ki magyarországi 44 millió darab <sup>36</sup>/<sub>1</sub> méretű dongatermelés már ma is érzi az »Erdészeti Lapok« szerint e versenyt, 4 millió darab jövén Bosznia és Szerbiából már most is, főleg a Moravas Kulpa útján. Jövönk e tekintetben azonban a fekete-tenger felé van, s e jövőt annál inkább is fel kell használnunk, mert már jelenünk is van, és egy új értéket teremt. E tekintetben

a kincstárnak, mint nagy birtokosnak kellene jó példával előljárnia, melyre Díváid jelentése is utalt. Valószínű, hogy midőn a műfa vámmentes bevitele Romániába ki kötött: a kormány nemcsak Bukovina érdekeire, de saját erdélyi birtokaira is gondolt. Természetesen az eljárás okszerűségét, s nem a rabló-gazdaságot kell terjesztetni, s annál inkább, mert az erdők pusztulását a makk és gubacs termelés is megérzi, melyet már ez idő szerint is nagy mennyiségben kell keleti szomszédainktól, különösen Szerbia és Boszniából szerezni meg.

*A baromi enyészítés terén általában nem versenyezhetünk* keleti szomszédainkkal, kik főleg pásztor nép, s földjüket nagyjára nem lévén képesek másként értékesíteni, óriás nyájukat tartanak. Tény gyanánt is, mind a szarvasmarha, mind a juh, mind a kecske és sertés főleg keletről jő hozzánk, s ha az új román vámtarifa szerint jövőre a juh és bárány egészen vámmentesen jő be, az ökör 4 frt 20 kr. helyett 2 frt; a tehén 2 frt 10 kr. helyett 1 frt 50 kr.; a tinó ugyanannyi helyett 75 kr; a bornyú 42 kr. helyett 25 kr. vámot fog fizetni: előre látható, hogy a behozatal még sokkal nagyobb lesz; s pedig körülbelől hasonló elvek szerint fog megkötetni a pengetett szerb és a módosítandó török szerződés is. Nemesfajú lovakat talán vihetnénk ki keletfelé idővel, mint annak most is vannak már előjelei. Hogy sajtot, viaszt és mézet vihetünk ki most is: az bizonyos. S ha sajt készítő társaságok létesülnek, méhészeink a temesvári egylet példáját s az országos gazdasági egylet buzdítását követik: az erdélyi szászok példája mutatja, hogy forgalmunk a bojtos és sok viaszt fogyasztó keleten e cikkekben tetemes lehet. A szarvasmarha és sertésre legheylesebb a mostani rendszer: sovány állatok behozatala s kövérek nyugotra szállítása. Vajha a szarvasmarha-üzletnél is létesülne egy, a kőbányai sertéshizláló társasághoz hasonló vállalat. Még helyesebb volna a húskiszállítás, melyre tétetnek kezdemények; kolbász ma is elég mennyiség szállítván keletre. Ez esetben a bőr is itt maradna, a faggyú, zsír és csontok, mint szinte a serté is; egyszersmind szeszgyártásunk emeltetvén e mellék-kereset által. A gyapjú és bőr behozatalnál a feldolgozást kellene hazánkban teljesíteni, hogy ha már e termények megjelennek — a mi a vasúti kapcsolatok után



még nagyobb mértékben bekövetkezik — terményeink versenytársául: legalább a munka haszna legyen a miénk. Ép úgy adhatna ez tápot sok iparnak, mint a keleti gabna malomiparunknak, a kész termény feldolgozva e czikkekből is kész vevőt találván keleten. De erről lentebb.

A *bánya-ipar* egész keleten el van nagyon hanyagolva, pedig egyetértők azon tekintetben a föld gazdagságáról a vélemények. Ragusa a XVII-ik században 200,000 darab aranyat fizetett bérül a szerb bányákért a szultánnak, és Viquesnel, a jeles geológ, bámulva írja le Albánia és Rumélia gazdagságát e tekintetben. Hogy e gazdagság nincs kiaknázva: fentebb láttuk; *kész piacunk volna tehát*. Ez ágban szerény azonban az ipar, s egyelőre alighanem le kell mondanunk a nagy forgalom reményéről. Egyedüli kivételt *vas iparunk* tesz. *Ennek van közvetlen jövője* is, s e közvetlen jövő biztosítására jó jel, hogy a román szerződésben a nyers vas és rúd vas vámmentes kivitele biztosított, mi valószínűleg Szerbia és Bosnia felé is ki fog köttetni. A legutóbbi események mutatták, hogy esetleg képesek vagyunk a stájer vassal is versenyezni, s a gömöri hatalmas termékeken kívül főleg a bihari, aradi és bánáti telepekre vár jövő, szintén az erdélyi bányákra nézve. A legutolsó évek vámmérséklése óta zsidbadt vasiparnak kell is az új piac, s e piac rémitó szükségletet követel. A vas nehéz volta miatt nagy a közelség előnye, s valóban szomorú volna, ha az ez előnyben részesülő alsó-magyarországi és erdélyi ipar a tények: az eddigi kivitel által mutatott utat elhanyagolná. Az ipar nagy részben meg is van nálunk, a Keleti szerint oly óriás előnyökkel rendelkező gyálár-teleki vastelep kiaknázásának megkezdése nem várthat soká magára, annál kevésbé, mert hogy Erdély eddigelé csak 103,968 mázsát termelt az összes 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> millió mázsa magyar vasból: annak főleg a piac hiánya volt oka, s nem a munkás viszonyok, melyek aránylag kedvezőbbek itt, mint a felső-magyarországi vasiparnál, azonkívül e telepek közel szénnel is rendelkezvén. Most kínálkozik piac, kivált a Dunán feljövő angol és belga árutól még nem érintett Szerbia, Bosnia és Albániában. E tért el kell foglalni gyorsan, mig ott nem fejlődik ki a bányászat. A *kőszénből* az oraviczai és zsilvölgyi,

petrozsényi bánya van hivatva az eddigi kivitel nagyban folytatására, melyeknek jövője kétségtelen biztos, mint biztos volna sok más bányáé is, ha volna ezen vidéken, vagy a Tisza és Duna mentén. Itt is sietni kell azonban a román szerződésben kikötött szabad bevitel felhasználásával, mert a kőszénbányák megnyitása az európai török birodalomban a csatkozások után nagyon is valószínű.

A *bányászati ipar többi ágában nincs jövőnk egyelőre keleten*. A rézbányászat hanyatlásnak indult; az ólom, higany, ón, horgany, s a többi csekélyebb fontosságú ásványokban nem is igen volt; a kőolajnál keletről behozatalra szorulunk, s a többi ásványokban való kivitelünk főleg átviteli jelleggel bír. A konyhasó az egyetlen kivitel e téren. Szerbia és Bosnia felé most is jelentékeny e monopol cikk — ott 20% fizetés mellett engedélyezett — kivitele mintegy 200,000 mázsa évente. A román kapcsolat kiépítése után nem lehetetlen, hogy a marosujvári, tordai és parajdi sónak Románia felé is megnyílik útja, s a külföldi eladásra szánt 350,000 mázsa lényegesen emelhető lesz a kincstár javára. Ez azonban teljesen a kormánytól függ.

Az ásványvilágból még a vámmentes kivitelt a *mészre, a palatáblákra* alkalmazhatjuk sikerrel. Fentebb láttuk, hogy *malomköveink*, melyek pedig a Laferte-eket elnyomhatnák, nem részesülnek tetszésben. Ennek oka valószínűleg a készítés módja, melyet tanulmányozva sikeres versenyt lehetne folytatni. Hasonló áll a *sírkövek és márványról*, melyek évről-évre emelkedő kivitelt mutatnak. Ha a Gerenday féle telep szomorú sorsa nem aggasztana: itt biztos emelkedés volna várható. Hasonló kilátás nyílik — legalább kezdetben — a *tégla gyártásra*, mely a Dunán át most is megbirhatná a versenyt. A mész kivitele ma is jelentékeny Horvátországból és ez emelhető; úgy szinte a palatáblák a Máriavölgyből, a kőszőrükövek, festékföld stb., melyek ma is kiviteli tárgyakul tekintetők kis részben.

A *műiparra*, térve át végül: sorra kell ismét vennünk az iparágakat. A mi először is a *gépeket* illeti: tény — és egyáltalán nem szomorú tény, — hogy nagymennyiségű gépet hozunk be nyugatról. Tény az is, hogy különösen Ro-

mániában a Clayton és a Garrett féle gépek nagyon el vannak terjedve. Tény az is, hogy jelenlegi kivitelünk nagy része csak átvitel. Mindez azonban nem zárja ki, hogy gépiparunknak ne volna jövője keleten. A *Vidacs-féle gyárnak volt üzlete* keleten már, s az *eszékinek* most is van. A *fiumei Stabilimento tecnico* jól ismert keleten, s az *Eckel* malátazúzó is, mint a verseczi szeszfőző katlanok, s a *Walser* féle tűzoltó eszközök. Az egyszerűbb gazdasági gépekből, melyeknek iparát idehaza úgy is tönkre tette az angol gyártmány, kifelé nemcsak vihetünk, de viszünk is, tényleg fagép adván a jelen gépkivitel nagyobb részét. Ezen tekintetben kétségkívül a jövő még előnyösebb lesz, a mennyiben Szerbia, Bosnia és Albánia nyílik meg, a hol verseny sincs még ez idő szerint.

A *szállító eszközök* tekintetében a vasutak megnyíltáig kell gondoskodnunk a sínek és kocsik szállításáról. E tekintetben ugyanis csekély számú kocsi és az Erdélyből vitt talpfák kivételével a keleti vasutakhoz nem járultunk semmivel. Annál inkább kell azonban előre gondoskodnunk, mert jelenleg nálunk sincs vasútépítés, míg ellenben a kapcsolatok követelik, hogy akkor nálunk is építtessenek egyes vonalak. E tekintetben a *waggonyár, a Ganz- és Schlickgyár* máí' most tehetne lépéseket, nehogy annak idején későn érjen a piacra. Ha egyszer a kapcsolatok megnyíltak: az egész kelet nyitva lesz előttünk. — A *közönséges kocsik* tekintetében előre haladt iparunk kivitele keletre már meg is kezdődött. Ha ma 700-nál több darab megy keletre: a közlekedés megnyíltával 7000-nél több is könnyen talál helyet. Kölber pesti, a vöröslódi, kolozsvári s egyáltalán az erdélyi ipar jövője itt, már a fejlettség mostani fokán is egészen biztos. A *hajógyár*, mely O-budán van, egyetlen; de csak saját fogyasztására dolgozik a társulatnak, s innen hajó-termelése nem is szerepel a forgalomban. E tekintetben keletre valószínű kilátásunk ez időszerint nincs is, s legalább a keleti forgalom tényei igazat látszanak adni a »Honismertető«-nek, mely csak 60 ily iparost talál az országban. Ez iparra a Morava, Olt stb. menti erdőségek hivatvák.

Az *óraiparra nézve nincs kivitelünk*; az inga- és *fali-órákra* nézve azonban ezen ipar házi ipar alakjában ktlönö-

sen a *székelyeknél és horvátoknál meghonosítható volna*. Ez esetben az újonan megnyíló keleti szükségletek durva, olcsó óra-áruban ép úgy általunk fedeztetnének, mint a hogy ellát ma Svájc ipara minket is finomabb áruval, bár pár szegedi, temesvári és pesti czég alighanem finomabb áruból is vihetne ki. Ez iparág tehát népi, házi iparul ajánlható, miután előre láthatólag tömeges lesz a szükséglet, és népünk képes is reá. A *hang- és zeneszerek tekintetében az osztrák ipar meglehetősen elnyom*, s így egyelőre ezen a téren nem igen van komoly ki-látás, bár tudtomra Beregszászi sikeresen kísérletté meg e tekintetben is a kivittelt keletre.

Az *ásvány-ipart* illetőleg a téglá és cserép tömeges ki-vitelét és kiviteli képességét már említettük. Ezen ipar, ha gyárilag üzetnék a keleti és déli határokhoz iözel, mind az építkezés, mind — kongó téglá gyanánt — az útépítésnél ne-vezetes fejlődést vehetne kelet felé, mint a vukovári és új-gra-diskai példa is mutatja. A *fazekasság* is azon iparok egyike, a melyeknek 100,000 forintot túlhaladó *kivitele van már ma is keletre*. Kőhalomszék, Mohács, Pécs, Szlavónia, Marosvásár-hely, Torda sokat szállítanak ki, főleg közönséges árut. Ez az agyag-pipa kiszállítása által is fokozható, a mely megfelel a keleti igényeknek, legalább a hozzánk közel eső keleten, a hova a konstantinápolyi luxuriosusabb áruk még nem hatot-tak el. A zágrábi, krapinai, pécsi, lippai, brassói kőedény-gyáraknak szintén tetemes kivitelük van keletre, s ha a por-czellán-termelés még nem fejlődött ki, s herendi gyárunk — egyik méltó büszkeségünk — is megbukott: annak oka sem a kaolin hiányban, sem a munkások ügyetlenségében nem keres-hető. Ma azonban tény, hogy amint a fazekas- és kőedény-gyári termelvények tetemes mérvben szállíthatók ki a keleti piacokra: épügy lehetetlen porcellán terménnyel jelen-nünk meg ott.

Az *üveg-ipar* kivitele félmillió forint körül jár kelet felé a szárazon. Ezen kivitel egy része azonban csak átvitel. Semmi kétség sincs azonban, hogy a Slavonia és Erdély felé kimenő nagy rész hazai termény. Ez iparunknak *van is jövője keleten*. A konstantinápolyi konzul jelentése 1873-ról említi, hogy az üvegipar jelen kivitele főleg annak köszönhető, hogy

a kivívó termelők alkalmazkodnak az ottani szükségletekhez, mi természetesen általános elvül volna követendő a keleti kivitelnél. Ma a bükszádi, zalánpataki, borszéki, görgényi stb. erdélyi huták jelentékeny kivitellel bírnak. A vasút megötszörözheti ezt. Anyagunk és tüzelő-anyagunk van; ezen iparnak minden föltétele megvan, van már képzett munkásosztályunk is. Piaczunk mellettünk; ha valahol: itt kell biztosítanunk e piacot a cseh verseny ellen, mely különben is finomabb árukat termel, s aztán nyugat és Trieszt felé gravitál, honnan az Archipelág partjait is nagy részben, — mint látlnk, — elhódította.

A *fémipar* terén a vasiparról már fentebb szóltunk. Ezen termelési ág jövője nagy kelet felé. A *vas-lutorok*, *vas-edények*, tüzmentes szekrények, takaréktűzhelyek, légszesz-órágyár valószínűleg kiviteli képességüket megtartják jövőre is, kivált, ha a keleti határokhoz közel eső vasgyárakkal hozatnak kapcsolatba. Hasonló áll a *fegyverekre* nézve is, ha a készítés a székelyeknél népiparrá tétetnék. Az 184<sup>9</sup>-diki szomorú időkben a székelyek derekasan megmutatták, hogy ez iparágra nagyon is képesek, s ha Weipert vidékén ez népipar: itt is hálás dolog volna azzá tenni, kelet felé nagy volna kivitele. Kimer fegyvereiből különben több kerül most is keletre, s a budapesti fegyvergyár — befejeztetvén a honvédség felszerelése — dolgozhatnék a keleti piacra is, a hol — mint fennebb láttuk — a fegyver az egyetlen, általános fényűzés. A fémipar többi neméből a *rézedények* kivitele a szász földről és a *harangöntés* volnának főleg keleti kivitelre dolgozó iparok; a finomabb aranyárus munkák azonban aligha, ezeknek csekély súlya a belga, francia és német szállítást teljesen megbírván rajtunk keresztül is.

A *vegyészeti termelvények* közül az *ásványvizek* kivitele érdemel figyelmet. Ez természetes fejlődésnek indul s bizonyosan fog is fejlődni. A gyógyszerek kivitele inkább átvitel. A szikso gyári előállítás csak újabban honosodott meg a bocsközi gyár által; úgy ennek, mint a szlavón hamuzsírnak kivitele helyett azonban kívánatosabb volna azokat itt használni fel. és például üveg alakjában vinni ki keletre. A *keményítő gyártás* azonban, — mely Aradról ma is nagy mértékben kerül

keletre, — jó jövőnek néz elébe, s e tekintetben is, mint a malomiparnál, — a gabna behozatal s a feldolgozott termény kivitele nemcsak kívánatos, hanem lehetségesnek is mutatkozik. A többi vegyészeti iparból a *gyertya és szappangyártás* emelendő ki. Ennek alapja is megvan a régi szegedi és debreczeni szappanosokban; gyárakba egyesülve tetemes kivittelt tehetnének. A nagyszebeni, brassói s a Flóra-gyár tekintélyes kivittelt tesz jelenleg is keletre. Félő, hogy a román vámszerződés, mely a feldolgozatlan stearint vámentesen eresztí be, a gyertya kivittelnek némileg gátot fog vetni. A *gyuáruk* nagy kivitele, ámbár iparunk e téren minőség dolgában nem rász, a statisztikai hivatal által is pusztá átvittelnek tekintetik. A többi vegyészeti anyagokból még az enyv és kocsikenőcs lehetne keletre kivitteli cikkek.

A *tápanyagok* gyártásánál a *szesz, czukor, dohány és sör* veendőik főleg figyelembe. A szesz gyártásnak, mióta önhibáján kívül mondhatni teljesen bezárult előtte Olaszország piacza, kelet felé kell jövőt szerezni. Az aló visszatérítés 1868-ban rendeztetvén, s a román bevétel — bár súlyos feltétel mellett — most már lehető lévén, valószínű, hogy ez új piacot, — mely mind Románia, mind Szerbia, mind Bosnia és Albániában sok szeszt fogyaszt, az utóbbi helyeken termelt szilvórium és a kezdetleges szesztermelés mellett is, — a krízis által különben is felette nyomott szeszipar igyekezni fog felhasználni. Ez ipar eléggé virágzó nálunk, s a marhahizlalás mellett további fejlesztése is kívánatos, mi az új piacz megnyíltá által biztosítva is lesz. E tekintetben tehát kész iparunk, úgy szintén az eczet és a liqueurre nézve is. Hasonló vámtétel mellett sem árthat a porosz verseny, s az orosz termelés még nem kivívó; így csak a belföldi iparral van verseny, a melylyel szemben pedig eddig is diadalmas volt a felette kedvezőtlen viszonyok daczára is kivittelünk, miut azt maga Oogalnicseanó is elismerte a bukaresti kamarában m. é. július 9-kén, kijelentve, hogy szeszárukban a védvámok daczara sem volt képes a román ipar a magyar behozatal versenyét kiállani. E védvám pedig abban állott, hogy a vámhivatalnokok önkénye még megerősítettett, mert a szesz értéke romániai vedrenként legalább is 30, a söré pedig 15 leivel volt beval-

landó és ennél olcsóbb ser vagy szesz bevitele nem engedte-  
tett meg. A kiviteli képesség szintén a liszt és keményítő  
osztályába esik, nyers anyagot hoz be és ipari terményt  
visz ki.

A cukoripar — fájdalom — nagyon is ellenkező képet  
mutat. A budapesti kereskedelmi kamara nem kevesebb, miut  
tizenhárom gyárat említ, a melyek bukófélben vannak. Nem  
bírnak ki a versenyt a kedvezőbb termelési viszonyok közt  
dolgozó osztrák iparral, hozzá még ugyanazon adósúly alatt.  
A cseh répa nagyobb cukorképessége mellett még az adó  
visszatérítés mellett való kivitel is kétséges, kivált jelen viszonyai  
közt gyárainknak. Pedig, hogy kész piac a keleti szomszéd:  
azt az eddigi tapasztalat is igazolja. — A söripar keleti  
térfoglalása szintén bizonyos, mint azt a tények is igazolják.  
A kőbányai, s méginkább a nagyszebeni gyárnak tekintélyes  
kivitele van. Igaz, hogy a magyar sörtermelés még ez idő  
szerint nem fedezi a hazai szükségletet sem, s hogy még ide  
bent is elegendő a piac: mindazáltal az újonnan megnyílt  
piacz bizonyosan emelő hatással lesz ez iparágra is. — Végül  
a dohány iparra nézve is várható némi kedvező változás kelet  
felől. Igaz, hogy keleti szomszédaink dohány termelő országok,  
de ha a feldolgozási rendszer nálunk változik, náluk  
pedig például a szivarfogyasztás terjedni fog, nem lehetetlen,  
hogy nyers dohányuk egy részét ide hozzák feldolgozás végett.  
Ez azonban teljesen a kincstártól függ, mint monopol.

A *szövésipar egész területén hátra vagyunk*. A pamut-  
fonás és pamutzövés alig érdemel említést. Egy fonó intézete  
s öt fonógyára van az egész országnak, azonkívül egy festő-  
telep Óbudán, egy másik Szegeden. Ez irányban tehát ma  
kivitelről — bármily nyereséges lenne az a keleti nagy szük-  
séglet mellett — alig lehet szó. A leniparra nézve is nagyon  
félő, hogy a házi ipar feldulását követő válság ideje alatt  
Oroszország hatalmas lentermelésével túlszárnyal bennünket.  
Pedig épen kelet felé, Bácsmegyében és Szlavóniában van jó  
len és kenderünk, s ennek felhasználása kézműiparszerűleg,  
házi iparilag általánossá vált. Ezen ipárnak, mint szintén a  
kötélverésnek is, megvan alapja és jövője. Az egész országban  
készen van még a munkáserő a régi takácsokban. Ha ezek

gyárakká egyesülnének, s így a gyári termelés előnyeit egyesítenék szakképzettségükkel s a kitűnő hazai nyers termény-nyel: biztos, hogy nemcsak hazánkat szabadítanak fel az osztrák behozatal alól, de keleten is megvernék a háziipart, s az e czímen külföldre szivárgó évi 15—25 millió forint megtartása mellett még mi kaphatnánk belőle pénzt.

Hasonló áll a gyapjú iparra nézve is, mely Erdélyben még népiparilag üzetik, azonkívül 35 kallómalomban, Veszprémben gőzkallóval, két takaró egy pokrócz és 9 posztó gyárban, melyek között a gácsi és losonczin kívül főleg az első erdélyi gyapjúgyár társulaté Orláton visz ki jelenleg keletre. E mellett a szászság népipara magában Höltevényen 60—80,000 vég posztót termel, melynek egy része kikerül. Ez iparág — habár a behozatal ma nagyobb belőle, mint a kivitel, — bizonyosan életképes már ma is a keletre való kivitelben s még életképesebb lesz, ha a keleti csatlakozások megnyíltakor piacza nagyobb terjedelmet nyer. A szászsági népipar ott könnyűvé teszi a gyárak létesítését is. Atalában azonban jól esik már itt megjegyezni, hogy a len, mint a gyapjuiparnál a kivitel nagy része kelet felé az erdélyi vámhivatalnál jelentetik be, tehát a legnagyobb valószínűséggel a hazai ipar termelése.

A selyemipar felélesztésére tett többszörös kísérletek eddig nem vezettek sikerre. Keleti szomszédaink selyemtermelő országok lévén: most az ideje, hogy a selyemszövést, mely nagyon is ajánlatos házi iparnak, általánossá tegyük ily mérvben. Ha a brussai selyem Lyonban dolgoztatik fel: csakugyan kár volna az albániai selymet messzibb eresztetni hazánknál. Egyébiránt a selyem csekély súlya és terjedelme miatt messzire is megbirja a versenyt, s így — bár kilátásaink idővel vannak — ma nagy jövőt itt nem álmodhatunk. Hasonló áll a csipke és paszománt, aransodrony stb. iparról, melyekre nézve — mint fentebb láttuk, — keletnek is tekintélyes ipara van.

*A kész öltönyök és pipere-czikkeknél is felette hátra vagyunk;* ezekért is óriás pénz megy külföldre tőlünk. Ha a 45-65 millió forint körül ingadozó behozatal által jelzett bel-földi szükséglet ellátására nem képes nagyobb mértékű terje-



delmet venni ez iparág: valószínűség arra sincs, hogy egyhámar nagy lendületet vegyen ez irányban kivitelünk, bárha azon durva szükséglet fedezésére a kezdetleges ipar inkább van hivatva. Ha az európai öltözetet nem vihetjük ki: kivihetjük a közönségesen ottan használt öltözeteket, a melyek tekintetében csak a házi iparral kell küzdeni. Erre azonban az ottani Ízlés tanulmányozása stb. szerfelett szükséges. A sapkák, fezek stb. kivitele miért van most is osztrák kézen? s nem lehetne-e könnyen a közönséges öltönyök kivitelét kezeink közé keríteni? Tény azonban, hogy ma nincs ez ipar annyira kifejlődve, s hogy csak idő múltán várható e jövedelmező üzlet. Nép-iparnak azonban ez is nagyon alkalmas volna.

Az egyéb szerves anyagokat feldolgozó iparok közt nálunk a *bőrpar* áll mennyiségre nézve oly hátul, mint minőségre nézve elől. Tímáraink jó hírűek, s virágzó ipart folytatnak a keleti határokon és az északi megyékben. Ez iparnak szép múltja van nálunk, jövője is az. Ép úgy a cipészeké is. S hogy ezen iparnak, kivált ha az iparosok gyárakba egyesülénének, a keleti kivitelben van szerepe: mutatja az, hogy Szlavónia- és Erdélyből ma is sok kerül ki keletre. Ha bennünket Bécs áraszt el lakkos cipőkkel: mi bizonyára eláraszthatjuk bocskorral, csizmával és nyereggel keletet. Itt is van kész munkás anyag a tímárookban, s bizonyosan ez iparág — természetesen itt is főleg a legközönségesebb termeléssel — emelkedni fog tetemesen a keleti kivitel megnyílta által. A finom bőrmunka, és a kesztyűipar nehezen mutat közel jövőben kilátást a kivitelre, de legfőképp azért, mert nincs.

A *papírgyártás* nálunk derék alapokon nyugszik. A fiumei papírgyár messze kiviteli hálózatát, mely Odessától és Brasiliától Londonig terjed, érintettük fentebb; az erdélyi péterfalvi és zsernyeti gyár sokat visz az erdélyi határon át Romániába. Ma Szerbia, Bosnia és Albániában kevésbé ismerik még a papír becsét, de bizonyosan terjedni fog az, s itt szép jövőnk nyílik meg, annyival inkább, mert a gyapjuszövés és malomiparral ez is azon ágak egyike, a melyeknél a nyers anyagot (itt a rongyot, meg még távolabbról az esparto füvet, melyet — mellesleg megjegyezve — nálunk is lehetne tér-

meszteni —) hozzuk be s a kész terményt visszük ki. A papír-árak kivitele csekély, mert nálunk termelése is csekély.

A *faárak* tekintetében zsendely, donga és a legdurvább házi és gazdasági eszközök termelése nagyon előre haladt. A faipar ma is népipari jelleggel bír a székelyek között s kivitele is az ilyenek van főleg. A zsendely és dongáról, melyeknek számára megnyílik a piac a kapcsolatok megnyíltával s az erdőségek hozzáférhetővé tételével — felesleges szólnunk is, Marseillet is mi látjuk el, keleten is miénk a hatalom, a hol és a mennyire tudniillik épen keleti szomszédaink terményei — mint fentebb láttuk — nem fognak versenyezni velünk. A házi eszközök faiparára nézve a Thonet testvérek gyára, a budapesti egyes asztalosok, a szegedi és budapesti asztalos társulat tetemes kivitt tesznek, részben tettek kelet felé is; a közlekedés megnyíltával ez még inkább lehető lesz. A finomabb bútorok kelete azonban, — melykből a karánsebesi four-nirgyár, a szászrégeni gyár és a Thonet testvérek gyarán kívül a kézművesek is szép munkákat állítanak elő nálunk, — oly általános elterjedésre nem számolhat, mint a székely ládák, skatulyák, hordók és egyszerű bútorok. Ezek termelését kell tehát első sorban fejleszteni, illetőleg azon fejlődést, melyet ez iparág itt nyer a vasutak megnyíltakor, elősegíteni és más helyre is átplántálni. Ez valódi általános népipar lehet, és pedig nemcsak a bútorokra, hanem a fából készült apró árúkra nézve is, a melylyel hatalmas forgalmat lehet teremteni.

A *szalma, nádfonás, kosárkötés, szitakötés stb.* nincs még eléggé kifejtve, ámbár a kosárkötés házi iparában a Csallóköz előre haladt már. Florencz példája mutatja, hogy ez iparág mily fejlődésre képes ott is. Hát még kelet határán. E tekintetben most Ráth K. buzgólkodik, s valószínű, hogy a fegyintézetek útján e semmi tőkét nem igénylő iparnak házi iparrá tétele jelentékeny mérvben keresztül lesz vive a kapcsolatok megnyíltakor.

A *művészeti iparnemek*, könyvnyomda, taneszközök, térképek, fényképek ipara egyes nemekben kivitelre képes. Posnei' és Beer vonalozó intézete s a fény- és térképek főleg belföldi fogyasztásra valók, sőt részben arra sem elégségesek;

de az ez iparnál mutatkozó újabb lendület bizonyosan elég lesz arra, hogy kiviteli cikket adjon kelet felé. A jelenlegi kivitel főleg a hasonló (román és szerb) nyelvű irodalmi termékekben leli magyarázatát. Az apró áruk azon részére nézve végül, melyek a fentebbi rovatok egyikébe sem sorolhatók, szintén külföldről fedezzük ugyan szükségleteinket, de azért keleti szomszédaink alacsonyabb műveltségi viszonyára biztosan számíthatunk sok — nálunk már lejárt és közönségesnek talált — apró áru kiviteli képességénél.

#### IV.

### A KELETI KÖZGAZDASÁGI ÉRDEKEINK FEJLESZTÉSÉRE SZÜKSÉGES TEENDŐK.

#### I. Az általános helyzet.

Ha a fentebbieken végigfutottunk: azon tétel igazolását látjuk, melyet tanulmányunk elején igyekeztünk hangsúlyozni.

Keleten krízis van, sőt a nagy rész, mely előttünk a csatlakozások által meg fog nyílni, a közlekedés hiánya folytán még a krízis előtt áll, s így szabad kezét nyerünk nálok, melyet csak a hátunk mellett álló iparos osztályok rajtunk átnyúló versenye, s a belföldi kezdetleges ipar ellensúlyoz. Mi a krízis utolsó éveit éljük; iparunk fejledezik, nehezen, de positive fejledezik. Ez az előnyünk szomszédaink felett. Ez előnyt kell felhasználnunk. Szerencsére a csatlakozások létesítése elég későn történik arra, hogy ne a krízis teljében menjünk e térnek neki, honnan nem iparunkat, hanem földművelési érdeinket fenyegeti a válság; és elég jókor arra, hogy az új formák alá a régi házi és kézművesi ipar maradványait összeszedjük, s a kész munkaerőt új alakban értékesítsük. Ma már iparunk éled, fejlődésre képes; s földművelési érdekeink eléggé megszokták a világ piaczbá való belépésnek nemcsak áldásait, de az azzal egybekötött válságokat is.

Eddig nem lehetett forgalmunk kelet felé, nem csak azért, mert közlekedés nem volt, — mert hiszen Trieszt felé még sem volt messzebb akkor sem az út, mint Parisnak, vagy Drezdának: — hanem azért is, mert iparunk nem volt. A házi ipar nem nagy tényező a külforgalomban, az inkább a belső szükséglet fedezésére irányul; s e házi ipar is egyszerre meg-

szűnt, vele együtt kínos válságba jutván a kézműipar is; a vasutak megnyílták s a vámtételek mérséklése által nem csak a fejlettebb osztrák, de a még fejlettebb külföldi ipar is egyszerre szakadván nyakába. Most nem csak az új kezdeményeket, de a régi maradványokat is felhasználhatjuk keletre. Láttuk, hogy a házi ipar némely neme ma is kivitelképes; vászon, gyapjúsövet, faipar ma is versenyképes keleten, ezek mind a régi maradványai még. De e mellett már az új alakban jó a liszt, a gyertya, a bútor, márvány-termék, vas, kőszén, papír, szesz stb. kivitele és egy rakás ága azon ipari terméknek, melyre az előfeltételek, és ez előfeltételek egyik legfőbbike: a kész munkaerő nálunk vagy megvan, vagy csekély idomítást igényel csak, mint a régi takácsok, tímárok, szappanosok stb. esetében. Tekintetbe véve a közlekedési eszközök bevitale által keleten, s különösen az ez irányban elzártabb Szerbia-, Bosznia- és Albániában előidézendő ipari megsemmisülést, tekintetbe véve a nálunk levő munkaerőt, nyers terményeket, közelségünket, a nyugateurópai iparba való beolvadtságunkat: valóban nem nehéz előre látni azon nem valószínűtlen képet, mely — mint már ma is több árucikkre nézve az eset — Magyarországra hozza a keleti nyers terményeket, és innen iparilag feldolgozva viszi oda vissza. E kölcsönösség a forgalom alapja, és e forgalom hazánk jólétének alapja.

Igaz, hogy a keleti szomszédok most szegények s szükségleteik korlátozottak. Csakhogy nem szabad felednünk, hogy a közlekedési eszközök megjelenése mily hatalmasan neveli az értéket; nem szabad felednünk, hogy a szegénységet és a restséget a szorgalom, az iparkodás váltja fel, ha valamely nép bejut a kultúr-áramlatba, s hogy a vasutak pusztán megjelenése legtöbbször elég arra, hogy az új kényelmi eszközök, modern élet megismertetése által végtelenül fokozza a szükségleteket. Azután kivitelünk természetes alapja nem lehet más, mint a létező szükségletekhez simulás. E természetes alapon kivitelünk terjesztése keleten az új szükségletek megismertetése, s ezzel együtt a kultúr-áramlat terjesztése, még pedig természetes alaptól kiinduló fokozatos terjesztése lesz.

Hogy a teendők egész sora áll ez irányban előttünk: az

világos. Valamint világos az is, hogy az e célra megindítandó akció folyamában oly dolgok is igénybe veendik figyelmünket, mikre előlegesen nem gondolhattunk, mert oly akadályok képesek útnkat állani, a melyekre ma nem számíthatunk. Ha tehát fel akarjuk e teendőket sorolni: tudjuk, hogy csak részletes munkát teszünk, de azt hisszük mégis, sikerül a teendő lépésekről meglehetősen teljes képet nyújtani, mely fogalmat ad arról, hogy a megindítandó akció nem csak mulasztatlan kötelesség, hanem nehézségekkel is van egybekötve; hogy erőnk és időnk van ugyan, de mind a kettő csekély a feladathoz, s hogy mind a kettőt teljesen fel kell használnunk, sem nem kétségeskedve a siker felől, sem nem túlbecsülve korlátozott előnyeinket.

Eddigi kivitelünknek, s ezzel a fennebbiek szerint teljesen egybefüggő forgalmunknak eddig két főakadálya volt. Az első az, hogy nem volt mód kivinni, a másik, hogy nem volt mit kivinni. Az első akadályt egyes nem háríthatja el, nincs ereje hozzá. A második akadályt a kormány nem szüntetheti meg: az egyesektől függ az.

Ha már ma megváltozott is részben a helyzet, iparunk erősebb is, s valószínűséggel még erősebb lesz a jövőben: azért az akadályoknak kettős természete nem szűnt meg. Az egyik akadály ma is, hogy iparunk képes legyen a kivitelre, azaz termeljen kivitelre olyat, a mi az illető országban szükséglet, s azt ott elárúsíthassa. A második akadály, hogy azt ki is vihesse tényleg. Az első főleg az iparos és a társadalom; a második a kormány feladata.

Az eszmemenet, melyet a teendők felsorolásában követtünk, ez: Első sorban az ipar alakul kivitelre, minden megteendő annak elősegítésére; második sorban az ipar kivisz, minden megteendő arra, hogy a kivitel a vámok miatt lehetséges legyen, a kivivő a konzulátusok útján az állam védelmét érezze; harmadik sorban az ipar szállít, minden megteendő arra, hogy ezen szállítás olcsó és magát kifizető legyen, a vasút a kikötőig, a kikötői díjak, a hajó, a vasúti tarifa és a dunai szállítás; negyedik sorban végül, — ha a kivitel minden akadályai el vannak hárítva, — a kivitelről kell gondoskodni,

hogy az eladás lehetséges legyen, vagyis az iparos kiviteli cikkében eltalálja a fogyasztó Ízlését.

Első sorban szükséges tehát az ipar általános támogatása: jó iparpolitika; másod sorban szükséges a külkereskedés támogatása: jó külkereskedési politika; harmad sorban a közlekedési eszközök jó és olcsó volta: jó közlekedési politika; s végül szükséges az illető országok jó ismerete, a melynek alapján lehetséges csak ez irányban a haladás.

Vegyük sorra ezeket.

## 2. Teendőink az iparpolitika terén.

Az ipar érdeke oly általános érdek, hogy az *iparpolitika* egyáltalában csak mellékesen érinthető itt, a mennyiben e kérdéssel áll kapcsolatban.

Az erre vonatkozó kívánalmakat elég egyszerűen megemlíteni, annak hozzáadásával, hogy iparunk fejlődése keletre kivitelünket, s ezzel együtt forgalmunkat is természetesen emeli. Eölsleges itt ezen részletes kérdés alkalmával feszegetni azon eszközöket egyenként, melyek az ipar fejlődésére nálunk szükségesek.

A szabad ipart behozó 1872: VIII. törvényczikk nem elég; úgyszintén nem elég, hogy az iparvédjegyek és minták, mint szintén a szabadalmak tárgyában is az 1867: XVI. t. ez. rendelkezései megtartatnak, sőt ez irányban az új romániai vámszerződésben külön szakasz gondoskodik. Ezen kívül is tehet a kormány. S valóban, ha a kormány csakugyan szándékozik a vámtarifák jobbításán kívül positiv intézkedéseket tenni ez ügyben: ezt mindenki csak helyeselni fogja. így — mint a napi lapok jelentik: iparosok betelepítése, adó kedvezmények nyújtása újabb ipartelegeknél, sőt megfelelő biztosíték kimutatása mellett előlegek nyújtása; a nyers terményszállításnál a tarifák szabályozása, új és a természeti viszonyok által kedvezményezett iparok meghonosítása, a kereskedelmi szerződésekben oly módon biztosítása a hazai iparnak, hogy az ne tarthasson idegen részről a contreminetől és a versenykedvezményektől stb. mind oly dolgok, melyek a kormány

programjában foglalhatnak helyet, sőt kell is, hogy helyet foglaljanak.

Készben az ipari szakoktatás kérdése is ezen térre tartozik. A legnagyobb elismerés illeti meg a kultuszminisztert, hogy ha a vándortanítók intézménye után, mint terve van, a házi ipar egyes ágainak ad hatalmas lökést. De az iparos szakoktatás teljesen el van nálunk hanyagolva, s innen jó iparunknak — átalán véve — egyik legfőbb baja, mely szerint kevés és nem képzett munkás-osztályunk van. Ezen segíteni a kormány, az iparszövetségek, ipar kamarák, országos és vidéki iparegyletek egyesült feladata; s egyik legfontosabb feladat, mely a közművelődés terén vár a nemzetre. Meg kell itt említenem azt is, hogy az iparos osztály tekintélyének emelésére egyetlen hasznos, biztos és gyors eszközt tudok; azt nevezésen, mi Angliában régi gyakorlat, mi Németországba újonnan behozott, s minek behozatalára Franciaországban most folyik a mozgalom; nevezetesen a 'közgazdaságtan elemeinek tanítása a népiskolákban, s ez által a munka becsének, jelentőségének megismertetése. E tekintetben, úgy vélem, épen a közgazdasági egyesület volna hivatva a párisi mintájára a kezdeményezést kezébe venni.

Egy körülményt nem szabad felednünk még: az adó dolgát. Ha az adóteher productionalis költség: nagyon ügyelni kell, hogy termelésünket a kivitelnél ne tegyük oly drágává, mely mellett versenytársaink győzhetnek. Ez követeli első sorban azt, hogy a keleti termelési és adóviszonyokat tanuljuk, a mi eddig nem történt, pedig meglehetősen mennyiségű adat van már az irodalomban is. All ez az összes termelésre, de különösen áll azon iparczikkekre nézve, a melyek fogyasztási adó tárgyai. Igaz, hogy ezen adó visszatérítettetik a kivitelnél, de pusztán kivitelre aligha fog nálunk alapítani valaki gyárat, inkább menvén azon országba, a hol kizárólagos fogyasztása van, egyenlő termelési anyag feltétele mellett. A szesz-, sőt ser- és czukor-adónál is nem rosszabbak, vagy részben nem sokkal rosszabbak Komániában, és Szerbia, Bosniában a viszonyok, részben pedig e tekintetben jobbak is. Félő tehát, hogy ha iparosaink itthon a budapesti kereskedelmi és iparkamara véleménye szerint, a nyers anyag rosszabb volta



miatt például a cukornál 20 % -kal nagyobb adót fizetnek az osztrákoknál; ha — mint a szeszgyárosok legújában panaszzolják — nálunk a czeftrevezető csövek is megadóztatnak, míg Ausztriában nem stb., félő, hogy a cukoripar maradványát is elveszítjük, és nem szesz kivitelünk, hanem szesziparunk fog keletre húzódni. A világáramlat közepén az adóztatás függetlensége is meglehetősen üres szó; észszerű politikában mindig függ az a versenyző országok termelési és adó viszonyaitól. Nálunk pedig a kivitel felbátorítására, az ipar erősítésére feltétlenül nagyon figyelni kell arra: a vám és kereskedelmi szerződés által szabaddá tett osztrák verseny ügyis nyomván eléggé kétségkívül iparunkat.

Nem utolsó eszköz az ipar fejlesztésére a kiállításoké. Franciaországban csak ez idő szerint is éppen a kiviteli cikkek nézve volt nemzetközi kiállítás; s a francia ipar finom ízlése, a művészetnek párosulása az iparral kétségkívül e kiállításoknak köszönhet sokat. Ez teremtett magán és állami iskolákat a csinos ipar tanítására; ezen verseny teremtette meg Angliában a kensington-muzeumi iskolát stb. Ez irány már nálunk is érvényesíti magát. Atalánossá kell tenni, díjakkal, elismerésekkel tüntetve ki különösen a kivitelre dolgozó iparosok haladását. E tekintetben sokat tett az országos iparegylet, sokat fog tenni az ipármúzeum, ha — mint lentebb kifejtjük — az egyes iparos testületek és egyletek mintákat fognak tartani, és e mintáknak hasznát veszik iparosaink.

E tekintetben minden eszközt meg kell ragadni a kormánynak, — melynek ez idő szerint úgy is legmostohább gyermeke az ipar — és a társadalomnak egyaránt. Kezdő és fejlődésképes iparunk elől a tért tisztogatni. Rendezett pénzügyviszonyok, a hitelrendszer kifejlődése, a törvénykezési viszonyok rendezése, gyorsabb és olcsóbbá tétele, a valuta visszaállítása, szóval minden előre teendő lépés hasznára van az iparnak. Nagyon sok függ a kormánytól a példaadásnál is. Jó jel, hogy a törvényhatóságok figyelmeztetve lettek posztó ruha szükségleteiknél a hazai ipart venni igénybe. A hadsereg felszerelésénél való részvételnek szintén lesz haszna. Az erkölcsi erő ily nyilatkozatok által erősül. A bécsi kiállítás nemcsak igyekezetét, de öntudatot is adott iparosainknak.

Oktatás, kiállítás, múzeum, egyesülés, kitüntetések, helyes adó rendszer stb. mind hatalmas tényezők, a melyeket számba vesz első sorban maga az iparos. Előre tolatván, kedvet kap előre haladni. És utoljára is ez a kedvkapás a fő, különösen nálunk, hol a régi rendszer romjaiból még van elég munkaerő, az ipar ezen főbázisa, s ahol az utolsó évek krízisei a földművelő osztály túlelbizakodását és tölélőszertetetét saját foglalkozása iránt már megtörték, sőt az iparnak is van öntudata, szervezkedik és életjelt ad magáról. Ha ez életjel itt-ott ferde is: a bírálat előtt mindig kifejezhetjük örömmünket azon, hogy életjel. A tőke hiány — helyesen mondta a közgazdasági kongressuson Keleti — nem ok, mert hiszen tőke elég forgott a krízis előtt; a baj az, hogy iparlovagok szerepelnek az ipar köpenyege alatt. Ez előfordult másutt is; a hazai ipar ezt is kiheveri, s a fájdalmas sebek lassan behegednek. Csak jó legyen a gyógykezelés, és egészséges alaptermészete a betegnek. A mi iparunk egészséges talajon nyugszik: a kezeléstől függ fejlődése, és annál inkább, mert fejlődő ipar soha sem volt oly kedvező helyzetben, mint a minő vár a keleti csatkozások megnyíltakor a magyarra.

Minden tényező, a melylyel az ipar fejlesztéséhez hozzájárulunk, tényező keleti kereskedelmünk emelésénél, s a mi ezzel nagy részben egy: az ország jólétének biztosításánál.

### 3. Teendőink a külkereskedelmi politika terén.

A második a jó külkereskedési politika.

Ennek bővében alig voltunk ez ideig kelet felé.

Konzulátusaink száma ugyan szaporított az utolsó években kelet felé, de az nem volt nagy hasznára keleti forgalmunknak. A *konzulok nem magyarok keleten*, s így legjobb akarat mellett sem tehetnek sokat, nem ismervén hazánk viszonyait. Ez felette komoly baj, a melyen főleg nekünk magunknak kell segíteni. A keleti akadémia közös; miért nem mennek magyar ifjak oda, mikor a konzulátusoknál alkalmazás nemcsak tisztességes, hanem biztos és jó kenyér is? A konzulátusi vizsgákra is alig jelentkezik elvéve egy-egy. Mi ennek oka? nem tartozik ide vizsgálni. Ha van panaszra ok,

közbeléphet a magyar kormány; de panaszra újabban nem fordult elő eset. Mindenesetre a magyar ifjak figyelmét erősebben igénybe vehetné ezen szolgálat.

Különben is kelet felé nagyon fontos ez állás. A keleti konzulok igazságszolgáltatási hatással is bírnak, politikai körükön kívül. Nemcsak polgári, kereskedelmi, váltó, tengerészeti s részben büntető bírák, hanem azonkívül rendészeti és közigazgatási közegek, közbenjárók a hatóságok közt, s végül a végrehajtás joga, még a török stb. hatóságok ítéletére nézve is, kizárólag náluk van. Ok védik az illető alattvalókat, s ők gyakorolják részben mint egyes, részben mint társas-bíróság a bíraskodást. Ennélfogva felette fontos helyzetük a forgalom emelésére nézve s bár ítéleteik ellen van felebbezés (Törökországból Triesztbe; Románia, Bulgária és Szerbiából Bécsbe, Bosniából Zárába az 1855-ki törvény szerint) mégis helyzetük nagy fontossága kétségekívül áll. Mily baj, hogy e konzulátusoknál oly ritka a magyar ember, s mily baj, hogy közel jövőben nem is lehet remény e hiány pótlására, nem lévén új nemzedék sem. Ezen kell segíteni, mint szintén segíteni kell azon is, hogy a magyar alattvaló jövőre ne ítéltessek el az osztrák törvényszékek által az osztrák törvények alapján.

A *posta ügy* érdemel itt külön említést. Ugyanis monarchiánk külön közlekedést, külön postát tart keleten, s e postára sokat áldoz is. Mind a mellett a posta-szolgálat ez idő szerint is több kívánni valót hagy fent, bár átlag véve megfelel a követelményeknek. Románia és Szerbiával van posta szerződés. Kodré ur, e posták igazgatója, maga is átmenetinek tartja e viszonyt, s hiszi, hogy a posták épügy egye-sítettetni fognak a legközelebbi időben, mint a távírdák vannak ma már tényleg.

Meg kell még említenem, hogy Konstantinápolyban ezen felül még egy osztrák-magyar *kereskedelmi és iparkamarai?*, van, 16 tagból az ottani kereskedő és iparos alattvalóktól választva, a mely felvilágosításokat ad kereskedelmi és iparügyekben a követségnek s ez utón a kormánynak, a mely vezeti a kereskedői cégbejegyzési könyvet, vizsgálja az alkuszokat, képviselőt küld a kereskedelmi törvényszékhez és kikötő hivatalhoz; választott bíróságoknál működik, szakér-

tőket nevez ki, s végül mindennemű kereskedelmi és iparügyben felvilágosítást ad. Oly intézmény, melyet a többi főkereskedési ponton is kellene utánozni, és a melynek hasznát vehetik nagy mértékben mindazok, a kik a keleti forgalomban részt akarnak venni.

A kiviteli kereskedelemre nézve azonban a fő a *kereskedelmi szerződés. Törökországgal* 1862-ben kötött a legkedvezményezettebb nemzet feltétele mellett. Csak pár főcikkét említem meg, miután a felmondás ügyis küszöbön áll. A III. cikk a só és a dohányon kívül minden cikk forgalmát engedélyezi. A kiviteli vám az első évben 8%, mely évente fogyván 1—1%-al, ma már állandóan 1%, a beviteli vám 8%, a bosnyák határon (a hol a só 20% vám mellett bevihető) 6%. A csempészet az áru elvesztésén felül is bírságot tartik. A tarifák majdnem minden állammal egyformák, s kiindulási pontjuk a 8 % az érték után; ezen vám azonban in natura is fizettethetik, melyet az érték túlbecsülése esetén fel is használ a bevívő. Az átviteli árak 6 hónap alatt tova viendők. Atalában a legnagyobb baj a kezelésnél van, a melynél sok a csalás, zaklatás; és a mellett az eljáró hivatalnokok megvesztegethető volta miatt a verseny szokszor alig lehetséges. A konzulátusok közbenjárása itt sokszor nagyon közel van a lehetetlenséghez. A baj azonban inkább az eljárásban fekszik.

Ide tartoznak még a hajóilletékek, a melyek különösen magasak Konstantinápolyban. Tonna számra 4 kr. az egészségi illeték 500 tonnáig, azután kisebb valamivel; a konzularis és horgony vetési illeték (diritto d'ancoraggio) 12 ki-, tonnánként az Archipelág és a Feketetenger közt közlekedő hajóra, a konstantinápolyig jövőre 8 kr., mindkét esetben 3 kr. járulván, mint fénytorny illeték; összesen tehát 19 kr. vagy 15 kr. tonnánként, mely 500, illetőleg 800 tonnán túl apad csak valamivel. Ez oly magas illeték, hogy Olaszország kezdeményezése után már több állam megindította a tárgyalásokat a magas portával a változtatás iránt.

Azon hírek azonban, a melyek a kereskedelmi szerződés felmondása tárgyában bocsáttak újabban török oldalról világra, fájdalom, nagyon is valószínűek, s indokolva vannak a legújabb pénzügyi zavarokkal. Ha azonban a porta eddig

csak 1.4 millió török lírát (12.6 millió forintot) vett be a 8% beviteli és 1 % kiviteli vámból: az csak a vámközegek lelkiismeretlenségét mutatja. A fentebb közölt adatokból kitetszik, hogy csak Konstantinápoly és Smyrna bevitele is volt 150 millió forint, a mi 8% vám mellett az összes vámjövedelmet kiadja; hát a többi kikötők behozatala s az összes kivitel? Hir szerint azonban a porta átlag 20% vámot akarna, a mi kétségkívül elég magas arra, hogy kiszorítsa terményeinket. Miután azonban ezen vám nem ugyanazonos értékvám, hanem specifikus tarifákból állana — s a budapesti kereskedelmi kamara, egyetértőleg a triesztivel, de ellentétben a zágrábi-val, már évek óta követeli a török értékvámok átváltoztatását súlyvámokra — s így egyes cikkeknel magasabb, több cikkeknel pedig alacsonyabb az átlagnál: végre is az alkudozásoknál — melyek a porta részéről politikai szempontokból sem fognak merevek lenni, — különös súlyt lehet is, kell is azon terményeinkre fektetni, melyek ez idő szerint is kivetetnek. Különösen nagy érdeke hazánknak az, hogy a bosniai tarifa a jelenlegi kivételes helyzetet élvezze most is, bevitelünk főtömege erre irányulván.

Hasonlólag a *levegőben van Szerbia felé* kereskedelmi szerződés kötése, és *Oroszország felé folyik* az alkudozás. Az előbbi különösen fontos, s hacsak annyi előnyt sikerül is itt biztosítani, mint Románia felé, bizonyosan fog emelkedni a forgalom. Oroszország iránya egyelőre minden reményt kizár arra, hogy az 1860. sept. 2. szerződés vezérelve feladassák, bármennyire kívánnák is azt például boraink. Valóban csodálatos, hogy míg Guatemala, Siam, Japán, China, Uruguay, Argentín, Peru, Chili felé vannak kereskedelmi szerződéseink (1871: XXVII. XXVIII. XXIX. XXXV. XLVII—L. t. ez.) addig közvetlen keleti szomszédainkkal, a török 1862. május 22-ét kivéve, nem volt. Románia felé azonban már van, Szerbia felé valószínűleg lesz. Azon nyílt levél, melyet Gioja mérnök intézett Minghettihez, az olasz miniszterelnökhöz, méltán felrázta Európa figyelmét, s mi csakugyan helyesen vagyunk elsők oly téren, hol természetesen elsőnek kell lennünk.

*Romániával* a kereskedelmi szerződés 1875. jún. 22-kén íratott alá, s ma már Románia részéről el is fogadtatott. E

szerződés megítélésére nézve mindkét rész álláspontját bővebben kellene ismernünk, mint e pillanatban lehet. E tanulmány folyamán igyekeztünk az egyes tarifák értékét kitüntetni. Tagadhatlan, hogy sok tétel kedvezőbb alakulása lett volna kívánatos, fő kívánások: a gabonavám eltörlése megadatván nekik; de az sem tagadható, hogy az eddigi állapotokhoz képest a magyar kivitelre nézve nagy haladás van azokban. Egyik az átviteli vámok teljes megszüntetése, másik a beviteli vámok mérséklése. Különösen jótékony hatása lesz annak, hogy az érték meghatározása, mely eddig egészen a romániai vámközegek önkényeskedő meghatározására volt bízva, az osztrák-magyar értéktételek alapján, azt 15%-kal megtoldva, biztos alapra fektettetett. A rongy és papírhulladékokra nézve azonban a fentártott kiviteli vám bizonyára káros hatású lesz a szomszédos papírgyárakra. Különösen fontos a XXII. cikk, mely az oktroyknak szab határt, a municzipiumok nem terhelhetvén meg jobban a behozott, mint a bent termelt árukat; a XXVL cikk a Duna torkolatánál és a vaskapunál fizetendő vámok kivételével szabaddá teszi a Dunát. A dunai kikötőknél a kikötői illeték a beviteli vám 5%-ját, értékvám esetében pedig az érték 1½-ját túl nem haladhatja; e mellett a rakparti illeték tonna számra legfeljebb 20 centimé lesz. A B. tarifához és a pótokmányhoz férhet általában nem egy szó: azonban tény az, hogy ily szerződéseket, melyek két ellenséges érdek egyeztetésére létesültek, csakugyan nem lehet egy szempontból tekinteni, s végre is minden tétel alacsonyabb és minden tétel biztos. A szesz kivitel pedig, — melyet eddig a román kormány vegyészeti az egészségre ártalmas volta miatt tartottak távol, — megnyílhat, s ezzel az Olaszországban elveszett piacz legalább részben visszakérül. S e lépés horderejét annál inkább méltányolnunk kell, mert első ez irányban. Bár a többi is követné mihamarabb. A magyar keleti forgalomnak csak fix, ki nem játszható tételek mellett van jövője, ha nem kell a vámhivatalnokok önkényétől függenie.

Egyetlen komoly aggodalomra okot adó hiánya a szerződésnek az, hogy benne a meglevő értékvámok átalakítása az osztrák-magyar értéktételek egységalapjára oly formaszűrűségekkel tartatott fent a jövő meghatározásoknak, a me-

lyek mellett már előre is lehetett jelezni csak egy kis rózsa akarat esetén is a balsikert. Ez, fájdalom, azóta be is következett. 1877 elején a Bécsben folytatott értekezletek megszakadtak s a kérdéses czikkekre nézve a romániai vámközegek panasztól értékmeghatározása ismét életben maradt.

A külföldön nyújtott védelem sem kielégítő, különösen nem keleten. Ha a magyar nevet tiszteltté és iparunk kivitelét védelmezetté akarjuk tenni: kell, hogy az angol példát kövessük, a hol egyetlen alattvaló sem sértethetik meg a világ bármely részében sem büntetlenül, s ép azért tisztelet környezi azt. Kell, hogy nálunk is jelszó legyen az, mit Palmerston mondott az angol parlamentben: »Akarom, hogy az angol a világ bármelyik sarkán érezze maga felett a hatalmas védő kezét, s büszkén mondhassa minden perczben, mint a régi római: cívis romanus sum.«

Hogy e tekintetben sok a kívánnivaló: az nemzeti sérelmeink közt egyike a nem legutolsóknak.

#### 4. Teendőink a közlekedési politika terén.

A harmadik a jó közlekedési politika.

E tekintetben figyelembe kell vennünk mind a három utat.

A mi a *tengert* illeti: erre nézve köztudomású azon óriás költség, melyet Fiume érdekében tettünk. Matlekovics »A különbözeti viteldijakról« szóló művében kiemeli, hogy e költség nagy része ellensúlyoztatik a déli vasúttársaság által, a melynek kellő közepébe van beékelve mind a zákány-zágrábi, mind a károlyváros-fiumei vonal. S valóban tény, hogy sem egyik, sem másik e vonalak közül nem bir jövedelmezőségre szert tenni, s ámbár Fiume forgalma újólág kezd is emelkedni, még sincs az ma sem oly arányú, mint a milyen a vasutak megnyílta előtt pusztán a Lujza ut által volt. Fiume és Trieszt versenyének méltatása nem e tanulmány keretébe tartozik. Annyit azonban megemlíthetünk itt, hogy ámbár a déli vasúttársaság mind lokál, mind köteléki tarifáiban a szentpéter-fiumei vonalat egyenlő kedvezményekben

részesíti a szentpéter-triesztivel, az eltérés a távolság arányához képest az áruk osztályzata szerint  $4\frac{1}{2}$ , 3, 2 és 1 kr. lévén vámmázsánként Fiume javára: mindazáltal ezen oldalról ennyi eltérés nem képes ellensúlyozni Trieszt hatását, hol nagyobb a tőke, nagyobb a forgalom és nagyobb az üzleti összeköttetés.

Kelet felől pedig nincs Fiúméhoz közlekedés. Az 1870: XXXVIII-dik törvényczikk, többek közt az eszék-sziszeki és sziszek-károlyvárosi vasutat is kiépíttetni elhatározta, azonban ezen vonal még mindeddig nem létesített, valószínűleg azért mert ahhoz az ujgradiska-mitroviczi, illetőleg zimonyi csatlakozás feltétele köttetik, mely utóbbi pedig nagyon is kétes előnyü a hazai érdekekre. E szerint tény az, hogy e vasút, mely az alföld-fiumei vasút kiegészítő részét képezné, Nagyváradot Eszéken át kötvén össze Fiúmével, még mindeddig nem létesült, s Fiume csupán a déli vasúthálózat útján volt összekötve az országgal. Ez eredményezte, hogy a sziszeki forgalom is Trieszt felé vonatott a déli vasút versenye által, a min csak részben segítend az, ha a sziszek-károlyvárosi kulpai hajózás megindul, mely télben nem tarthatja fent az üzletet. Cesare Combi a trieszti vasúti kérdésről (La questione ferroviaria triestina) irt művében azt tartja, hogy még Károlyvároson keresztül is képes volna Trieszt versenyezni Fiúmével, az üzleti routine, a tőke, a kereskedelmi összeköttetések előnye által. Mindenesetre nem lehet bízni benne, hogy Fiúmét jelen állásából a kikötő építésre kiadott milliók, a költséges vasutak maguk kiragadják, ahhoz még az eszék-károlyvárosi vasút sem lesz elégséges: tőke, routine, összeköttetés kell hozzá, mi nem létesül egy perez alatt, mire legjobb esetben is idő kell.

Fiume emancipálása tehát magában még nem elég. Igyekeznünk kell a tengerparthoz való útnál oly előnyöket szerezni ki, mint Bécs. Ez aránylag nem nehéz munka. A lokál-tarifákban a déli vasútnál csak kevés cikkre nézve van különbség téve Budapest és Bécs közt Fiume és Trieszt felé, — és semmi kétség benne, hogy az összekötő vasút megnyíltakor ugyanazon kedvezményeket hajlandó lesz megadni — már csak az északnémet kikötők és az ezekkel egybekötött vasutak versenye miatt is, — a melyeket ma ad már köteléki tarifái-



bán, s a melyeket megad a viá Trieszt-Bombayi azon tarifákban is, melyek az osztrák-magyar monarchia állomásairól Trieszten át a Lloyd gőzösökön át Bombayba való szállításra nézve együttesen adattak ki. Szerencsétlenségre a társulat köztudomású pénzügyi zavarai miatt sok jót sem Trieszt, sem Fiume nem várhat tőle, s még a magyar bor-kivitelnek nyújtott kedvezmény mellett is, ma Genuába nem drágább Budapestről vagy Bécsből a szállítás, mint Triesztbe, daczára, hogy 120 helyett 101 krnyi tarifát ad.

A másik baj a *Lloyd tarifái*. Az 1872: XXVI. tcikkben becikkelyezett szerződés értelmében a társulat csak akkor van kötelezve a fiumei vaspálya elkészülte után az Alexandriával közlekedő gyors járatú gőzöst minden négy hétben egyszer közvetlenül Fiúméből indítani el, a mikor a havonta átlag feladott árumennyiség 15,000 mázsára rúg. Ez messze idő, de ezt kár is volt kikötni. Ha ennyi forgalom lesz: úgy subventio nélkül is akad szállító társaság; s így tényleg Fiume a Lloydnak fizetendő 1'7 millió forintból reánk eső  $\frac{1}{3}$  részért cserébe nem kap semmit, csak azt, hogy a keleti áruk ugyanazon díjtételért Fiúméből előbb Triesztbe szállíthatnak. E díjtételek magok is túlnagyok, sőt — miután a társulat a verseny által nyomatva, másutt, például Velenczében engedményeket kénytelen adni, míg Triesztben és Fiúmében nem, — igaztalanok is. Már maga a tarifátételek azon felosztása is, mely 50 kilogramm súlyt csak akkor soroz a közönséges négy osztályba, ha az négy angol köblábnál nem nagyobb terjedelmű, az osztrák üvegiparosoknak komoly bajokra adott alkalmat, kik áruikat ez idő szerint ezért Velenczén át kénytelenek küldeni. Ugyanezen bánás és az osztályozás önkényessége vitte a svájci kivivőket Marseille felé, a különben is magas tételek ily módon fölemelését nem bírván meg a czikk.

Tudva levő, — mint fentebb már érintettük is, — hogy a Lloyd által kivitt czikkek tekintélyes része külföldi, s nagyon csekély benne az osztrákhhoz képest a magyar, majdnem semmi. Mindenesetre azonban, ha a Lloyd nagyon leszállítaná tarifáit, a kikötőktől benyúló vasutakon, Salonikin, Konstantinápoly és Giurgevón át erős versenyt támaszthatna. Semmi kétség, hogy e verseny a Dunán való levitelnek, sőt esetleg a

megnyíló vasutakon való kiszállításnak is árthatna, amint árt ma is. Mindaddig tehát, mint Magyarország ipara nem elég erős arra, hogy Triesztben s tehát Trieszten át keletre megverjük az osztrákokat és külföldieket: addig a Lloyd által nem sok haszna lesz a fogalomnak, s nagyon kevés krajczár térül meg a szubvenczió százezeréből.

Addig tehát főleg a dunai és szárazai kivitelre kell szorítkoznunk, s mert ennek versenytársa a Lloyd: szelíden szólva nincs semmi érdekünk sem e tarifák leszállítása érdekében — főleg a versenyképes pontokra — egyelőre harcot kezdeni.

A *dunai közlekedésnek* ez idő szerint legfőbb gátja a Vaskapu. Gr. Széchenyi szelleme óta nincs e téren komoly haladás. Remélhető azonban, hogy újabban e téren nagy változás lesz, annál inkább, mert e téren nincs ellenvélemény s a kormány részéről is megindultak a londoni Pontus értekezlet kedvező határozata alapján a munkálatok.

A román szerződésben szabályoztatván a partilletékek: valószínű, hogy a dunai hajózás új jövőnek néz eléje. Sajnos, hogy e nagy folyam ma a verseny jótékonyágától meg van fosztva, s hogy az a társulat, mely oly üdvös versenyt fejlesztett ki a gabnaszállításnál, s mely — mint a kezdet mutatta is már — oly üdvös versenyt volt kifejtendő a keleti kivitelnél is, ma már megbukott, s Tisza, Duna, Dráva, Száva egy társulat szeszélyétől függ. Ez állapotokon talán fog segíteni a nagyban meginduló forgalom, bár az akaratnak sikerére jó darab ideig nincs kilátás.

A tarifákra nézve csakugyan van sok alapos panasz. Nem csak a magasság, de az irány-tarifák is. így Galaczból Thalkirchenig 154 kr. a gabnatarifa, ha Budapesten megtöretik, 50 krral több. Hasonlóul Silistriából Thalkirchenig 127, és megtöréssel 154 kr. Ezen esetekben pedig nem csak Budapest, mint gabnakereskedő hely veszít, de veszít az egész ország gabona kereskedő és termelő közönsége is, a verseny lehetetlenné tétetvén. Hasonló sok iparczikkekre visszafelé az eset. Atalában pedig mind a 28 árszabáshoz, melyek nem csak irány és menetek szerint különbözök, hanem az egyes cikkeknel valóságos külön árszabásokat állapítanak meg, sok szó férhet, mint szintén magához az osztályozáshoz is, a mely kü-

lönben sem általános, hanem kivételes irányok szerint kivételes tarifákkal is bír, mely a létező három osztályhoz még egy negyediket is csatol. Ezen kivételes irányok rendszeren kivételes kedvezményeket tartalmaznak egyes osztrák termelési helyek kivételére nézve. Fölösleges volna ez alkalommal részletesen mutatni ki, hol és mily mérvben ellenkeznek ezen tarifák a magyar érdekekkel; annyit azonban konstatálni kell, hogy a dunagőzhajózási társaság aligha jobb csak valamivel is az osztrák szab, államvasuttársaságnál. Mindkettő átfut hazánkon, mindkettőnek súlypontja természetellenes módon kívül esik hazánkon; mindkettő arra igyekszik, hogy a forgalom mennél nagyobb részét fussa át vonalainak, s így az aldunai kivített Ausztriába, az osztrák ipar bevitelét az Aldunára természetesen pártolja a magyar forgalom helyett és annak rovására. Csakhogy az államvasutnál a törvényhozás gondoskodott ellenszerről; a gőzhajótársaságnál nincs. Annál inkább kötelessége a közigazgatásnak gondoskodását kiterjeszteni ezen irányra. Remélhető, hogy a lentebb vázolandó központi bizottság működése, — ha létesül az, — úgy a tarifákra, mint különösen a dunagőzhajózási tarifákra nézve jótékony hatású lesz. Kétségkívül a szabad verseny volna a leghelyesebb ellenőrző, de ennek jótéteményeiről — legalább a rendes járatokra nézve — egyelőre kénytelenek vagyunk lemondani.

Ez alkalommal nem hallgathatok el egy nézetet. A dunagőzhajótársaság, úgy látszik, érti jól érdekeit. Ezért vonta be a Tiszát, Drávát és Szávát, sőt újabban a Kulpát is hálózatába. Valószínűleg ezért tartja galacz-odessai összeköttetését is a fekete tengeren. Ha a magyar kivitel kelet felé megnyílik s a török átviteli vámok fixirozva lesznek: a galacztrapezunti menetek szintén megérdemelnék a figyelmet. Ez utón jöhetnének egyenes összeköttetésbe Persiával, s fentebb igyekeztünk kifejteni, hogy ez üzlet nemcsak kecsegtető kilátást nyújt, hanem egyúttal már most is létező alapot mutathat fel.

Hogy általában a dunai forgalom új stádiumba lép, ha a vaskapu megnyílik, s a közlekedés — a telet kivéve — akadálytalan lesz: a felett egyáltalában nem lehet kétely.

A *szavazat illetőleg* létező közutaink fentartására nem kell figyelmeztetnünk sem. A kormány nagyon érzi ezek

fontosságát, s így biztosítva van jövőjük. Bárcsak Szerbia, és Bosnia felől is tétetnének eredményes lépések ez irányban, vagy legalább a Morava szabályoztatnék hajózásra. Ez s a Kulpa emelése annál inkább is szükséges volna, mert az osztrákok nagy igyekezetei fejtenek ki a Narenta szabályozása körül. Addig is azonban a létezők fenttartása a földolog s e tekintetben eléggé nyugodt lehet a nemzet; hogyha talán az ország többi vidékein elhanyagoltainak is közutaink: itt bizonyára nem fenyeget ezen baj.

A vasúti kapcsolatokra őszinte véleményünk a következő: Magyarország nem akadályozhatja meg a novii csatlakozást, sőt idővel nem akadályozhatja meg azt sem, hogy a bécs-novii egyenes összeköttetés létesüljön. Nem is volna talán helyes, mesterségesen terelni felénk a világforgalmat. Annyit tehetünk, és annyit kell is tennünk, hogy a mi összeköttetésünket létesítsük előbb s feltétlenül oly formán, hogy az állam döntő befolyással bírjon a tarifákra. A budapest-moravavölgyi vasút legegyszerűsebb iránya felel meg csak a nemzeti érdekeknek már akár Zimonyon és Belgrádon át, — akár, ha az osztrák államvasutat a nemzeti érdekekkel azonosítani lehetne — Kikinda-Pancsován át. Ez egyedül azon vonal, a mely a bécs-novii úttal sikeresen mérkőzhetik meg, és a melynek jövője, — kivált, ha nem a pillanat érdeke alatt álló társaság kezében lesz — a világ-forgalomban biztos. A lehető leggyorsabb út a Duna balpartján van, s ezen oldalra tervelendő minden esetre a moravavölgyi vasút bármelyik módozat mellett is. Ezért jaj dúlt fel mindannyiszor a nemzet, valahányszor a zimonyi csatlakozás nem a balparti egyenes irányban, hanem, — mint legutóbb is történt — Buda-Mohács-Zombor-Ujvidék irányban terveltetett a brüsseli Societé generale és a párisi Credit foncier által. Ezen feljajdulás jogos volt, s valóban nem volt kár, ha a kormány e tekintetben mindjárt létesültekor állást foglalt. Még egy lett volna ezzel összekötte: a mitrovicz-új-gradiskai vasút kinyujtása Zimonyig, s ez által Zimony összeköttetése a déli vasúthálózattal Sziszeknél, sőt Eszék-Pécs-Kanizsa felé is, mintegy 5½ mértfölddel messzebb Bécshez, mint a budapest-zimonyi vonalon át, az előbbi 86½, az utóbbi 81 mértföld lévén. Őszintén

megvallva, e terv is azok közé tartozik, melyek csak egy időre hátráltathatók, s melyek Bécs érdekeinek kedveznek. Hiszen akár a novii, akár a szamaczi csatlakozás Bosnia oldaláról még rövidebb utat ad Bécsnek keletre, mint a zimony-sziszeki ut adna.

Csak egy tényezőt nem szabad kifelednünk: az időt. Ha meg nem akadályozhatjuk e csatlakozások kiépültét: megakadályoztathatjuk azt, hogy előbb építtessenek ki. Versenyzőinket nem mulasztás, hanem lényeinkkel verjük meg. Ha a budapest-morava-völgyi vasút egyszer a lehető legegynesebben kiépült és tarifáira döntő behatását biztosította az állam: minden verseny ellen biztosak vagyunk, talán még a pancsova-kikindai a mai körülmények szerint még veszélyes csatlakozást sem véve ki. — A fődolog az, hogy e fővonalat biztosítsuk, építsük mihamarabb, mert az idő visszahozhatatlan, s ha — quo fato — valamely más csatlakozás előbb épül ki: jó darab ideig hasztalan lesz erőlködésünk az átmenő forgalom visszaszerzésére, s lehet, hogy a Lesseps-féle tervezet gyorsabban összekötvén Angliát az Aral-tó mellett Orenburg-Peshawar felé Indiával: azon óriás forgalom, mely e vonalon az Eufratész mentén át kifejlődhetnék, örökre elvesz, s mi a kész átmenő forgalmat — melynél sokkal jelentéktelenebbnek megszerzésére ma is Mont-Cenisit, Szent-Gotthárdot furat, óriás áldozatokkal tulszárnyalhatlanul olcsó átviteli tarifákat létesít stb. Olaszország — elveszítjük orrunk elől. Hogy ezen kívül a magyar kivitelre mily fontos e pálya: felesleges fejtegetni.

Románia felé meg van kötve kezünk. Az osztrák államvasút itt az, a mi a Lloyd a tengeren és a dunagőzhajózási társaság a Dunán. Széles keretű, óriás monopólium: nagy tőke, pontos üzlet és — nem magyar érdek. A temesvár-orsovai vasút megnyíltával a feketetengerről a szász határig ő az ur, mint a Lloyd az egész keleten a tengeren, s a társaság a Dunán. Szerencsétlenség, hogy három ily tulerős monopólium kezén van keleti kivitelünk, a melyek még egymással sem fognak versenyezni, a két utolsó közt levő érdekközösség nem engedvén azt. Ily körülmények közt nem szabad csak egy tényőket is figyelmen kívül hagyni. E társulatokat meg kell

nyerni hazánknak, s az utolsó évek mutatták, hogy egyik sem érzéketlen azon igazság iránt, mikép jövőjük és fősúlypontjuk hazánkban van.

Az átviteli tarifákra nézve a fent már érintett 24. §. biztosítóka nem elégséges, a román és osztrák hálózaton adandó engedmények az osztrák iparczikkéknek Romániába, s a román nyers terményeknek Ausztriába egyenes átszállítására nézve elegendők lévén ellensúlyozni annak hatását. Szerencsére azonban legalább az osztrák forgalomnak adandó kedvezmények ellensúlyozására megvan a tömösi csatlakozás is, hol most már egész Budapestig és Rutkáig a tarifák alakulására az államnak van döntő befolyása; s valóban a brassói kereskedelmi és iparkamara legutóbbi ülései egyikén is élénken kifejezte reményeit úgy e csatlakozás, mint a kereskedelmi szerződés létrejötté iránt. E csatlakozás fogja ellensúlyozni szerinte is a mostani irányt, mely az árukat Erdély félrehagyásával a galicziai-moldva pályára tereli. így is súlyos azonban a hatalmas verseny, de azt nem is a közlekedési politika, hanem más érdekek diktálták, s valóban hálát adhatunk, hogy azon szomorú napokban a kikinda-pancspvai vasút engedélyezése, s ezáltal a szerb forgalom is nem követeltetett tőlünk. Az éhes Ezsau aligha le nem mondott volna a tál lencséért örökségéről.

Még egy megjegyzést. Az ojtózi, vagy ghymeszi csatlakozás nagy szükség marad most is, s ez veendő munkálatba, hogy az iparos székely egyenes utón legyen összekötve Románia és a tengerrel.

Egyáltalában semmi kétség sincs az iránt, hogy a közlekedési minisztérium — a mennyiben szakerői engedik — a tarifa politikára nagyobb hatást fog jövőre igénybe venni. Az orosz gabona svájezi versenye élénken figyelmeztette a veszélyre, mely jár ezen kérdések elhanyagolásával. Felette fontos dolog ez. Carey nem ok nélkül mondja, hogy »a legelső és legsúlyosabb adó, mit a föld és a munka fizetni tartozik, a szállítási költség; geometrikus arányban nő az, ha a piactól való távolság arithmetikaiban emelkedik.« Ezen szállítási költség lejjebb szállítása nagy feladat. Karöltve kell járni a társulatokkal. Ha e szállító vállalatok tagjai lesznek a lentebb

terveit központi bizottságnak, s így a keleti forgalom természete, fejlődése, egyes cikkek versenyképessége iránt tájékozva lesznek: nem csak maguknak használhatnak sokat, de a keleti forgalom érdekeinek is.

Egy dolgot azonban általában kell megemlítenem. Ez a kiviteli tarifák kérdése, melyenket Napóleon császár 1865-től fogva a német-belga verseny ellenében nagy sikerrel engedélyezett. Ezt nálunk is lehetne követni, sőt kell is. Iparcikkjeink kivitelénél kedvezményeket adni, s ez által a nyers terményt behozó vonatok megterhelten visszafutását lehetőleg biztosítani; azon körülményt, mely most nehezedik az ország közlekedési viszonyaira, hogy tudniillik a kivitt nyerstermény gabna súlya 20 millió mázsa, míg a behozott 233 millió forint áru iparcikké csak 770,000, s így a vízteher előnye nélkül közlekednek a vonatok, ezen körülményt lehetőleg előnyösebbre változtatni: ez bizonyára a közlekedési vállalatoknak is érdekében fekszik, s így az iniciativa reájok nézve is kedvező lesz.

##### 5. Általános teendők a keleti szükségletek és viszonyok megismerésére.

Ezekben rajzoltuk azon kívántatóságokat, a melyek által a kivitel s forgalom gátjai elháríthatnak, az lehetővé tétetik. Nőst nézzük, mik a teendők arra nézve, hogy e forgalmi utak, e forgalmi lehetőség felhasználtassék.

Kétségkívül a *keleti szükségletek és viszonyok megismerése* első sorban, s így e szükségletek fedezésére való termelés és forgalom.

Nem szabad áztatnunk magunkat. A legelső baj, melynek elhárítása szükséges, ha érintkezni és kereskedni akarunk keleti szomszédainkkal, azon tökéletes tájékozatlanság, a melylyel vagyunk megverve keleti szomszédaink viszonyai és szükségletei iránt.

Azon mozgalom, mely bennünket nyugat felé sodort, csaknem elfeledteté velünk, hogy misszióknak kelet felé vau, s hogy épen ezért a nyugati népcsaládba beolvadás után első

dolgunk keleten állani őrt. Azon, hogy a beolvadás krízise alatt nem figyeltünk kelet felé, nem lehet csodálkozni. Lázás állapotban nem képes observálni a beteg. Hanem e láz múltó félben van, s mi az európai népek családjának karján; csoda, feledékenység, bűn, hogy mégis tétlenül állunk. És e tétlenül állás annál nagyobb bűn, mert ha van ügy, a melynél nem elegendő a kormány bölcsessége és jó akarata: úgy ezen kérdés az.  $\Delta$  kormány tevékenysége nagyon kevés: csak alkalmat ad; de hogy azt legyen is a ki felhasználni tudja: arról a kormány nem gondoskodhatik.

Egyes előre látó hazafiak rég hangsúlyozták ezt. A magyar nemzetgazdák egyik legnagyobbika: Berzeviczy, már a múlt században jósolta az angol-indiai kereskedelem útját hazánkon át, a mi napjainkban akar valósulni az Eufratész völgyi vasút által; Széchenyi az Aldunára vetette szemét, és Kossuth tengerre vezette a magyart. De hát mi volt az eredmény? Semmi. Irodalmunkban vizenyős bőséggel terem a »tudós« német és »művelt« francia nemzet bálványozása; a »praktikus« angolokra is írnak sokan dicséreteket; de azt feledjük, hogy »tudós« szomszédaink Lloydot csinálták keletre, keleti akadémiát és keleti múzeumot Becsben; a »művelt« francziák már a 16-ik században kereskedési szerződésbe léptek a portával, és a »praktikus« angolok elhódították előttünk a tért, sőt az élelmes olaszok például velencei kereskedelmi intézetükön görög, török, román és persa nyelvet és viszonyokat is tanítanak. Mindez menthető volna a nemzetgazdasági krízisekkel, hanem az, hogy irodalmunkban Décsy derék, de elavult műve és Boleszny A. turista munkácskáját kivéve nincs adat keletről, legközvetlenebb szomszédainkról: az már csakugyan sok. Mint a »Nemzetgazdasági Szemle« helyesen jegyzi meg: a messze Párist és Londont ismeri minden művelt magyar, Bukarest és Belgrád ismeretlenek; pedig itt van jövőnk, itt van missiónk. Ha e jövőt nem biztosítjuk, ha e missiót nem teljesítjük: úgy haszontalan tagok vagyunk a nemzetek családjában, s a történelem logikája mutatja, hogy a világ forgalom színpadán heréknek nincsen helye, azoknak pusztulni kell.

Ha iparunknak és kereskedelmünknek piacot akarunk



szerezni kelet felé: úgy első kötelesség e piacztot ismerni. A konstantinápolyi osztrák-magyar kereskedelmi kamara egészen helyesen mondja jelentésében, hogy az osztrák-magyar forgalom csekély voltának egyik legfőbb oka az iparosok ügyetlensége.

»Míg — szól e jelentés (165. 1.) — az angol, francia és német gyáarak Törökországot évente beutaztatják: nagyon ritkán jelenik meg egy-egy osztrák vagy magyar a hely színen és a gyáarak évről évre ugyanazon chablon szerint dolgoznak. A megrendeléseket teljesítik, ha azok az ő mintáik és áraiknak történetesen megfelelnek, de további megrendelésért nem törik magukat, sem azt nem tanulmányozzák, mint lehetne más népek versenyét ellensúlyozni. Más népek gyárosai csak magukra támaszkodnak, s nem — mint nálunk szokás — a kormányra; felkeresik otthon a vevőt, tanulják annak szükségleteit és Ízlését, míg a mi gyárosaink legjobb esetben ágenseket keresnek, arra reá bíznak mindent, olyat is, a mi nem bizható reá. Az ügynökök, bizományosok teendője ugyanis az volna, hogy szolid, hitelképes vevőket szerezzen, megrendeléseket tétessen, át adassa az árukat, beszedje a pénzt és a különbözeteket simítsa el. Azt azonban, hogy a gyárosokat ő vegye rá annak gyártására, a mit fogyaszt és óhajt a piac, az ügynök nem teheti, vagy csak roszúl, mert ő nem ismeri a gyártást magát.«

»Mily sokat tanulhatnának e tekintetben iparosaink a svájcziaiktól. Nekik sok gyáruk van, kizárólag a kelet számára berendezve, és pedig oly czikkekre nézve, a melyek, mint például a jasma (főkendő) még a negyvenes években Ausztria legfőbb keleti kiviteli czikkeihez számíttatott, ma azonban már teljesen kiszorított. Ezen eredményt azonban a svájcziaik nem a kormány támogatása vagy védelmének köszönik — itt nincs is konzulátusok, s az osztrák-magyar, német vagy francia követség védelme alatt állanak — hanem csupán saját ügyességük és tevékenységöknek. Az ő rendszerük az, hogy fiatal embereket, nagyobbára rokonokat, miután azok már otthon megtanulták a gyártást, kiküldőnek a kiszemelt piacra, a hol azok évek hosszáig maradnak, hogy a piac ízlését és viszonyait megismerjék, haza pontos tudósításokat

küldhessenek és ez Ízlést mintába foglalják. Ez a rendszer az, mely — mint a meglepő eredmények kézzelfoghatólag mutatják — egyedül helyes.«

Mindenekelőtt tehát a helyzet és a piac ismerete. Ezen ismerethez egy nép sem juthat oly könnyen, — mint gr. Zichy Edmund helyesen jegyzi meg, — mint hazánk. Azon nyelvekkel bir bent a hazában, a melyek használatnak odakint. Az erdélyi és romániai oláh, a magyar és a szerbiai szerb nem csak egy nyelvet beszél, hanem azon felül majdnem teljesen ugyanazon szokással, Ízlésekkel is bir. E mellett Romániában, Moldvában különösen mennyi magyar lakik már most is, kik kész-exponált közegei a magyar forgalomnak, kik ismerik ott a viszonyokat, ízléseket, a piacokat, a törvényeket ép úgy, mint itthon nálunk. Egy megbecsülhetlen fontosságú nemzeti tőke ez, mely ez idő szerint teljesen kamatoztatlanul hever, s mely, hacsak ily módon fel nem használtatik a nemzeti termelés értékének öregbítésére, féltő, hogy elvesz teljesen nemzetgazdasági tekintetben az összetartozás érdeke, elvesz a nemzetiség, s Magyarország nem csak egy kitűnő forgalmi kész tényezőt veszít el, — melyet más nemzeteknek évek hosszú során át nehezen kell nevelni, — hanem ugyanakkor ugyanannyi gyermekét is az anyaföldnek.

Még csak egy körülményt kell felemlítenem e nagy fontosságú tényező teljes méltatására. Ez az, hogy a kivándorlottak nagy része székely; tehát épen az a faj, mely szorgalom, ipar, ügyesség és megbízhatóság tekintetében a nemzet virágát képezi, s mely bizonynyal örömet megragadja az alkalmat a tisztességes kenyérkeresetre, ha az nyereséges magára is, otthon maradt övéire is. így lánczoltatnék vissza a kivándorolt székely családok nagy része, a nemzeti forgalom kimondhatlan előnyére, a haza érdekeihez. Hogy ez nemzeti-ségi szempontból is előnyös volna: keleti internacionál forgalmunk magyar voltát megőrizvén: oly tény, a melyet talán elég egyszerűen megérinteni.

*Az általános ismeret azonban még mindig hiányzik a szomszéd keleti népről.* E tekintetben csakugyan méltán sújt-hat bennünket a vád. Újabb időben a statistikai hivatal által kibocsátott konzuli jelentések az első jel a figyelem visz-

szafordultára. Ezen, igen becses adatokkal telt, jelentések azonban sokszor üresek, sokszor felületesekkel vegyesen adatnak, s legjobb esetben sem nyújtanak általános, hanem csak töredékes képet keleti szomszédainkról.

Annál sajnálatosabb ez, mert nyugaton nagymérvű az érdeklődés. Csak legközelebbi szomszédaink, Ausztria is, elismerésre méltó buzgalmat fejt ki ez ügyben. A nemzetközi kiállítás alkalmával a bécsi hivatalos jelentés második része kizárólag a keleti és keletázsiai viszonyokkal, az ottani népek kereskedése és iparpolitikájával foglalkozik, különös tekintettel Ausztria kereskedelmi érdekeire. Különösen törekszik e második rész az ipari érdekek feltüntetésére s valóban a jelentésekből jó nagy rész (így csak a XII. XIV. XV. XXII. XXVIII. és XXXII. füzeteket említve) nagy mértékben járult a keleti népek ismeretéhez, illetőleg ez ismeretek terjesztéséhez. Ugyanezen kiállítás alkalmával képződött a »keleti és keletázsiai bizottság« is, a melynek célja volt ezen országok közgazdasági életét vizsgálni s azt a monarchia anyagi érdekei céljából kiaknázni, ezen kívül pedig azon népek részéről a kiállítás meglátogatását nagymértékben megkönnyíteni. Ezen bizottság kifolyása volt a »keleti muzeum-egylet« — melyet lentebb tüzetesen ismertetünk, — és az ezen egylet által kiadott »havi folyóirat a kelet részére«, melyből már eddig 7 füzet jelent meg. De ezen kívül is a német irodalom egyáltalában, nem mondható szegénynek a keleti viszonyok ismertetésére nézve. Hammer J. 1815-ben irt műve óta (Az oszmán birodalom állam-alkotmánya és igazgatása) sok mű jelent meg; így Zinkeisené Gothában 1863-ban, így Rosené Lipcsében 1866-ban, Kanitzé Lipcsében 1868-ban, így Blaué Berlinben 1858-ban, Brugsché 1864-ben Lipcsében, Poláké 1865-ben Lipcsében, Spiegelé 1863-ban Berlinben; ezenkívül a porosz követségé, a német konzulátusoké stb.

Hasonló áll a francia irodalomról is, eltekintve a török hivatalos kiadásoktól, melyek nagyobbára francia és angol nyelven is megjelennek. Ez alkalommal csak a magánírókat idézzük, kik részben magok is keletiek voltak, részben francziák. Így a Salabeddin Bey jelentése Párisban 1867-ben, így Bratiano memoireja Párisban 1863-ban; így Heuschlingnak

1859-ben Brüsszelben, Lejeannak 1862-ben, Paolinak, és Mil-lingenek, mint szintén Viquesnelnek 1868-ban, Thiers Hen-  
rinak 1862-ben Parisban, Ischihatschefnek 1859-ben Brüs-  
szelben, Ubcininak többenmü Parisban és Iskendernek 1872.  
Konstantinápolyban megjelent művei; hozzávéve ehhez A.  
Synvetnek Konstantinápolyban 1872-ben és Reclusnek Paris-  
ban 1875-ben megjelent valóban kimerítő munkálatait, és nem  
is említve a Keletáziára vonatkozó irodalom valóban csak-  
nem megszámlálhatlan termékeit, melyeknek azonban — mint  
szintén az elősoroltaknak is — tudományos beesők részben  
nagyonis felhívja a szigorú kritika figyelmét.

Az angol irodalom gazdagságát elég csak megemlíte-  
nünk is. Barron, Horace Rumbold, MacEvagh, Moor, Wrench,  
Stuart, Calvert, Wilkinson, Palgrave, Sir R. Dalyell, Skene,  
Herbert, Robertson, Láng, Watson, Jago, Sankey, Thompson  
és Dickson kimerítő hivatalos jelentései nemcsak az angol  
szolid hivatalos munkálatoknak adnak becset, hanem egyúttal  
hú képet a helyzetről. Brophynak, Clarké Hydcnak, St.-Clair-  
nek és Farleynek Londonban megjelent művei, Eastwick,  
Ussher és Wattson munkái mind a legérdekesebb és legbecse-  
sebb munkálatokhoz tartoznak keletről.

Csak mi, a legközelebbi szomszédok vagyunk hátra.  
Annyira nem mutatunk érdekeltséget a legfontosabb kérdések  
iránt, hogy valóban vagy fogékonytalanságunk, vagy érde-  
keink felismerésére való képtelenségünk lehet csak magya-  
rázata. Midőn 2—3 évvel ezelőtt Lesseps óriás terve Szent-  
Pétervárt Középázsian keresztül kötni össze Peshawárnál  
Indiával, s ezáltal a keletindiai forgalmat elvonni Közép-  
Európától, tehát a budapest-belgrád-konstantinápolyi vonal-  
tól, melynek az Eufratész völgyén át való folytatása komoly  
alkudozások tárgya volt a magas diplomacziában a porta által  
adandó kamatbiztosítéknak ellengaranciával való ellátását  
illetőleg Anglia részéről: e fontos kérdésnél, mely Magyaror-  
szágnak egyik főérdeke, alig emelkedett szó innen, jeleül an-  
nak, hogy mi is élünk. És van-e nálunk irodalom, mely keleti  
szomszédaink belügyeit, viszonyait ismertetné?

Egyáltalában nincs. Csak egy példát veszek fel. A török  
jogállapotokról rémes hírek keringenek. Pedig a Kosjék által

(93. 1.) adott összeállítás szerint c hírek egyáltalában túlzot-  
tak és az idegenekre nem alkalmazhatók; sőt egyáltalában  
véve a kereskedelmi jog a legnagyobb tekintélyek elismerése  
szerint nemcsak kevés eltérést mutat a Code de commercetől,  
de a hol ez eltérések megvannak: ott is a helyi viszonyok,  
esetleg a jogelveknek is szabatosabb képviselői épen az eltéré-  
sek. Bámulva látjuk azon jeles munkában, melyet Aristarchi  
Bey állított össze, s mely Konstantinápolyban 1874-ben ada-  
tott ki Nicolaides Demeter által (Legislation ottomane, ou  
recueil des lois etc.), mily fejlettek e viszonyok fogalmainkhoz  
képest az igazságszolgáltatás minden ágában. És van-e ez  
ismertetve, tanítva nálunk valahol? Sehol. Ismerjük-e a szerb  
és oláh hitelviszonyokat, jogi állapotokat, a hol szintén nem a  
törvénykönyvben, hanem a bírákban van inkább a hiba? Egy-  
általában nem.

Igaz, hogy mind állampénzügyi, mind közgazdasági  
tekintetben rettenetes a krízis, mely épen a török birodalmat  
fenyegeti. Hanem ezen krízis itt sem gátolhatja meg a nem\*  
zetközi forgalom munkáját, ha ez kivált kellőleg meg váu  
előre lágyítva az idegenekre vonatkozó különös törvényhozás,  
tűrhető kereskedelmi törvények s a birodalom tekintélyes  
részében már a szokás által is. Maga Horace Rumbold, a ki  
legsötétebb színben festi a jövőt, nem szól semmit a kereske-  
delem, a külföldiek irányában követett bánásmód ellen. A  
cserkesz tolvajok iránt való elnézésért teszi felelőssé a török  
közigazgatási közegeket, a kik miatt különösen Rumélia földje  
és nyájai pusztulnak el. Igazságszolgáltatást és igazságot kér  
a török birodalom lakói részére, de egy pillanatig sem jut  
eszébe, még a legnagyobb pessimisinusában sem, hogy meg-  
támadja a külföldi kereskedők és iparosok iránt való eljárást.  
De a tény kézzel fogható egyszerűségben áll előttünk. Ha az  
angol, a svájcz, a francia, belga és osztrák iparos és keres-  
kedő képes ott üzleteket — és a forgalom fokozatos emelke-  
dése mutatja, hogy nyereséges üzleteket — kötni: miért ne  
volna képes a magyar is? Ha e nyugati nemzetek nagy része  
képes a statistikai adatok hiánya dacára is meglehetősen hű  
képet nyerni e távol, fél-barbár népekről: hát mi, közel szom-  
szédok, kiknek honfitársaink lagnak azok közt, kiknek terüle-

lén lakik sok olyan polgár, ki azoknak nyelvét beszéli, — csak mi ne tudnánk-e?

Bizonyára képesek vagyunk mi is; sőt kell is, hogy képesek legyünk erre. Nagyon komoly érdekek követelik azt: lételünk kérdése, használhatóságunk kérdése.

Alólról kell kezdeni a dolgot. Az ismereteket már a népiskoláknál. Bővebb geográfiát és históriát a keleti szomszédoktól azon pár szónál, mely eddig fordított erre. Ez eljárás a nevelés minden fokán szem előtt tartandó, főleg pedig a kereskedelmi szakoktatásnál, a hol e tekintetben valóban messzeható reformok létesítendők. Tényül kell felvenni, hogy az ifjú kereskedői nemzedéknek legalább fele kelettel lesz összekötetésben, s e szerint kell berendezni a kereskedelmi szakoktatás legfelső évfolyamait. De erre nincs ma semmi figyelem. Drezdában tanítják az ifjú kereskedőknek a mi nyelvünket. Örültünk e ténynek, de ősi szokás szerint nem követtük. Ki tanulja nálunk a keleti nyelveket, melyeket íme Dreza példájára kereskedelmi iskoláinkban kellene tanítani, és pedig sokkal több okból, mint a drezdaiak tanulják a mi nyelvünket. Hogy csak egy, döntő érvet hozzak fel: Magyarországon minden üzletember beszél németül, de keleten nem beszél — honfitársainkat kivéve — senki magyarul. A kis Szerbia részére szerb levelezőket tartanak a hamburgi házak is. Ez oly körülmény, a mit szem elől nem téveszthetünk el soha; s e körülménynek természetes következménye, hogy iskoláinkban, — különösen pedig a kereskedelmi szakoktatás terén az eddiginél jóval nagyobb súly adandó a keleti viszonyok és keleti nyelvek ismeretének. Hogy ezen körülmény hatása más oldalról az elnémetesedés mérgének ha nem is kiirtása, de legalább megszorítása lesz kereskedő osztályainknál: az oly dolog, melyet elég megérinteni.

Hasonló áll az iparról is. S hadd idézzem a keleti kereskedés lelkes barátjának, gr Zichy Edmundnak szavait: »Ismernünk, behatólag tanulni kell szomszédaink szükségleteit, azt, hogy mily iparágok terményei árusíthatók ott el nyereséggel; a hol még az európai Törökország belsejében, Bosniában, Szerbiában, Bulgáriában és Ruméliában e tekintetből szűz föld található. Ezen feladat talán drága volna az egyes

iparosoknak, de a brassói, szebeni, kolozsvári, eszéki, zágrábi és főleg a budapesti kereskedelmi és iparkamarák sokat tehetnek kereskedelmi utasok kiküldése által, hogy némely országot némely iparczikk tekintetében áttanulmányozzanak. Hisz e tekintetben annyi előnyünk van: mellettünk szól a szomszédság, mellettünk szól az, hogy hasonló lakosság él köztünk is, hogy mi ennél fogva könnyebben megérthetjük az erkölcsöket, szokásokat, szükségleteket és életmódot, mint a nyugat-európaiak; végül hazánkfiak egy része beszélvén e nyelveket, nincs szükségük magok megértetése végett a kellemetlen tolmácsokra. A kereskedelmi kamarák azon árukból, a melyek kiviteli czikkekre alkalmasak volnának, gyűjteményeket rendezhetnének be, a hova a kivitelre alkalmas tárgyakat, mint szintén azon mintákat, melyeket ma a nyugat visz ki, kiállíthatnák, és ily módon tanítva és könnyebbítve támogatnák az ipart.«

»Szükség az, hogy azon mértékekkel, súlyokkal, sőt bizonyos eljárási alakiságokkal is megismerkedjünk, a melyek szomszédainknál használatban vannak. Egyszer követünknel, Prokesch grófnál voltam bálon; a kivilágítás pompás volt. Azt kérdezték a házi úrtól, honnan valók a gyertyák? Bécsből, volt a válasz. Lehet venni Stambulban is? volt a másik kérdés. Nem, — szólta a lakonikus válasz. Később kérdezősködtem magától a követtől, mert hát ez oly czikk, a mely elterjedhetne a gazdag törökök közt is. A válasz ez volt: Oh igen! de ezek az urak nem akarnak eltérni a bécsi fonttól és nem akarnak semmit sem tudni az okáról. E miatt az első küldemény nem költ el, és a gyáros, kinek bizományosa megírta ez okot, nem akart többet semmiről sem tudni.«

Hogy ezen ismereteknek eddig alapjai sincsenek lerakva: abban az egész nemzet hibás. Csak pár tényt hozok fel, melyek — azt hiszem — elegendő bizonyítékot adnak.

Keleti gyűjteményünk még nincs; pedig ha keletázsiai expeditio lehetett, s onnan Xantus gyűjteménye valósággal hozott is becses adatokat: miért nem lehet ily nemű gyűjteményt létesíteni kelet felé, s miért ne lehetne, — mellékesen megjegyezve — a »*Novara*« jelentését magyarul is kiadni?

Még frappánsabb a kormány eljárása. A földművelés,

ipar és kereskedelmi minisztérium öt évi működéséről az akkori államtitkár, Fest Imre ur által kiadott jelentés azt tartalmazza a többek közt, hogy e minisztérium két hivatalnoka kereskedelmi tanulmányok czéljából küldetett ki keletre. Ezeknek jelentéseik kétségkívül felette érdekesek, az első magyar emberek lévén, a kik e őzéből tettek tanulmányokat keleten. Hát hol vannak e tanulmányok? Miért nem bocsátattak közzé a hazai ismeretek terjesztésére? Valóban a boszniai vasúti csatlakozás tárgyában kint járt Ludvig Gyula vasútépítészeti felügyelő jelentésén kívül — a mely pedig inkább technikai, mint közgazdasági, — a kormány semmi mást nem bocsátott a közönség felvilágosítására. Pedig annak szüksége szembeszökő.

Tudományos intézeteinknek is van e mulasztásban részök. Irodalmunk relative elég gazdag, és mégis az akadémiában nem emlékezünk tanulmányra a keleti közgazdasági viszonyokról; a földrajzi társaság mindenről dissertai, csak a közvetlen szomszédról nem. A mérnök- és építész-egylet aránylag legtöbbet tett e téren, de természetesen csak szak-körében. Irodalmunk többi része épen olyan. Lapjainknak van levelezője Bécestől Londonig minden nagy városban; hanem Bukarest, Belgrád és Stambul felé beérik azon hírekkel, melyeket a bécsi lapokból vesznek át. Még a hírlapokat sem olvassák onnan. Szóval az irodalom és a tudomány épügy úszik az árral, mint a kormány fordul mindenben nyűgöt felé, és ha ez így van: mi csoda van abban, ha kereskedelmünk is csak nyugatra fordul, és ha iparos ifjaink, — kik közül nem egy Londonban és Parisban nagyobb dicsőséget szerzett a magyar névnek, mint üres fővel henczegő urfiaink — még mindig csak nyugatra vándorolnak, keletre nem is gondolnak.

Kereskedelmi és iparkamaráink nagy érdeklődéssel szintén nem vádolhatok a keleti forgalom fejlesztése iránt. A brassói és a kolozsvári kereskedelmi kamarák melankholikus jelentésein kívül az egész ország kereskedelmi jelentéseiben nem volt más általános frázisnál keletre nézve a kereskedelmi szerződések és kapcsolatok létesítése iránt; az egyedüli kivétel: a budapesti kereskedelmi és iparkamarának legutolsó jelentése is főleg a gabnavám megszünteté-



séről értekeznek. Hogy gyakorlati lépéseket tett, vagy indítványozott volna valamelyik: arról egyáltalában nem tud a közönség.

## 6. Mily gyakorlati feladatok néznek a kormányra, testületekre, egyletekre és egyesekre?

A milyen mérvű volt eddig ez irányban a mulasztás, s a milyen általános eddig az érdektelenség: époly nagynak, általánosnak és gyorsnak kell lenni a nemzet minden tagja részéről az igyekezetnek, hogy elhárítsuk a legfőbb akadályt, a mely keleti forgalmunkra nehezedik, nevezetesen a viszonyok nem ismerését.

Következőkben körvonalozzuk a teendőket:

### 1. A kormányt illetőleg

lehető legkevesebbre szabjuk kívánalmainkat. Ezek közt első helyet foglal el az, hogy az *iskolában*, — különösen a szakiskolákban, — különös gondot fordítasson a keleti nyelvek és viszonyok megismertetésére. Ugyancsak e célból a vándortanítók által — kiket a közoktatásügyi miniszter egy újabb körrendeleté értelmében a legközelebbi időkben a kormány valószínűleg a házi ipar terjesztésére fog felhasználni, — a házi ipar terjesztésében különös figyelemmel kísérje azon iparágakat, a melyeket és a miként a keleti kivitelnél lehet értékesíteni.

Hogy azon két hivatalnok jelentése, — ha még el nem avult, — szintén közzététessék: az a dolog természetéből folyik; mint szintén folyik az, hogy jövőre is különös figyelemmé! kísérje a keleti ügyek statistikai fejlődését s a konzuli jelentéseket folytatva, azoknak a kereskedelmi és iparkamráknál letéteményezése által a kereskedelmi és iparos lakosság részéről való felhasználását lehetővé tegye.

Ehhez még csak egy jön hozzá: a pénz. Valóban, pénz még ide is kívántatik. Az osztrák cs. kir. kereskedelmi miniszterium 15,000 forint évi segélyt ad a keleti múzeumnak; ha ez összeget kettőzítetve fordítaná hasonló célra, egyszersmind pedig a lentebb részletezendő központi bizottság útján tudó-

mányos szakegyleteknek oly célból adására, hogy a *keleti viszonyokat irodalmi úton ismertessék: azt hiszem*, viszonyainkhoz képest egyáltalán nem volna sok. Nem volna sok, sem a keleti kereskedelem roppant fontosságához, sem azon összegek nagyságához képest, a melyeket a magyar kormány más természetű célokra csak ugyanazon minisztérium hudgetjében is fordít.

Ha ehhez hozzáadjuk azon kívánságot, hogy a dolog természetének megfelelőleg alkalmaztassanak hazánkfiak a törvény értelmében is, legalább a *keleti konzulátusoknál*, s hogy a konzulok — mint e kívánságot a bécsi konzularis enquete ismételve hangsúlyozta — kész felvilágosítást adjanak az egyes kereskedők és iparosoknak, mint szintén az egyleteknek; különösen pedig azon kedvezményben részesítsék az alakulandó központi bizottságot, a melyben a bécsi keleti múzeum részesül: ezen kívánságokkal, — melyek a lehető legszerényebbek és a létező keretbe teljesen beleillenek — azt hisszük, ki van merítve teljesen az, a mit véleményünk szerint tehet eszélyesen a kormány, de a mit neki meg is kell okvetlenül tennie a keleti viszonyok ismertetésére is.

A követendő ipar, kereskedelmi és közlekedési politikát már fentebb részleteztük.

## **2. A testületeket illetőleg már kissé nagyobbak igényeink.**

Azon követelést, hogy a *börzék és kereskedelmi testületek* az élénkebb forgalom megnyíltával különös gondot fordítsanak a keleti jegyzésekre, s el legyenek folyton látva a keleti kereskedésből folyható különbségek elintézésére szóló eszközökkel, oly természetesnek tartjuk, hogy megemlítése is bizvást elmaradhat. Nagyobb mérvűek és szembeszökőbbek ennél a többi testületek iránt való követelések.

Első sorban a *kereskedelmi és iparkamrákról*, mint szintén az iparos szövetségekről szólunk. Az előbbieknél a jelen törvény szerint ruganyos források van, a melyből meríthetnek jövedelmet bátran. A gr. Zichy Edmund által ajánlott eszme egészen gyakorlati. A kereskedelmi és iparkamrák teljesíthetik a kereskedelmi utazó kiküldetését a rendelkezésükre álló

jövedelemből; az iparszövetségek természetesen saját zsebükre vannak utalva, de előnyeik is sokkal nagyobbak. Ugyanis az ő küldöttjük az ő iparok pioneerja keleten, s így a haszon kizárólag az övék.

Utoljára is e költség nem sok. A határszéleken levő kereskedelmi és iparkamrák pár száz forinttal megtétethetik ez utat; mindegyik pedig alig valamivel többel. Egy előnyünk azonkívül már készen van: s ez az, hogy a nyelvet tudó emberekkel, különösen a határszéli kamarák és iparszövetségek bőven rendelkeznek. Ha az előbbieket egy utazót, az utóbbiak egy társokat küldik ki ismeretlen, új piacok tanulására és meghódítására: ez oly előny, mely bőven kifizeti magát. Volt is már ez irányban egy kísérlet. A kormány kezdeményezése folytán a budapesti ipar és kereskedelmi kamara felszólította a hazai kereskedőket és iparosokat, hogy a duhumái (bulgáriai) vásárra 1875. május 7-re küldjenek ki valakit az ottani viszonyok tanulására. A kormány engedélyt adott arra is, hogy a kamara a szakember kiküldetéséhez pénzsegéllyel is járuljon, s így az érdekelteknek aránylag kevésbe került volna a dolog. Úgy tudjuk, hogy az érdekeltek közönyössége miatt az ismételt felszólítás is sikertelen maradt.

Az országos *magyar iparegyesületre* néz a feladat: ezen irány szószólója és bátorítója lenni. Ez egyet már sok áldást tett az ipar terén. Felolvasások, közlönye és példája által bátorítsa az iparszövetségeket, a kereskedelmi és iparkamarákat e téren. Ha egy-egy iparost ép úgy kiküld, mint a hogy száznál többet küldött fel a bécsi közkiállítás megtekintésére, különös iparos-tanulmány tételére: az bizonynyal jó hatást tenne példaként is. Nem kell felednünk azt sem, hogy kézműiparunk az ország egy részében még most is rokonos a keleti szükséglettel és ízléssel; a hol pedig eltér: ott a mienk lévén fejlődöttebb és komplikáltabb: az egyszerűbb keleti szükséglet megismerése és készíteni megtanulása egyáltalán könnyű dolog.

Az *iparmuzeum* feladata volna lehetőleg egészen külön osztályt állítani fel azon pénzből, melyet a fentebbiek szerint a kormány adna e célra, közvetlen keleti szomszédaink termelési és iparviszonyairól; az árukról, a melyek ott teremnek, s a mi iparunk részéről nyers anyagul célszerűen felhasznál-

hatók, viszont azon iparcikkekről, a melyek oda kivihetők, s a melyek tényleg ott legnagyobb keletnek örvendenek.

Nem kell felednünk, hogy ezen szükséglet kielégítésére nem elég a bécsi keleti muzeum, mert az afejlődöttebb osztrák ipar javára közvetít, mert az további működési körét főleg keletáziára terjesztette ki, hova a mi iparos czikkeinknek nem egy hamar lesz kiviteli képessége az angol versenynyel szemben. Nekünk idehaza, saját házunk előtt kell seperni; nem nagy tért ölelni fel, hanem épen azt, mely ajtónk előtt van: közvetlen szomszédainkét.

Az angol praktikus eljárás East-India múzeumot létesített, gyarmatát hódította meg először iparával. Hogy iparunk fejlesztésében sikerünk lehessen: nekünk a török birodalomra s a dunai fejedelemségekre kell első sorban gondolnunk; annak iparát tanulni, annak részére alapítani alap gyanánt az iparmuzeumban egy különös s lehetőségig teljes osztályt, s azt szaporítani, mindig az idővel lépést előre tartva. Nem játék, nem kíváncsiság kielégítés, nem is ethnografiai tanulmányok lesznek ezen ágnak feladata: hazai iparunk versenyképességének alapja itt fog lerakadni.

A tanítói testületeknek ez ismeretterjesztésben különösen az ipariskoláknál nagyon is jelentékeny szerepük van, melyet elég ez alkalommal csak megemlíteni, s mely a mi derék tanítói karunknál bizonyára nem is fog elhanyagoltni, mihelyt egyszer megindul az áramlat a hazai ipar keleti kiviteli képességének emelésére.

A tudományos intézeteket sem szabad felednünk. Ha a kormány által adandó pénzből jut: azzal, ha nem jut: anélkül kell nekik nemzeti rendeltetésük szerint megkezdeni a tudományos munkát. Tisztán tudományos és irodalmi szempontból is mi vagyunk hivatva arra, hogy a keleti irodalom és költészet tolmácsai, a keleti viszonyok és állapotok ismertetői legyünk nyugat felé. Hogy csak egyes példát említsek: mily hasznos szolgálatot tehetne a tudománynak és a hazai közgazdaság ügyének a Kisfaludy-Társaság, ha a keleti legközvetlenebb szomszédainknál dívó szokásokat, irodalmat ismertetné; a budapesti ügyvédegyletek, ügyvédi kamarák, vagy a tudományos Akadémia, ha a török, román és szerb jogállapotokat

megismerteté; a földtani és földrajzi társulat, ha e tartományok földtani, földrajzi és termelési viszonyairól; a közgazdasági egyesület, ha ugyanezeknek közgazdaságáról; a mérnök és építész egyesület, ha az ottani közmunkákról; a népoktatási egyesület, ha az ottani közoktatás ügyéről; az iparegylet, ha az ottani iparviszonyokról stb. adna hű monográfiát, melyeknek megírására a már most is a külföldi irodalomban meglevő anyag lelkiismeretes felhasználása mellett nem lehetetlen dolog, s a mely mégis ép úgy válnék tudományos szempontból dicséretünkre, mint a mennyi hasznot hozna közvetlenül közgazdasági életünknek.

### 3. Az egyleteket illetőleg

részben már a fentebbiekben körvonaloztuk nézeteinket. Még van azonban pár egyesület, a melynek különös fontossága van ezen a téren. Az egyik a *házi iparegylet*, a mely oly élénken karoltatott fel az egész országban. Ha e felkarolás, — mint, fájdalom! annyi sok szép tünemény — nem csak múló szalmaláng: sok jót, sok hasznot lehet várni ez egylettől. A fentebbiekben igyekeztünk kimutatni, mely czikkek azok, a melyeknek iparos kivitelére keleten előbb-utóbb számolhatunk. Ezen czikkek olcsó előállítására csupán a házi ipar által lehetséges részben. Hány ezer embernek tesszük így állapotját jóvá, s mily kivelt szerezhetünk ezekből. A rövid áruk, melyeknek nagy része úgyis a házi ipar terménye, millió forintokat hozhatnak be hozzánk. Igaz, hogy a házi ipar akkor is óriás mértékben hasznos, ha saját szükségletre termel; de egy nemű házi ipar elterjesztésénél nem lehet a kivelt eltéveszteni szem elől. S ezért természetes a következtetés, hogy a házi iparegylet nem csak végtelen sok jót tehet a keleti forgalom érdekében is, de, ha feladatát lelkiismeretes akarja megoldani, nélkülözheti énül szükséges is, hogy arra tekintettel legyen.

A *nőiparegyletről* hasonló áll, ámbar ez sokkal szerényebb rendeltetésű, s a külforgalomra majdnem hatástalan.

Annál nagyobb fontosságú azonban a *székely egyesület*. A székelyek közt az ipart terjeszteni és a kivándorlást megakadályozni: ez egy jelentőségű dolog. Ezen iparnak természetes piacza pedig kelet, és így ha van hely széles ez országban, hol

a kereskedelmi és iparkamrák, mint szintén az iparos szövetségek kötelesek a haza és saját érdekében tüstént megtenni a fentebb jelölt lépéseket: úgy a székely föld az. Mily iparok mily mérvben honosítandók itt meg, hogy a kivitelre képesek legyenek: ez a kérdés; s ha a fentebbiekben részben van is utasítás reá, azért a kérdés lényege a kivitelre nézve a fentebbiek szerint e testületek kezében van. Eötvös báró nemes kezdeményezését ők vannak hivatva folytatni, s úgy látszik: minden alap meg van ezen alapvetés szilárd voltában nem kételkedni.

Még egy feladatra van azonban ezen kívül is hivatva a székely egylet. Nem csak a kivándorlásokat jövőre megakadályozni, hanem a már kivándoroltaknak legalább egy részét az érdek kötelékeivel visszafűzni a hazához. Említettük fentebb, mily előny, mily óriás kincs az reánk nézve, hogy honfitársaink már is laknak Moldvában, Oláhországban, Szerbiában és részben Kumélia és Bulgáriában. Ezeket fel kell használni. Őket visszacsatolni a hazához, és tagjaivá tenni az új életnek. A székely egyletre néz a feladat bizományosokat, ügynököket teremteni e kivándorlottakból, mint ügynököket és bizományosokat ajánlani a magyar kivivőkhöz, kereskedő házak és ipar testületekhez. Ők ismerik ott és itt a nyelvet, szokásokat és törvényeket; nagyobbára, s már faji tulajdonság szerint is, ügyes, megbízható, szorgalmas emberek, velünk egy csontból való csont. Ily kész elemmel egészen új kereskedelem megnyíltakor nem dicsekedett egy nemzet sem. E kész elem felhasználása magyarrá teszi keleti forgalmunkat, hazájokhoz visszaköti az elszakadtakat, és a mellett a lehető legbiztosabb helyzetbe hozza a kivivőt. Fentebb láttuk, hogy keleten, a hol a készpénz fizetés nincs szokásban, s a kivívó gyakran 3—4 havi hitelezés után is csak az ügynök ügyességének köszönheti a pénzbehajtást: mily előny az, ha a piac és vevők helyzetét, a szokást, jogviszonyokat, a szükségletek mérvét, irányát ismerő, azonfelül pedig megbízható ügynökök vannak készen.

A székely egyletre vár a feladat, ezen ügynököket megszerezni a keleti magyar kereskedelemnek, és ez által a kivándorlottak érdekét ismét ide kötni vissza a hazához.

A közgazdasági egyletre nézetünk szerint szintén nem csekély teendő vár: a mozgalom megindításánál egész befolyását érvényesíteni.

### 7. Az egyeseket illetőleg

nehéz körvonalozni a teendőket. *Nekik kell tenni.* Ezen tevérsre nagy szükség van; és iparosaink, kereskedőink az utolsó időkben elegendő mozgási képességet tanúsítottak. Ha a népiskola, ipar és kereskedelmi tanoda egyszer hirdetőivé válnak azon igazságnak, hogy jövönk kelet felé van, s hogy ezen jövő elérhetésére tenni kell, ha e helyeken részletes ismereteket adunk keleti szomszédainkról; ha az irodalom e tekintetben idehaza is minden irányban teljesen megbízható művekkel rendelkezik; ha az iparmuzeumban, a kereskedelmi kamarák székhelyein láthatók a minták, a melyek szerint kell dolgozni a kivitel számára, ha végül a háziipar nagyban ez irányban terjesztetik, a kiküldött iparos és kereskedelmi utazók élő szóval magyarázhatják meg a tapasztaltakat, s ha végül a megbízható ügynökök és bizományosok egész raja hazai nyelvükön szól iparosainkhoz: én hiszem, hogy a tett ideje gyorsan bekövetkezik, s nem csak a kényszerítő szükség által nyomott iparos ragadja meg a mentő szálát, hanem az ipar gyors emelkedésre is számíthat. Más országok példája kevesebb előny mellett is igazolja, hogy e számítás nem vérmes.

Az egyesek szorgalma, iparkodása és buzgalma teheti csak virágzóvá iparunkat, és iparunknak azon részét, a mely kivitelre termelni képes. Hogy pedig csak így lehet kereskedelmünk kelet felé: arról semmi kétség nem lehet. Ezen egyesek szorgalma, iparkodása és buzgalma fogja hasznát venni a fentebb érintett intézkedéseknek, s fogja emelni forgalmunkat. Kétségkívül ez első sorban magának a kivivőnek lesz hasznára, de bizonyos áldozatokkal jár s a mellett szokatlan talajra vezet, a min nehezebb haladni, mint a megszokott utón. A fentebb vázolt intézkedések nem arra valók, hogy vezessenek, hanem csak arra, hogy utat mutassanak. Ha a nemzet nem akarja ez utat követni, nem érti meg érdekeit, az nagyon szomorú dolog, de azon segíteni nem lehet. Példát, tanítást, buzdítást, bátorítást adhat a kormány, testületek és egyletek

közreműködése — szükséges is, hogy adjon a fentebbiek mér-  
véig —; a kormány kötelessége e mellett a fent elmondottak  
szerint elősegíteni a közlekedés, forgalom fejlődését: de az  
egyesek szorgalma és iparkodása utoljára is a fő. A mely  
népnél nincs meg ily irányban az önérdék sugallata: annál  
ugyan nem segít a kormány bárminemű beavatkozása sem  
a helyzetben.

### 7. A mozgalom vezetésére szükséges egy központi közeg.

A mit lehet, sőt kell tenni feltétlenül, *az a közönség buz-  
dítása, vezetése az önérdék felismerésére.*

E buzdítás, ez agitáczióknak központinak kell lenni,  
hogy egyöntetűleg kezeltessék s egy terv szerint induljon,  
nehogy például egyetlen iparcikk kivételére vetvén magát az  
egész ország, a többit elhanyagolja s ez egynek jövedelmező-  
ségét is elnyomja a túltermelés versenyé. Központinak kell  
lenni továbbá azért, hogy vezethesse az egészet, hogy a kon-  
zultások ne legyenek sok zaklatásnak kitéve, hogy az iroda-  
lom egyöntetűleg kezeltessék s az egész mozgalomnak nagyobb  
hatása legyen mind a közvéleménnyel, mind a kormányval  
szemben.

Hogy nálunk ily irányú országos agitáció lehetséges:  
mutatta az országos védegylet története; s hogy az ily köz-  
pontosított működés hasznosságát belátja nálunk is a közvéle-  
mény, azt mutatja az országos (statistikai, közegészségi, köz-  
oktatási stb.) tanácsok létele, mutatja az újabb egyletek  
(kisdjedvédő, háziipar, nőképző, népnevelési stb.) ily szervezete.  
E központosítás előnyeit e kérdésnél nem kell soká magyaráz-  
nom, s hogy e cél nemzeti nagy fontossága mind az esetleges  
áldozatokat, mind az agitációt ugyancsak megérdemli: a  
felett sem lehet kétely.

E központi vezetésre mintául szolgálhatna részben a  
bécsi keleti muzeum szervezete, a mi a célokat illeti. Ezen  
keleti muzeum alapja a bécsi közkiállítás keleti bizottságában  
tétetett le, a mely részint vétel, részint ajándékok útján birto-  
kába jutott a keleti kiállításokból mind annak, a mi a világ-



kereskedelemre, illetőleg a keleti forgalomra különös fontossággal birt. Ennek alapján keletkezett az obaj, mint a »programra« mondja, »oly alakot találni fel, a melyben a megkezdett munkát folytatni, fejleszteni és az osztrák-magyar birodalom s a keleti és keletázsiai népek közt levő egyenes kereskedelem fejlesztésére jótékony hatást gyakorolni lehessen.« A keleti kereskedelem emelése végett létesített a bizottság egy állandó egyletet. »Ezen tartományok fogyasztási és termelési viszonyairól az ismeretek terjesztendők és szélesbítendők, a már létező viszonyok állandósítása és kiterjesztése, egyszersmind újak létesítése elősegítendők. E célból a megszerzett gyűjtemények, mint ezen országok termelési és forgalmi viszonyainak illusztrációja, szorgalmasan rendezendők, mint állandó gyűjtemény tárgyai; szükség szerint kiegészítendők, kiterjesztendők és arra rendelvek, hogy iparos célokra értékesíttessenek. Az új egylet egyik főfeladata abban áll, hogy az eddig kevésbé ismert vagy a kereskedésben épen meg nem jelenő ez országai nyers terményeket ismertesse meg gyárosaink és iparosainkkal, adjon nekik alkalmat azokat megvizsgálni és saját termelésükre fordítani, s ez által azok egyenes forgalmát létesíteni. A mennyire lehetséges: a birodalom iparmuzeumai s más ily intézete mintákkal stb. ellátandók és végül a keleti muzeum által iparterményeink ismerete a keleten elterjesztendő.«

»Ezen múzeumban fognak továbbá — mondja a programra — a keleti tartományok kereskedelmi és statisztikai viszonyairól szóló minden tanulmányok öszpontosíttatni; célszerű könyvtár állítandó fel s a szükséges publicistikai anyag a tagok használatára itt gyűjtendő össze. A kelet és keletázsiai kereskedelmi viszonyokra való információkra egy különös bureau állítandó fel és szerelendő fel a szükséges eszközökkel, hogy a kereskedő világnak, a mennyire lehet, önzéstelenül használhasson. A keleti és keletázsiai tartományok közgazdasági életében az idevágó törvényhozásban, közlekedés, pénzügyben stb. minden jelenségre folytonosan a legnagyobb figyelem fog fordíttatni. A múzeum ezen célból a szükséges levelezők megnyerésére fog törekedni a különböző helyeken és a szükség szerint önálló felvételeket is fog létesíteni. Egy

egyleti időszaki közlöny, a melyben a múzeum tevékenységének szellemi eredményei fognak kifejezésre találni, mint szintén nyilvános előadások és viták fogják a múzeum céljait elősegíteni. Azon létező intézeteket és egyleteket, a melyeknek működése habár csak különös irányokban, keletre terjed ki, a múzeum saját önálló hatáskörében a legerélyesebben fogja támogatni.«

Ezen program alapján jött aztán létre a keleti múzeum Bécsben, melynek élére sikerült az alapítóknak Károly Lajos főherceget védnökül megnyerni; az igazgató tanács elnöke Hoffman báró, az igazgató Scala lovag lévén s az igazgató tanács egyik tagja gr. Zichy Edmund. A kormány 15,000 forinttal segízi évenként a múzeumot, azonkívül a konzulátusokat utasította annak támogatására. Az egyleti alapszabályok 2. §-ában következőleg vannak körülírva az egyleti célok: »Elősegítése az osztrák-magyar monarchia kereskedelmi viszonyainak a keleti és keletázsiai országokkal, mint szintén az ezekkel való forgalommal kapcsolatos ipari érdekeknek oly intézet alapítása által, a melynek gyűjteményei a keleti és keletázsiai népek termelését és ipari fejlődését illusztrálják és a látogatóknak bemutatják az európai eredetű gyártmányokat, melyek ezen népek forgalmában beviteli cikkekül jelentkeznek.«

A 3-ik szakasz elősorolja az eszközöket. Ezek

- a) egy könyv és térképtár alakítása;
- b) állandó érintkezés tudományos, kereskedelmi és iparos intézetek és egyletekkel, mint szintén a társulat által létesített levelezőkkel;
- c) az említett területek országainak és közgazdasági fejlődésének tanulmányozása;
- d) azon országok nyers anyagainak és ipartermelvényeinek vizsgálása és egyes, ott dívó iparos eljárásoknak tanulmányozása;
- e) időszaki gyűlések és felolvasások rendezése;
- f) oly lap és más munkák kiadása, a melyek a tett tanulmányok eredményeinek közlését és terjesztését teszik főczélul.

A tagok alapítók 1000 firt adománynyal, rendesek évi

20 forinttal, levelezők és tiszteletbeliek. A tagok bejárhatnak a gyűjteményekbe, előadásokra, kapják a publikációkat. Az igazgató-tanácsba egy tagot nevez a 11. §. szerint a kereskedelmi minisztérium, egyet a külügyminisztérium, melylyel az érintkezés a keleti akadémia folytán és a konzulátusok támogatása végett szükséges. Az igazgatót a kereskedelmi minisztérium ajánlatára (12. §.) a császár nevezi ki, feloszlás esetére (19. §.) a kereskedelmi minisztérium rendelkezik a meglévő vagyonról.

Ha az alapszabályok e rövid ismertetéséhez hozzáadjuk, hogy a társulat által kiadott derék havi közlönyből eddigelé már — az európai Törökország új térképének a párisi geográfiai kiállításra elküldése mellett — több szám jelent meg: fogalmat adunk ez egyletről, melynek gyakorlati irányban való működését következő példákkal illusztrálja gr. Zichy Edmund: »Egy cseh gyáros meghallja, hogy Chartum mellett Abyssiniában a lack létesítésére egy új mézga anyag találtatott fel, melyet az angolok már nagy mennyiségekben vásárolnak. A múzeumhoz fordul, ez átveszi a közvetítő szerepet, ez által megkapja a mintát és a konzulátus felvilágosításait; a többi az ő dolga. Egy másik nagy mennyiségű nyers termelvényt óhajt Japánból, a muzeum átveszi a levelezést és kevés nappal ezelőtt 100,000 forintig megtörtént a megrendelés. Egy bánati birtokos Durra magot óhajt, melylyel a hizlalásnál a tengerit helyettesíti; a muzeum szerez neki. Egy japáni ház biztosító intézetet keres: a muzeum ajánlja neki az első magyar általános biztosító társaságot stb.«

Ily központi intézethez hasonló az, a mi nézetein szerint létesítendő nálunk is. Ezen múzeummal nem érhetjük be. Az Bécsben van, főleg az osztrák iparnak szolgál, és a mi fő: messze terjeszti működését. De mindezeknél főbb ok az, hogy nekünk többet kell tennünk, kevesebbet markolva. Nekik hasznossági, nekünk életkérdés ez. Minekünk ez időszerint a fentebbiek szerint nincs célunk Keletázsia felé, mi csak közvetlen szomszédainkig akarunk érni. Területünk tehát kisebb. Azonban e kis területen sokkal többet kell tennünk, és így feladatunk több. Ezért szükséges, hogy — a bécsi keleti muzeum szívességének biztosítása mellett, melyre őt alapszabá-

lyai és programja kötelezik, — mi külön, kisebb területre terjedő, de mélyebb agitációt létesítsünk, összes keleti közgazdasági ügyeink központi vezetésére külön közeget szervezzünk.

A közeg önálló testület volna. Tagjai lennének a kormány két küldöttje, az iparmuzeum igazgatója, a kelet felé futó közlekedési vállalatok (vasutak, hajózások) küldöttjei, az országos iparegylet, m. tud. Akadémia, földrajzi egyesület, országos iparszövetség, a kereskedelmi iparkamrák, országos közgazdasági, magyar gazdasági, a házi iparegylet, nőiparegylet, székelyegylet küldöttjei, a nemzeti muzeum igazgatója, a közoktatási tanács, a főváros stb. egy-egy képviselője. E testület közegül választana egy igazgatót, a ki a keleti kereskedelem fontosságát érti és érzi, a szükséges és jól díjazott mellékszemélyzettel együtt. A költségeket részben a kormány, részben a testületek viselvén, általában felhasználnák így a békés agitáció minden nemét arra, hogy a mozgalmat általánossá, nemzetivé tegyék.

Íme, részletek az eszközökből is:

1. A központi bizottság ügyelne fel az iparmuzeum keleti osztályára, hogy az teljes, folyvást használható állapotban legyen; ezen gyűjteményt kiegészítve azzal, a mit alapszabályai szerint kilátásba helyez a bécsi keleti muzeum, s a mit bizonytalannal nem fog vonakodni megadni e hasonló célra; folyton szaporítva a szükség szerint.

2. A központi bizottság igazgatója és közegei által folytonos érintkezésben állana a kint levő kormány közegek: követségek, konzulátusok és kereskedelmi kamarákkal, esetleg megbízott levelezőivel, milyenekül kint levő hazánkiai készséggel s bizonyára csekély díj mellett ajánlkoznának.

3. A központi bizottság lenne a törvényhozás és kormány tanácsadója a keleti kereskedelem ügyeire nézve, adókérdéseknél, konzulátusoknál, vám és kereskedelmi szerződéseknél, kiállításoknál, jutalmazásoknál, e tekintetben közvetlenül vagy közvetve járván el.

4. A központi bizottság jelölné ki sorban az irodalmi munkálatokat, a melyek a keleti viszonyok megismertetésére teendők; ezeket elkészíttetné, szükséghez képest kinyomatatná s az illető osztályoknak hozzáférhetővé tenné.

5. A központi bizottság gondoskodnék arról, hogy a keleti viszonyok és nyelvek ismerete az iskolákban, különösen a kereskedelmi tanodákban, kimerítően taníttassanak, s keletre már a népiskolákban is nagyobb gond fordíttassék. Felügyelne arra, hogy az iparos oktatásban mindenütt különös gond fordíttassék a keleti viszonyokra és szükségletekre; hogy a házi ipar úgy fejlesztessék, hogy az a keleti forgalomban szükséges pontot foglaljon el, hogy oly iparágak honosíttassanak meg és fejlesztessenek ki, a melyenekre szükség van; szóval, hogy az oktatás és fejlesztés terén mindaz megtörténjék, a mi biztosítására szolgál keleti sikerünknek.

6. A központi bizottság fogja bátorítani, buzdítani a testületeket és egyeseket arra, hogy egyes szakembereket a szükségletek és viszonyok beható tanulmányozására már most küldjenek ki; a hozott minták és a viszonyok ismertetése közzöltessék minden szaktestülettel az országban.

7. A központi bizottság fog gondoskodni arról, hogy közlőnyt adjon ki e szakismeretek terjesztésére s e célból a szaktestületeket, egyleteket felhívja a pénzbeli megfelelő támogatásra, hogy e közlőnyt lehetőleg sok kereskedő és iparos kezébe juttassa.

8. A központi bizottság fog gondoskodni róla, — mint ez a nagy angol agitációknál szokásban van, — hogy tagjai vagy erre felkértek az ország különböző részein felolvasásokat tartsanak buzdítólag ez irányban, esetleg helyi bizottságokat is alakítván; mint szintén fog gondoskodni arról is, hogy iparos és kivitelre termelő viszonyainknak lehetőleg hű képét állítsa össze.

9. A központi bizottság feladata az eszmét lehetőleg terjeszteni, lehetőleg sok mintát, könyvet és buzdítást árasztani szét, a szétzüllött iparosokat gyári termelésre buzdítani, a munkásokat esetleg jutalmazni, kitüntetni.

10. A központi bizottság fog kiviteli kiállítások rendezéséről gondoskodni; fog gondoskodni lehetőleg arról, hogy keleten lakó magyar véreinkből azok, kik ügynökkül működni képesek és hajlandók, az illető testületek és egyletek tudomására juttassanak; viszont arról, hogy a magyar ipartermelvé-

nyek lehetőleg megismertessenek keleten, az ottani meglévő és ezután alapítandó múzeumok által.

11. A központi bizottság fog igyekezni arra, hogy lehető legnagyobb kedvezményeket nyerjen a kiviteli cikkek szállításánál a közlekedési vállalatoktól, kiknek képviselői tagjai lévén a bizottságnak, minden ipar fejlődési képességét alaposan megismerhetik, s a nyújtandó kedvezmények észszerű háttérát könnyen és alaposan kiszámíthatják.

12. A központi bizottság fogja az egyeseket bátorítani, kérdéseire felvilágosítást vagy adni, vagy kívülről szerezni; folytonos összeköttetésben a kereskedelmi és iparos körökkel, testületekkel és egyletekkel ezen bátorítást általánosítani stb.

Szóval központban vezetni a mozgalmat, a mely általános országos agitáció lenne. Csakhogy ez agitációt megteremteni nem nehéz dolog: közegei készek; csak a központ és az irány hiányzik. Ezen központ összeállítása a mondottak szerint nem nagy munka a kész tényezőkből; az irány pedig több, mint természetes. Ha az országos védegyelet a kormány ellenére, kész közegek nélkül létrejöhetett: egyáltalán nincs semmi ok sem arra, hogy ezen központi bizottság ne jöhessen létre, s ne indíthassa meg az agitációt, melynek üdvös voltára nézve nem lehet véleménykülönbség az országban.

És e megindítással sietni kell. Másfél év leforgása alatt megnyílnak a román kapcsolatok; azon idő alatt valószínűleg tétetik határozó lépés a szerb és bosnyák kapcsolatok, mint szintén vám és kereskedelmi szerződés ügyében. Ez időt fel kell használni arra, hogy a talajjal kellőleg megismerkedjünk, s ha iparunk még fejletlenebb is nyugati szomszédainkénál: ezen hiányt a szükségletek jobb ismeretével pótoljuk. Ha ma léteznék már e javasolt központi bizottság, már ma kellene nagy erővel hozzákezdeni a munkához, a múzeum berendezéséhez, a leendő ügynökök kiszemeléséhez, a keleti szomszédok szükségleteinek tanulmányoztatásához, az e célra szolgáló házi ipar terjesztéséhez, a keletet ismertető munkák megírásához; a minták beszerzéséhez, a közfigyelem felélesztéséhez, szóval teendői egész összegéhez, hogy készen mehessen szembe a létesülendő óriás változással.

A közgazdasági egyesületre néz a feladat az első lépéseket támogatni. Hogy pályadíjat tűzött ki: az mutatja érdekességét e téren. Nem lehet, hogy elejtse majd azt. A megindítás pedig igen egyszerű, csak legyen egy államférfin, ki kezeibe vegye az ügyet, szólítsa fel a fentemlített testületeket, hogy egy ily központi bizottság létesítésére nyújtsanak segédkezet, egyelőre egy közös értekezlet tartásával. Ha ez értekezlet nem sikerül . jele, hogy nincs elég érdek az ügy iránt; de a kísérlet meg van téve. Ha azonban — mint valószínű — mindegyik testület megragadja az eszmét, s a központi bizottság és ezzel együtt az országos agitáció létesül, ha az ország jelesebb fiai és tekintélyei — mert áltatás volna, ha ilyenekre nem tartanók szükségesnek támaszkodni — egyesülnek arra, hogy Magyarországot a keleti ipar-szükségletek termelő földjévé tegyék, hogy ez által hazánk jövőjét az internacionál kapcsolatban szükséges tagozatul biztossítsák: akkor az, a ki élére állott az ügynek, bizonyára oly hasznos dolgot tett ez országnak, hogy neve méltán fog a legkitűnőbb hazafiakéval együtt — egyenlően áldva — emlegettetni a késő unokák által is.

## VISSZATEKINTÉS ES BEFEJEZÉS.

Végig soroljuk befejezésül a tételket, melyeket a fentebbi czikkeben e tanulmány folyamán kimutatni igyekeztünk.

Hogy hazánk iparos állammá fejlődjék: az köztudomású szükség, s apáink is belátták e szükségét.

E szükségérzet még erősebb lett azon krízis által, melyet a gőz megjelenése a gyárak és modern közlekedés által jelzett. Ez szétrombolta a házi ipart, megváltoztatta a szükségleteket és új szükségleteket teremtett. E krízisből csak most kezd lábbadozni gyenge — de már a világhoz hasonlóan — iparunk.

Keleti szomszédaink azon területén, mely a tengerről látja el magát iparcikkkel, a krízis teljes most; a többi részeken — melyek még'ma hozzáférhetlenek — a krízis csak most következik. A tengeren át nyugati iparos nemzetek már tért foglaltak, a szárazon csak a megnyílás után s rajtuk át foglalhatnak.

Kelet felé a forgalom csekély, s az iparos kivitelnek igen nagy része csak átvitel, mely Németország és Ausztriából jó vagy egyenesen, vagy nálunk megállapodva keletre. A behozatal főleg nyers termény, a kivitel főleg iparcikk. Ok versenytársaink nemcsak a nyers termények eladásánál, de az ipartermévények vételénél is.

A tengeri kivitel és behozatal főleg a Lloyd hajói által közvetítetik. Fiume forgalma elenyészőleg csekély. A konstantinápolyi és smyrnai adatok mutatják, hogy Triesztből is aránylag csekély a keleti iparszükségletek fedezése és annak egy része is külföldről jó, Magyarországból majdnem semmi.

A Dunán való kivitel jelentékeny. Ezt a Vaskapu akadályozta nagy mérvben eddig. A Szulina torkolaton az Al-Dunára igen sok nyugati termény jó, lefelé pedig majdnem



kizárólag a Dunagőzhajótársaság működik, mely sok külföldi, s még több osztrák árut visz egyenesen keletre.

A szárazföld felé csak Romániában vannak kő-utak; arra van két vasúti csatlakozás biztosítva. Szerbiában egy, Boszniában kettő van kilátásban. E kettőnél csatlakozás sincs. Azért nagyobb Románia felé ma is a forgalom, Szerbia és Boszniában főleg a Duna és a Száva mentére szorulván az.

A keleti piacok közül Konstantinápolyban, Ruméliában, Bulgáriában folyik az európai verseny. Ez utolsóhoz mi a Dunán közelebb esünk. Bosnia és Hercegovina csak felőlünk, — s részben Dalmáciából — fedezi szükségleteit, de közlekedése nincs. Albánia és Thesszália szintén elzárt vidék, nagyobbára reánk volna utalva. Görögország, az Archipelág szigetein és Kisáziában az összes nemzetek versenyeznek, és Trieszt kis térrel bír a Lloyd járatai daczára. Kisázsia felső része és így Persia is közelebb esnék hozzánk a Dunán át Románia alsó részén a tengerről európai verseny van; felső része, mint szintén Szerbia is reánk van utalva, kivált, ha közlekedés lesz. Oroszországot védvámja és fejlődő ipara elzárja a fekete tengeren is.

Ipari feldolgozás útján most is sok áru megy ki keletre; ez szaporítható. Nyers terményeinknek ott nincs piacza, gyapjú, gabna, élő állat, bőr ott természetvén, fa, bor és dohány szintén. Ellenben ezen nyers termények ipari feldolgozása liszt, keményítő, szesz, posztó, vászon, papír stb. alakban reánk vár, vas bútor, kocsik, gépek, téгла, üveg, kőedény, faárúk, bőripar, szalmafonás, ruha készítés stb. lehet, e mellett virágzó iparágakat fejleszthetünk ki keletre kivitel által, melynek alapfeltételei bőven megvannak itt.

Az eddigi kivitel hiányos volta részben a közlekedés hiányának, részben iparunk krízisének tulajdonítandó. Mind a két akadály múló félben van. Iparunk emelkedése magával hozza a kivitel s ez által a kölcsönösségen alapuló forgalom fejlődését.

Erre kell jó iparpolitika. Támogatni az ipart múzeumok, kiállítások, jutalmazások és főleg jó szakoktatás által. A munka megbecsülését a közgazdaságtan elemeinek tanításával már a népiskolákban kellene kezdeni. A krízis által

levert kéziparosokat gyárakba egyesíteni. Az adónál a versenyképesség tekintetbe vétele, a nyers anyag olcsó szállítása, az ipar minden kedvezményezése előnyösen hat ki iparunk, s ez által keleti forgalmunk emelésére.

Kell jó külkereskedési politika. Konzulátusaink új szabályozása, magyar konzulok, különösen a keleti állomásokra; keleten a posta és távirtda ügy rendezése, a konstantinápolyihoz hasonló osztrák-magyar kereskedelmi és ipar kamarák létesítése, Törökországgal jó szerződés, legalább a boszniai kivételes tarifa fentartásával, keletre Szerbiával szerződés stb. Azonkívül a magyar alattvalók érdekeinek keleten az eddiginél hatályosabb védelme.

Kell jó közlekedési politika. A tenger felé Fiume emelése, a Llyod kötelezettségeinek szorosabbá tétele. A Dunán a vaskapu szabályozása, a vámok és tarifák módosítása, Trapezuntba közlekedés. Szárazon a vasutak gyors megnyitása és a tarifáknak jó szabályozása, végül a kiviteli tarifák létesítése.

Mindez fog tenni annyit, hogy az út meg lesz nyitva. Ez ut felhasználása a második tényező. Hogy felhasználhassuk: arra első sorban ismerni kell a talajt. Ez ismeretek voltak eddig elhanyagolva. Ezt kell pótolni. A nyugat több gondot fordít most is keletre, mint mi.

Ez irányban a kormány teendője a közoktatásnál a keleti viszonyokra különös gondot fordítani, jó keleti statisztikát adni, az iparmúzeumokban keleti osztályt létesíteni, s e célokra pénzsegélyt adni. A testületek és egyletek küldjenek ki szakembereket, buzdítsanak ez irányban, szerezzenek mintákat a keleti szükségletekről; a szakegyletek irodalmilag ismertessék az ottani viszonyokat, honosíttassanak meg oly háziiparok, a milyenek ott szükségeltetnek, a megfelelő iparágak fejlesztessenek, a keleten levő magyarok felhasználtassanak sat. Az egyesektől függ minden.

A testületek és egyesek érdekét fenntartani, fejleszteni egy országos bizottság volna hivatva, melynek tagjai a szaktestületek és egyletek küldöttjein kívül a kormány, a közlekedési vállalatok, tudományos intézetek, iparmúzeum stb. képviselői volnának, a bécsi Orientál Museum mintájára állandó

igazgatóval és segéd személyzettel. A költségeket a testületek viselnék. Ez érintkezne a konzulátusokkal, kísérné figyelemmel a keleti viszonyokat, vezetné idebent a testületeket, egyleteket, felügyelne ez irányban a közoktatásra, irodalmilag közlőny és önálló művek által ismertetné a keleti viszonyokat, tanácsadó volna a kormány mellett a keleti ügyekben, bátorítaná a testületeket, mintákat terjesztene, felolvasások, kiállítások tartása, ügynökök megnyerése, a viteldíjak szabályozása, felvilágosítások adása stb. mind ügykörébe esvén.

Az elmondottak nézetei szerzőnek e fontos ügyben. Szót sem veszteget a fontosság bebizonyítására. Csak állását akarja jelezni abban, hogy ha egész tanulmánya magán viseli annak bélyegét, miszerint optimista ábrándokban nem hajlandó ringatni magát, viszont ad az tanúságot arról is, hogy reménye, komoly reménye van a dolgok jobbra fordultához.

Megjegyzi különben, hogy ajánlataiban csak olyanokra szorítkozott, melyek Magyarország jelen viszonyai közt azonnal létesíthetők, melyek semmi más eseménytől nem függenek, csak magától a nemzet akaratától és komolyságától.

A sok krízis, — mely e hazát érte, — tanítja az embereket komolyan gondolkozni. A baj csak az, hogy a fellegvárak rózsás ábrándja után egyszerre következik a kétségbeesés sötét kételye. Mindkettőtől távol kell állanunk. Erőnket ismerni, de nem túlbecsülni; öntudattal és a siker reményével, de nem hetvenkedve, hanem kitartó munkával kell a nagy dologhoz: missiónk biztosításához látni.

A nemzet ama vezére, ki kimondta, hogy »Magyarország nem volt, hanem lesz,« ha közöttünk élne, ma bizonyára élén állana e mozgalomnak, s elkölcsonözve hangoztatná nagy ellenfelének buzdító szavát, ily módon:

»Keletre magyar.«

# Tartalom.

Lapszám.

Gattajai Gorové István úr ő nagyméltóságához .....	III·
I. Magyarország és keleti szomszédainak általános közgazdasági helyzete.	
1. Iparunk szükséges volta .....	1
2. A gőzerő megjelenésének következményei nálunk.....	5
3. A gőzerő megjelenésének következményei keleten.....	18
II. Mai forgalmunk keleti szomszédainkkal.	
1. Általános kereskedelmünk kelet felé .....	24
2. Keleti forgalmunk a tengeren.....	35
3. Keleti forgalmunk a Dunán.....	48
4. Keleti forgalmunk a szárazon .....	52
III. Keleti forgalmunk kilátásai.	
1. A keleti szükségletek s azok fedezeti módja ma Konstantinápoly, Búméira, Bulgária, Bosznia és Hercegovina, Albánia és Tliessália, Görögország, a szigetek, Kiszásia és Persia, Románia, Szerbia és Oroszországban.....	61
2. Keleti kiviteli képességünk ma részletezve .....	95
IV. A keleti közgazdasági érdekeink fejlesztésére szükséges teendők.	
1. Az általános helyzet .....	112
2. Teendők az iparpolitika terén .....	115
3. Teendők a külkereskedelmi politika terén .....	118
4. Teendők a közlekedési politika terén .....	123
5. Általános teendők a keleti szükségletek és viszonyok megismerésére .....	131
6. Mily gyakorlati feladatok néznek a kormányra, testütekre, és egyesekre? .....	141
7. A mozgalom vezetésére szükséges egy központi közeg .....	148
Visszatekintés és befejezés .....	156
Tartalom.....	160