

UJ SZEMLE

4. szám. — I. évfolyam.

Megjelenik minden hó 1-én és 15-én.

Budapest, 1907 december 1.

Szerkesztőség: Budapest, VIII., Rákóczi-út 17. szám.

Kiadóhivatal: Budapest, VIII., Rákóczi-út 17. szám.

Előfizetési feltételek: Félévre 12 kor., negyedévre 6 kor. Egyes szám ára 1 kor. Megrendelhető bármely hazai könyvkereskedés útján.

Az angol-orosz egyezmény.

Mint olyan, a kinek neve több mint ötven éve van kapcsolatban az angol-orosz versengés kérdésével a Keleten, épenséggel nem csodálkozom rajta, hogy az angol-orosz egyezménynek közzététele óta oly sokszor tudakolták véleményemet e konvencziót illetőleg. Nos, kénytelen vagyok kijelenteni, hogy épenséggel nem vagyok elragadtatva általa; hogy a megállapodások a brit érdekeknek többet ártanak, mint a mennyit használnak s hogy abban a formában, a hogy ez az egyesség megszületett, jobb lett volna meg sem születnie.

Kedvezően hangolt kritikák azt hangoztatják, hogy nem a részleteket kell néznünk, hanem az összhatást, mely abban összpontosul, hogy Oroszország az Anglia elleni ellenségeskedéseknek véget kíván vetni s hogy ennek folytán a czápa és az elefánt ezentúl testvéri szeretettel és vonzalommal fog végigvándorolni Ázsián. Az érvelésnek ez a módja azonban nem egyeztethető össze a konvenczió egyes cikkeinek a jelentőségével, mert ezek nagyon távol állanak attól, hogy az egész épület biztonságának sarkkövei legyenek. Kezdjük el Perzsiával. Azt tanuljuk a történelemből, hogy a modern idők leghatalmasabb királyának udvarában a brit befolyás már akkor is nagy volt, mikor még az orosz követnek groomok és ferrash-ok (szolgák) társaságában kellett kihallgatásra jelentkeznie. Ha csak egy félszázaddal is tekintek vissza a multra, jól emlékszem, hogy a brit hatalmat, befolyást egész Iránban uralkodni láttam. A brit kereskedelem fölényben volt a bazároknak úgy az északi, mint a déli részeken, míg az orosz kereskedők a Kawkazi-Merkur társaság oltalma alatt biztonságban utazhattak a Ghez-től Meshed felé vezető úton. Most azonban meglehetősen nagy közöny kell hozzá, hogy nyugodtan nézze az ember

a tartomány hatalmi szférájának mostani megosztását, mikor a legnagyobb, a leggazdagabb, a legtermékenyebb, a kereskedelmi és ipari tekintetben legkiválóbb rész az ezelőtt megvetett Oroszországnak jut, míg Angliának, az eddigelé kiváló hatalmasságnak, meg kell elégednie a délkeleti csücsökkel, a mely száraz, elzárt, napégette, hegyes és kis értékű részt képvisel. Ennek a nagyon kétes ajándéknak ellenében Anglia lemondott Perzsia nyugatának és délnyugatának előbbi birtokáról, feladta Karun vidékén a régi kereskedelmi utakat Kirmishah, Hamadan és Bushir mellett, míg Perzsia említett része a semleges zónába tartozónak mondatott, a hol az oroszok, később pedig a német verseny cseppet sem fogja megkönnyíteni a brit kereskedelem helyzetét; nem, sőt azt kell mondanunk, hogy halálra van sebezve általa. Azt vitatják, hogy mindezekkel felér az a biztonság, melynek Anglia majd Belucsisztánban és Bunder Abbasban örülhet, s hogy az adott ár a kívánt ellenszolgáltatáshoz viszonyítva — tudniillik Oroszország távortartása Indiától — nem mondható túlnagynak. A történelemben sem volt még példa arra, hogy Anglia politikai érdekekből feláldozta volna kereskedelmi érdekeit, sőt talán épen az ellenkezőt lehetne állítani. Feltéve mindazonáltal, hogy India biztonsága ér annyit, mint a perzsa kereskedelem, bizhatunk-e a nyereség állandóságában, melyet ez az áldozat egyelőre hoz? Nehéz volna erre a kérdésre igenlő választ adni. Mindaz, a mi gazdasági, politikai és ethnikai szempontból fontos és értékes, (ez alatt az azenbaidjani, ardelani, irakadjemi és khorasani tartományokat értem) orosz befolyás alá került. Tagadhatatlanul Oroszország lett a kereskedelemnek, a legfőbb városoknak, a legrégebb és legjobb utaknak, a vidék iparúzó lakosainak urává, s a ki ismeri a feltétlen és jogos orosz uralomnak és befolyásnak jelentőségét és

fontosságát, bajosan fogja remélhetni, hogy Nagy-Britanniának anyagi összeköttetései Perzsiával kedvezőbbre fordulnak.

Valóban képtelen vagyok megérteni azoknak az okoskodását, kik azt mondják, hogy ez a túlzott engedékenység Oroszországgal szemben az Indiába vezető Seistan utat elzárta, s hogy az Angliának délkeleten átengedett keskeny szeglet elegendő arra, hogy Angliának bármely megtámogatása ellen a tengeröbölben védelmet nyújtani képes legyen? Mennyire naiv, mennyire gyermekes egy gondolat! Felvetjük a kérdést, hogy vajjon Angliának a délkeleten nyújtott részecske felér-e a perzsa öböl egész partvidékével? és mi van a Foától Lingahig terjedő parttal, a semleges zónába sorolt vidékkel, a mely mindenkié s a mely ennek következtében Angliára nézve a tengeröbölben folytonos veszedelmet képez? Mennél nagyobb az oroszok által befolyásolt terület Perzsiában, annál hatalmasabbak s vakmerőbbek lesznek nyílt és titkos tervei, valamint dél felé irányuló előkészítő kísérletei, mert sohasem fogja és sohasem tudja visszafojtani legkedvesebb gondolatát: a forró vizek felé való előnyomulását. A konvenczió megkötése előtt számolnia kellett a brit ellenállással a Birgand, Yezd, Isfahan és Luristan vonal mentén; most pedig e tekintetben egészen nyugodt, mert az angol befolyás a mondott helyekről egészen ki van zárva s így nem is kell tartania semmiféle más versenytárostól.

De eltekintve az anyagi veszteségektől, Anglia prestige-je is nagyon meg lesz lazítva e szerencsétlen tranzakció által, mert a perzsák képtelenek levén maguknak Nagy-Britannia e hirtelen visszavonulását megmagyarázni, csakis az Oroszországtól való félelemnek tulajdoníthatják, a melynek gyengesége pedig Japánnal szemben még az egész mozlím világnak élénken emlékezetébe van vésve. Mindazok persze, kik a konvenczió által el vannak ragadtatva, azt hiszik, hogy Perzsia egy holt test, s hogy ekként Angliának tekintettel kell lennie a közel jövőre s hogy az orosz fensőséggel szemben az «uti possidetis» álláspontjára helyezkedni kénytelen. Helyes; csak hogy a Perzsia haláláról szóló ez állítást korainak tartom s az ilyenféle kijelentés korántsem egyeztethető össze azzal az óhajjal, mely a konvenczió előszavában kifejezést nyer, hogy t. i. *Perzsiának integritása és függetlensége kellő tiszteletben tartassék.* Nem tulajdoní-

tok valami nagy fontosságot a teheráni parlamentáris és alkotmányos kísérleteknek, sem túl nem becsülöm a perzsák erélyét és hazafiságát; de kétségtelen, hogy törekvő, iparúzó és tehetséges néppel állunk szemben, a mely nem lesz oly nagyon könnyen letörhető vagy leigázható, mint azt a mi diplomataink képzelik; így tehát a velük való olyatén elbánás sincs még okadatolva, mintha csak pusztán nullák volnának.

De feltéve, hogy Perzsia végképen elveszett volna, s hogy a mostani, érdekkörök szerinti felosztás csak bevezetését képezné a perzsa föld végleges feldarabolásának, — van-e biztosíték arra, hogy Anglia helyzete a délen biztosságban lesz s ki állhat jót arról, hogy Oroszország is állhatatosan fog ragaszkodni a mostani megállapodásokhoz? Biztos vagyok benne, hogy soha angol államférfi nem fog ily könnyen hívó gondolkodásmódot tanúsítani s e szempontok figyelembevételével kell a konvencziót megítélnünk, mely Perzsiával szemben nem csupán átmeneti és értéktelen, de egyúttal lealázó és jogtalan.

Nemcsak hogy a *summum desideratum*, — a tengeröböl birtokának biztossága, — el nem éretett, de a perzsa kereskedelem súlyos anyagi érdekei is feláldoztattak minden ellenérték nélkül. Bizonyára vannak, kik azt rebesgetik, hogy Oroszországnak lemondása az általa tervbe vett s Meshedtől Bunder Abbasig vonuló vasút kiépítéséről megérdemelte ezt az áldozatot. Csak hogy van-e lehetőség annak elgondolására, hogy Oroszország, ha majd Khorasan déli részén megvetette a lábát, ellenáll annak a kísértésnek, hogy még lejjebb ne vonuljon délfelé?

Perzsia után immár megvizsgálhatjuk azokat az állítólagos előnyöket, melyek a konvenczió szerint Afghánistánt illetőleg felmerülnének.

Erre nézve azt mondják, hogy Oroszország nagylelkűen átengedte Angliának a befolyás és területi birtoknak azt a jogát, melyet hözel félszázadon át vérrel és pénzzel szerzett; Anglia viszont ennek a nagylelkűségnek elismeréseképen megengedi az orosz tiszteteknek, hogy az afghán határon afghán tisztetekkel *nem politikai ügyekben* tárgyalásokat folytathassanak. Joggal kérdehetnők, hogy miféle ügyek lehetnek azok, a melyektől távol áll a politika, midőn oroszok és afgánok találkoznak? Határkérdéseket és kereskedelmi ügyeket, öntözési avagy közlekedési kérdéseket bajosan fog-

nak elintézhetni anélkül, hogy politikai kérdéseket is ne érintenének, s anélkül, hogy az orosz határtiszteknek az afgán hatóságokkal való összejövetelét meg ne könnyítsék; a mit pedig a konvenczió előtti időkben oly gondosan kerültek. Ha Oroszországnak olyan nagyon szíven fektet az, hogy Angliának perzsa veszteségei ellenében valami ellenértéket adjon, kerülnie kellett volna az olyan tetteket és lépéseket, mik Afghanisztán északán árulást jelentenek Anglia érdekeire nézve; mert a míg Rustukban a vasútépítésre szolgáló anyag készletben tartatik arra, hogy a vasút Herat felé folytatást nyerjen; s a míg az Oxus két partján Chardjuitól Bedakhsanig az előkészületi intézkedéseket folytatják, nagyon bajos elhinni, hogy a szentpétervári udvarnál békés és tartózkodó politikát folytatnának. Az oroszok azon ürügye, mely az angoloknak Sulejmantól az Oxusig terjedő ellenmozgalmától való félelmében kulminál, olyan okatlan és gyerekes, hogy komoly méltatásra nem is érdemes, mert Anglia Afghanisztánban védő sánczot keres, míg ellenben az oroszokra nézve az afgánok földje a foglalásnak és terjeszkedésnek nyílt ország-útját képezi. Elég különösnek mondható, de tényleg nem Anglia, hanem Oroszország az, melynek érdekeit Afghanisztánban a konvenczió különösen is megvédi. Azt olvassuk ugyanis a konvenczió Afghanisztánra vonatkozó IV. cikkében, hogy Oroszország a kereskedelmi forgalomban és az üzleti könnyebbségekre nézve ugyanazokat a jogokat fogja élvezni, mint Anglia, anélkül, hogy Afghanisztán békeművére és kulturális fejlődésére egy fillért is elköltött volna, holott Anglia évek óta 180,000 r-x-t évi hozzájárulási összeget ad ki ezen a czímen.

Ha továbbá azt olvassuk, hogy Oroszország Afghanisztánban kereskedelmi ágensek tartására felhatalmaztatik, bátrak vagyunk felvetni a kérdést, hogy miért nem biztosított ugyanez a jog Angliának a Bokharában, a hol a brit kereskedelem méltán támogatást és hasonló előnyöket követelhet? És miért teszi Anglia azt az ígéretet, hogy nem fog beleavatkozni Afghanisztán belső ügyeibe, míg Oroszország fentartja magának a beleszólás kizárólagos jogát a hűbéres államokban, Bokharában és Khivában? Ezek és még számtalan kitételei a szövegnek úgy hangzanak, mintha Nagy-Britannia békeért esedeznék s cselekvési szabadságért Oroszországgal szemben; vagy, hogy

egész nyíltan beszéljünk, mintha Anglia Oroszország kénye kedvétől függve, boldognak érezhetné magát, hogy Kabulban ugyanazt a nyelvet szabad használnia, mint régi ellenlábásának és ellenségének. Tényleg Anglia nyitja meg az afgán piacot Oroszország számára s biztos vagyok benne, hogy az orosz kereskedők sokkal nagyobb hasznát veszik ennek az új elrendezésnek, mint az angol társaik.

Daczára annak az erős elhatározásunknak, hogy a megállapodások kritikájánál tartózkodni akarunk és szándékozunk minden szörszálhasogatástól, mégsem juthatunk más következtetésre, mint hogy Afghanisztánban épen úgy, mint Perzsiában, Oroszország húzza a nagyobb hasznot a konvenczióból, s hogy tényleg, távol attól, hogy előnyöket élvezne, Anglia a vesztes fél; mert egyáltalán nem tudjuk semmiféle jelét találni annak, hogy a jelenlegi állapot az előbbihez képest India északnyugatán előnyösebbnek mutatkoznék. Az oroszoknak az az ígérete, hogy az Afghanisztán belügyeibe való avatkozástól tartózkodni fognak, nem új, hanem 1864 óta sokszor megadatott s ugyanannyiszor meg is szegetett; és vajjon ellenőrizheti-e Anglia az orosz tisztek cselekedeteit Afghanisztán északi határán, a hol brit tisztnek mutatkoznia sem szabad, holott az orosz kollégája egész háborítatlanul folytathatja makinációit a kabuli uralkodónak nem afgán, elégedetlen lakosaival? Nem titok az, hogy az ozbegek, turkomanok, tadjik-ok és djemshidi-ek, kik a határnak afgán oldalán laknak, nem valami boldogoknak érzik magukat az afgánok fenhatósága alatt; ezek örömmel ragadják meg az alkalmat, hogy az orosz sas védőszárnyai alá menekülhessenek. Kétségtelen, hogy a szabad és tüрге moscovit határőr tudni fogja, hogy mi módon aknázza ki ezt az új helyzetet.

A mi Tibetet illeti, az oroszokkal kötött üzlet egészen érthetetlen. Ha Anglia, midőn annyi pénzzel és fáradsággal megnyitotta az idáig elzárt országot s megbüntette a büszke, önhitt Dalai Lámát, a kereskedelem megkönnyítésének gyümölcsét is látni óhajtaná, azt na gyontermészetesnek találnók. De mi jogosíthatja vajjon fel Oroszországot, hogy hasonló követeléseket támaszson, mikor határai egészen el vannak zárva Tibettől; mikor egy fillért sem költött az ország elfoglalására; sőt mikor ellenkezőleg mindent megtett arra nézve, hogy aláassa a talajt, keresztezze az angolok terveit s

felláztassa a buddhista hierarchiát az angolok ellen? Ha Anglia engedékenységének a jövő konstellációra vonatkozó valami olyan terve volna, mely Oroszországot a keleti Turkesztán urává s ennek folytán északon Tibetnek közvetlen szomszédjává tenné, vagy ha a csár buddhista alattvalóinak vallási szimpátiái vétettek volna figyelembe, akkor valami magyarázatát látnók. De sem az egyik, sem a másik nem lehetett oka a veszteségnek, s midőn Oroszországnak engedély adatik a brit hódítás eredményeiben való osztozkodásra, féltő, hogy a brit szimpátiák Tibetben elenyésznek és Lord Curzonnak e tekintetben oly bölcsen alkalmazott politikája hiábavaló, veszett munka marad. Különben a Tibetet illető rendelkezés már kezdetől fogva egyoldalúnak látszott, mert a Dalai Lára sohasem tekintette komolynak az angol fenhatalmat s trónjától való megfosztatását e hatalom által.

A Bulletin de l'Association Internationale pour l'Exploration historique, archéologique, linguistique et ethnographique de l'Asie Centrale et de l'extrême Orient 7. számában Th. Stcherbatskoi tanárnak egy jelentése foglaltatik, mely a menekülő Dalai Lára által Urga-ban való fogadtatásról emlékezik meg és melyből kiemeljük a következő részt:

Sa Sainteté (i. e. Le Dalai Lama) me pria de transmettre au Comité, que la contrée soumise à son gouvernement (?) était et serait dorénavant toujours accessible à toute expédition organisée par le comité, comme aussi à tout voyageur qui, dans l'intérêt de la science, en entreprendrait l'exploration et que la protection et le concours actif de sa Sainteté étaient assurés à toute expédition entreprise dans un but scientifique. Le Dalai Lama me fit alors la proposition de l'accompagner dans son trajet au Tibet, promettant son concours, en tout qui dépendrait de lui, pour faire aboutir mes recherches dans l'intérêt de la science.

Nem különösen hangzik-e, hogy a buddha főpap 1907 elején ilyen elbizakodottan beszél Lhassába való visszatéréséről, a honnan angol fegyverek által kikergettetett? Ez mindenesetre furcsa eset s mikor a Dalai Lára ilyen reményteljesen szól a visszatéréséről s előbbeni helyére való visszahelyezéséről, biztosnak vehetjük, hogy Dordjiejf Bauzaroff, Oroszország titkos megbízottja s az angol expedíció megindításának okozója, csakhamar folytatja útját s a szentpétervári intrikák csakúgy fognak tovább működni, mint eddig.

Miután ekként kitüntettük a konvenczióknak egy-néhány gyenge és megtámadható pontját, most már áttérhetünk e diplomatikai mű általános méltatására. Ha erre a pontra rátérünk, az egymással ellentmondásban levő határozmányok rögtön megragadják az olvasó figyelmét. Mindenekelőtt is azt kérdezzük, miképen egyeztethető össze Perzsia függetlenségének és sérthetlenségének tiszteletbentartása az érdekszférák megosztásával olyan országban, a mely nem tartozik az egyezkedő felek hatalma alá s a melyben egy sem foglalt el egyetlen talpalatnyi földet akár fegyveres erővel, akár pedig önkéntes engedmények által? Meg vagyok győződve, hogy daczára annak a kellemetlen helyzetnek, melyben Perzsia ma van, senki sem kérte ki a perzsa sah hozzájárulását, beleegyezését és senki sem törődik az erőszakos eljárások következményeivel. De valjon mit fog tenni Anglia és Oroszország akkor, ha a perzsa kormány, mely mindezek daczára mégis csak létezik, engedélyt fog adni vasutak, bankok, telegráf, utak, közlekedés, biztosítás stb.-ek tekintetében a szerződő felek által kijelölt területen egy harmadik hatalom alattvalójának? Valóban, nem nevezhetnők a jelen megállapodások megszegésének, mikor ahhoz Perzsia hozzájárulása sem nem kéretett, sem meg nem adatott; és ha Perzsiának ilyen ellentétes cselekménye mégis felmerül, fog-e akár Anglia, akár pedig Oroszország megtorló intézkedésekhez nyúlni? Az a kitétel tehát, hogy *«Perzsia függetlenségének s integritásának fentartása»* nagyon kétes értelmű. Ezt különben a konvenczióknak szövege is bizonyítja, mert az ötödik fejezetben, hol Afganisztánt illetőleg történik megállapodás, az áll, *hogy ez a megállapodás csak akkor válik érvényessé, ha Britannia felségének kormánya az orosz kormányt a megállapodott részleteket illetőleg az emir beleegyezéséről értesíteni fogja*; Perzsiára nézve ilyen feltétel ki nem köttetett, az egyezkedő hatalmak itt az ily beleegyezés kitüntetését feleslegesnek találták. Ez a nyílt figyelmetlenség élénken mutatja, mily nagy veszély fenyegeti Perzsia függetlenségét, mert kétségtelen, hogy azon hatalmasságok szemében, melyek sorsa felett döntenek, Perzsia megszűnt mint önálló állam létezni és ezek az államok a legkisebb fontosságot sem tulajdonítják a nemzeti érzés fel-támadásának s a liberális intézmények iránti óhajuknak.

Igaz ugyan, hogy Perzsiának jelen állapota nagyon szánalmas. Nincsen kormánya, nincs hadserege, nincs pénze a hivatalnokok fizetésére, nincsen se rend, se törvény nincsen. Keserű ellenségeskedés uralkodik a korona és a nemzet közt, ez utóbbi büntetni akarván az elsőt a régmúltak hibái miatt; a még mindig hatalmas papság pedig a helyett, hogy békéltetőleg hatna a tömegekre, egyre csak szítja a forradalomnak s anarkiának a tüzét. A dolgok e szomorú állapota soká nem tarthat már; a csendháborítás, rablás, gyilkolás, fosztogatás napról-napra fokozódik s az egyezkedő hatalmak csakhamar fel fognak szólíttatni a beavatkozásra. Hogy ez el lesz-e kerülhető s hogy a mai vagyonos és hazafias perzsáknak meg lesz-e a hatalmuk arra, hogy a hazájukon ütött sebeket fokozatosan meggyógyítsák, olyan kérdés, melyet az egyezkedő hatalmaknak ma hiába tennénk. Én a magam részéről azt hiszem, hogy az igazság és emberiség érdekében volna, ha a mohammedán nép e nagyon kiváló töredékével kísérlet tétetnék és hogy nem kellene a katasztrófát siettetni, hanem ellenkezőleg annak elejét venni. De, a mint hangsúlyoztam, nagyon kevés a remény arra, hogy az előttünk lejátszódó kulturai evolúcióban az oly szükséges késlekedés vagy türelem szerepet játszanék. A politika nem a könyörület és igazságosság törvényein alapul, sem azon a kötelességen, hogy az előttünk fekvő problémát a czélszerűség szempontjából ítéljük meg; ha pedig így járnánk el, lelkiismeretesen meg kellene vizsgálni a következményeket, melyek az események előrehaladtával Perzsiára nézve elkerülhetetlenekké válnak.

Feltéve tehát, hogy az érdekszférák szétválasztását előbb-utóbb a foglalás vagy megszállás szféráinak a megosztása fogná követni, bizonyára fel vagyunk jogosítva annak a kérdésnek a felvetésére, hogy nem-e sajnálatos, hogy Perzsiának csak kicsi, terméketlen és fontossággal nem bíró része essék Nagy-Britannia befolyása alá, míg az annyi-vel nagyobb, nagy fontossággal bíró része a vad, nem arra való, deszpota orosz uralomnak a fenhatósága alá jusson? A diplomácia ám mosolyoghat az író naiv és ábrándos nézetén, de nem olyan ártatlan az eset, mint a minőnek látszik. Az utókor mindenesetre szemére fogja lobbantani Angliának, hogy egy nemzet nagy töredékét visszatartott a kulturális evolúciótól, megfosztott

a felvilágosodás áldásaitól s attól a néptől, melytől annyi meg annyi millió ázsiai tanult.

Ha Angliának az ezen transzakcióval hozott áldozatok által csak valami kis haszna volna s ha az áldozatok valami jövőben megnyilatkozó előnyöket nyújthatnának, hallgattam és tartózkodtam volna attól, hogy az egész ügyet hibának bélyegezzem. Csakhogy a konvenczió, elég szerencsétlenül, Anglia ázsiai uralmára nézve egyaránt anyagi és morális veszteséget is jelent. A mi az elsőt illeti, kétségtelen, hogy a Perzsiára gyakorolt befolyás csökkenése maga után vonja a kereskedelmi piacz kisebbedését s az üzleti haszonnak a csökkenését is. A mi pedig a morális veszteséget illeti, nem szabad elfelejtenünk azt a kedvezőtlen benyomást, melyet ez a rendezés az ázsiaiakra gyakorolni fog; mikor látják, mint hátulról meg Anglia Oroszország előtt; az előtt a hatalom előtt, melyet a japánok csak az imént majdnem egészen megsemmisítettek; mikor látják, miként adja fel Anglia régi ellenfelének, Perzsiának nagy részét, csak egy kis részecskét tartván fen magának abból az országból, melyben száz évvel ezelőtt is megalapította már a befolyását; s látván végül, miképen részesül Oroszország Anglia munkájának politikai és katonai vívmányaiban a nélkül, hogy a befektetett költségekhez csak a legkevésbé is hozzájárult volna. Tudom, hogy a diplomaták Európában sem igen hallgatnak a közvélemény szavára és még kevésbé Ázsiában; de nincs igazuk. A mohammedán sajtónak a konvenczióról közzébocsátott bírálati korántsem hízogók s nem igen fogják emelni Anglia presztizsét. Olvastam török és perzsa cikkeket, melyekben az író, feldühödve Angliának Oroszországgal szemben tanúsított előzékenységén, fűrkészi az okokat s fölveti a kérdést, hogy valjon mi által sülyedt le Anglia oly mélyre és mért túri el a lealacsonyodást, mely ebben a hajlékonyságban rejlik; ebben a lemondásban az oly drágán megszerzett pozíciótól? Biztosra veszem, hogy a mi európai diplomatáink jóakarón mosolyognak a fiatal Ázsia sajtóján; de nincsen igazuk. Az ázsiai sajtó, bár fiatal legyen is, de kedves; néha exaltált és fanatikus, mindazonáltal nem olyan ártatlan, mint a hogy az idegenek gondolnák. Felesleges itt külön is hangsúlyozni azt, hogy az angol-orosz konvenczió által előidézett benyomás annál sajnálatosabb, mert Angliát az ázsiaiak mindig és min-

den tekintetben sokkal magasabban állónak tekintették, mint Oroszországot; különösen pedig magasabban állónak az igazságossága, emberisége és civilizáló-képessége tekintetében. Kiabálhatnak az egyiptomi naczionalisták, a mennyire nekik tesszik. Mutathatnak nekik a mohammedán Ázsia minden tájáról érkezett oly leveleket, a melyekben az ő úgynevezett elnyomóik dicsőítetnek s a melyekben a nilusparti jelenlegi igazgatásuk a politikai szerencse non plus ultrája gyanánt magasztaltatik.

Nos, valóban kár, hogy ez az előre tolt nyugati hatalom az előbbi bámulók szemében veszítsen s hogy a Nagy-Britanniát környékező fényöv elhomályosítsa a czarizmus által, a melynek liberális komédiáit az orientálok megvetik s annyira becsülik, a mennyit tényleg ér.

S ha most azt kérjük, hogy miért hozta meg Anglia ezt az áldozatot; hogy mi okok készítették a kormányt az ilyen, enyhén szólva, lealacsonyító konvenczió megkötésére: azt a választ kapjuk, hogy végét vesse egy régi vetélkedésnek és titkolt ellenségeskedésnek, a mely milliókat emésztett katonai kiadásokra; a mely Ázsia kulturális újjászületésének útját állotta s a melynek nagyon káros befolyása volt Európa általános békéjére is. Igen, a béke, az égi béke, az bizonyára mindenkire nézve a legnagyobb kincs s egész terjedelmében elismeréssel adózom a britt államférfiak égvágyának, hogy honfitársaiknak ily drága, ily értékes ajándékot nyújtani akarnak s hogy elmondhassák, hogy sikerült nekiök elhárítani a fenyegető veszély vészes felhőit az égről s hogy ezentúl Anglia szabadon fellélegezhetik Ázsiában, mert indiai birtokai biztosítvák és megtámadhatatlanok. De tényleg békét biztosító barátságos egyezkedés-e, a mit a szerződő felek kötöttek s bizhatik-e Anglia ezentúlra is az olyan hatalom szavában, mely gyámoltalanul a földön hever és megszámlálhatatlan sebből vérezik?

Sajnálom, de feltétlenül tagadnom kell az ilyen feltevést, mert nem vagyok képes a feltételek természetében sem erre biztos garanciákat találni, sem pedig nem osztozhatom azoknak vak bizodalmasában, kik azt állítják, hogy az új megállapodások évtizedekre szólnak, s hogy az oroszok a határszéli megállapodást is megtartották az utolsó húsz év alatt s hogy ez a tény maga is elég biztosítékot nyújt.

Az oroszok hűségét és megbízhatóságát bámulók a dél-afrikai háborúban tanúsított magaviseletükkel is bizonyítani akarják. De mindkét példa helytelenül van alkalmazva: Oroszország osztentative nem döntötte le a határvégeket Zulfikar és Khamiap között, de a djemshidiek, heranok és más afghan törzsekkel való kaczerkodásuk Kabulban eléggé ismeretes; a mi pedig nagylelkűségüket Angliával szemben a szerencsétlen délafrikai háború alatt illeti, az úgynevezett «kísérleti mobilizációjuk», mikor két hadtesttel Kushk felé indultak, legjobb bizonyítéka az ellenkezőnek. Ha Oroszország akkoriban eléggé elkészülve lett volna a Herat felé való előnyomulásra, nem gyakorolta volna az önmehtagadás nemes erényét; valóban nem ismerem nagyobb bizonyítékát a vak bizodalomnak, mint ha orosz szavakban hiszünk s tartunk tőle, hogy keserű csalódás vár mindazokra, kik ujjongva mutatnak rá a konvenczió által elért eredményekre.

Eltekintve a hosszú béke áldásaitól, azt mondják az emberek, hogy az Anglia és Oroszország közötti megállapodások által egy harmadik előre törő állam lesz feltartóztatva keletre való haladásában; a bagdadi vasutaknak elkészülte után későbbi tervei is megghiúsítatván. Nagyon kételkedem benne, hogy e két hatalmat ez a szempont vezethette volna; de feltéve bár, hogy ez lenne is az eset, mért hagyták ők akkor nyitva neutrális területképen Perzsiának azt a részét — a délnyugati partot — melyet a germán tevékenység jövő arénájának tekintenek és vélnek? A mióta a Bushirtól és Mohammerától, valamint a perzsa oldalon a Tigris mentén elvezető rész semlegesnek minősítettett, nem látom be, miképen akadályoztathatnék meg akár Németország, akár más vállalkozó abban, hogy Perzsiának kereskedelmi központjában tevékenységét kifejthesse? Ugyanez a gyenge indok jellemzi azt a feltevést, mintha ez a megállapodás biztosítékokat nyújtana a germán világhatalomnak erőszakos előnyomulása ellen a jövőben. Bajosan hihető, hogy brit államférfi komolyan foglalkozhatnék ilyen, a távol jövő kódébe burkolt tervekkel: ha mindazonáltal foglalkoznának is vele, bizonyára nem Oroszország az a szikla, a melyen az ilyen határozatlan távoli tervek felépíthetők volnának.

Bármely szempontból vizsgáljuk is azt a nagy örömet, a melylyel a konvencziót Angliában fo-

gadták, sajnálatunkra nem szaporíthatjuk a diplomácia e cselekményén örvendezők kórusát. Komolyan igyekszem rajta, hogy csökönnyösnek ne látszassam, de ki kell jelentenem, hogy a konvenczió, a helyett, hogy az angol érdekeket a keleten szolgálná, nagymérvű kárt okoz, a mennyiben megerősíti azt a mélyen gyökerező optimizmust, mely Angliában a keleti kérdések tekintetében lábrakapott. Nincs a világon ország, mely annyira az optimizmus felé hajlanék, mint Anglia; s ha tekintetbe vesszük még azt a szomorú tájékoztatanságot is, melyet az ázsiai kérdések ismerete körül még a műveltebb körökben is tapasztalunk, féltő, hogy az egyezmény hamis biztosítékai által elaltatva, az álom még mélyebbé, a majdani ébredés pedig még fájdalmasabbá válhatik. Csak az a szerencse, hogy van sok angol, a ki osztozik az aggodalmaimban; a ki minden telhetőt megtesz s ébren áll, örködik az egész vonalon végig. Ha az eddigi óvatos rendszabályok és óvóintézkedések el nem hanyagoltatnak s ha az orosz szomszéd jelleme a kellő világításba helyeztetik, akkor a konvenczió, annak csak akadémiai jelentőséget tulajdonítván s mint olyant is ítélvén meg, nem fog kárt okozhatni, hanem az állam levéltárába, az Oroszországgal kötött számtalan más ügylet csendes nyughelyére kerül.

VÁMBÉRY ÁRMIN.

A liberális kormányzat.

Nyílt levél a szerkesztőhöz.

Tisztelt barátom!

Mint az «Új Szemle» előfizetőjének és megindulásától kezdve figyelmes olvasójának engeddd meg, hogy egy kérdést intézzek hozzád, mely a *Diagnosís* című, általánosan közfigyelmet ébresztett két közleményeire vonatkozik. Semmi politikai ambitio, érvényesülési vágy még kevésbé feltűnési viszketeg nem serkentvén erre, azt tartom, nevem az ismeretlenség homályában is maradhat, s megelégszem teljesen azzal, ha soraimat méltónak fogod találni egy rövid refleksióra, felvilágosítván engemet és a velem hason gondolkozásuakat arra nézve, miként értelmezted ama kemény bírálódat, melylyel a volt liberális pártnak 40 évi működését veszed bonczoló késed alá, bár teljesen objektív hangon, merő ellentétben az újabban

valóban niveau alatti kritizálgatási formától, de mégis némely kitételeiben, szerény véleményem szerint, esetleges félremagyarázásokra felhasználható módon.

Nem feladatomban és nem is szándékom a liberális pártnak apológiáját megírni, bár hozzátartoztam meggyőződésből még pedig nem azon salakos elem miatt, mely mint korrump elem annyiszor lett már kárhozható és Szilágyi Dezső óta mint agitációs jelszó annyiszor felhasználva, s mely mint minden gouvernementális pártban, mint a szennyet is magával ragadó folyam árjában is mindenütt kivétel nélkül található kisebb nagyobb mértékben, hanem azon kimagasló alakok és valódi nagyságok vonzerejétől oda bilincselve, melyek manap még a hatalomról való letűnésük után is akár tudományos, akár közgazdasági, szóval bármely kérdésnél kimondott véleményökkel a művelt nyugattól kezdve hazánk urívetlen rétegeikig mindenütt közfigyelmet ébresztenek s tartalmas voltuknál fogva nem tekintetnek quantité negligéable-nak. Bármiként igyekezzenek is a napi krónikások és szoba historikusok a multat feltüntetni, hogy ezzel a jelentől eltereljék a közfigyelmet; ez fényesebb elégtételt sohasem kaphat, mint a milyent nyújt neki a valóságos tények története, vagyis a naponkint ténylegesen végbemenő faktumok sorozata.

De mint mondám, nem apológiát akarok írni, csak tisztázni óhajtanám azon kérdéseket, melyeket félreérthetőknék vélek czikkedben. Először is ugyanis nem ismerhetem el helyesnek és igazságosnak a liberális regimet úgy feltüntetni, mintha a korupció rendszere lett volna. Nem akarom mondani, hogy de strigis quæ non sunt, nulla mentio fiat, mert hiszen annak daczára, hogy egyes eseteket nem tudnék felhozni, kész vagyok elhinni, hogy esetleg egyes túlbuzgó hivatalnokok által a kormányok céljai érdekében törtétek korumpáló eljárások, de ezek csak sporadikus esetek lehettek, mint a kormányzattal járó coeffiensek (nem matematikai, hanem tisztán nyelvtani, mint velejáró, azt kíséző értelemben használt szót) és a «korupció», azt hiszem, ebben egyet fogunk érteni, nem volt a kormányzat célja, tervszerűleg használt remediuma. Ezeket azért tartom szükségesnek felemlíteni, mert a liberális pártot túlélők annak olyan kimagasló korifeusai, kikre esetleg az országnak még szüksége lehet valamikor és a kiknek tisztán kell maradni annak

még csak feltevésétől is, mintha ők oly párthoz tartoztak volna, a melynek bázisa a korrupció volt.

Tisztelő híved
B. R. A.

Örömmel vettük a barátságos sorokat és az azokban felvetett kérdést. Válaszolunk erre azzal az őszinteséggel és tárgyilagossággal, a mely a cikk megírásában vezetett. Csak helyeselnünk kell a levél írójának azt a megkülönböztetését, hogy a most megbukott liberális pártban, a korrupt elemek mellett jelentékeny számban voltak oly politikusok is, a kik cselekedeteikben mindég csak a közérdeket tartották szem előtt. Ezt a megkülönböztetést különben mi is megtettük. Sőt még tovább is menve, megállapítottuk azt is, hogy éppen e korrupt elemek voltak azok, melyek a liberális pártot aknamunkákkal gyengítve tönkretették, a mitől azután arra a következtetésre jutottunk, hogy mindaddig míg a közjogi kérdésekben egy kormányzati pártnak az eltakarási politika a fő bázisa, addig abban a korrupció mindég domináló szerepet fog játszani.

A mi a letűnt liberális rendszer «kimagasló alakjait» illeti, a közérdek szempontjából csak sajnálni lehet, hogy leléptek a politikai szereplés teréről. Nem csak itt a központban, hanem a periferiákon is vannak e pártnak túlélői, kiknek politikai érzékére, iskolázottságára és tudására — éppen tekintve a most többségre jutott párt híveinek ez irányban tapasztalt fogyatkozásaira — nagy szükség lenne. Magyarországon intellektuális erőiben oly nagy hiány van, hogy minden komolyan gondolkodó és a közérdeket szem előtt tartó politikusnak együttes szereplése bármely különböző irány szolgálatában álljon is — csak igen nehezen nélkülözhető.

Azt hisszük, elérkezik az ideje, hogy a letűnt liberális párt komoly elemei újból fel fognak tűnni a politikai küzdőterén s hogy mindazok, a kik nem egyoldalú pártszempontból, avagy tisztán hatalmi kérdés gyanánt vizsgálják a közügyeket és a kik a közvéleményt nem terrorizálni akarják, csak örülni fognak rajta.

Köszönet a cikkíró Úrnak, hogy e kijelentés megtételére alkalmat adott.

A SZERKESZTŐSÉG.

Fiume és a tengerhajózás.

(Befejező közlemény.)

A magyar tengerészet csakúgy, mint a magyar kikötő hajóforgalma, jóval az idegen tengerpartok nagy arányai mögött maradnak. A reánk nézve közvetlen érdekekkel bíró adriai és földközi tengeri hajózás is jelentékenyen túlszárnyalja a mieinket, mert a míg mi körülbelül százötvenezer tonnányi úrtartalmat képviselő kereskedelmi flottával rendelkezünk, addig Ausztriáé meghaladja ennek háromszorosát, Olaszországé az ötszörösét és Franciaország a kilenczszeresét. A kereskedelmi tengerészet nagysága és szolgálatképessége dolgában Magyarország után az európai államok sorában csak Portugália, Románia és — ha a vitorlásokat egyáltalában nem vesszük figyelembe — Törökország következik.

Fiume helyzetét a hajóforgalmi arányok összehasonlítása is élénken megvilágítja. Fiumének átlag 4, Triesztnak 6, Nápolynak 11, Genuának 12, Marseillenek 15 millió tonna az évi hajóforgalma a kiviteli és behozatali járatokon, a nagy európai kikötőké pedig: Hamburgé 20, Liverpoolé 21 és Londoné 33 millió tonna.*

Kereskedelmi tengerészetünk, különösen arra való tekintettel, hogy hivatásában csak egyik eszköze az ország általános szükségletei kielégítésének, alkalmas a czélszerű fejlesztésre és azon feladatokra, a melyekben fontosságát bírja.

*

Az országos közvélemény igen keveset törődik Fiumével és tengeri érdekeinkkel. Fiume és az anyaország között nincs meg az a közvetlen és benső kapcsolat, a mely kiviteli érdekeink szempontjából kívánatos volna. — Negyven esztendő után még mindig csak ott tartunk, vagy helyesebben csak most jutottunk el oda, hogy az ország közvéleménye tudomást vett Fiuméről. Annyit tud mindenki róla, hogy az ottani olaszság egyfelől elkeseredett harcot folytat a szláv törekvésekkel, másfelől renitenskedik a magyar államhatalommal szemben, a melytől félti ősi jogaiban

* A fölhasznált adatok még korrekcióra szorulnak. Míg ugyanis nálunk a parthajózó forgalom teljes egészében szerepel a statisztikában, addig egyéb kikötők csak a külföldről jövő vagy oda menő hajóforgalom adatait veszik számításba. Az adatokhoz fűzött következtetéseinket ez a körülmény csak erősíti.

gyökerező autonomiáját és olasz nyelvét. Tengerészeti tekintetben arról nevezetes Fiume az országban, hogy mellette van a tenger, a melyen át többé-kevésbé jó és kellemes az összeköttetés Abbáziába, Czirkveniczába, Lussinpiccolóba meg Velenczébe...

Egyéb jelentőségét Fiuménak csak a hivatalos körök, legujabban a kivándorlás révén, közigazgatási hatóságaink és kis számú tengeri és tengerentúli kereskedőink ismerik. Utóbbiak száma csigalassúsággal növekszik, mert a tengeri kereskedelem a maga bonyolultságával és kockázatával, úgy látszik, nem alkalmas terület még mindig tájékozatlan és kis koncepcziójú kereskedőink számára.

Ilyenformán Fiuménak nem kikötője, hanem nemzetiségi lármái kötik le az ország érdeklődését, jóllehet az ország számára, de némi figyelmet a városi életre is kell fordítanunk. Fiume csakis mint kikötőváros és kizárólag közgazdasági szempontból bir elsőrendű jelentőséggel.

Fiume fejlődésére és jövő kilátásaira nagy súlytal nehezedik egyrészt a hazai közvéleménynek ez a tájékozatlansága a magyar kikötőváros hivatásával szemben, másrészt pedig az a mindenképpen hátrányos körülmény, hogy a hajózásban és a tengeri kereskedelemben felnevelkedett fiumei törzslakosság elterelődött hagyományos foglalkozásától a nélkül, hogy más alkalmas keresetforrás nyílt volna számára. Ennek a sajnálatos helyzetnek a következményeit ma már egészen az előtérben látjuk. A hazai vállalkozás és tőke nem terelődik Fiume felé, hacsak az állam támogatása nincs számára jó előre biztosítva. A kereskedői kockázat — a mennyiben a szó komoly értelmében vett kereskedőkről Fiumében egyáltalában beszélni lehet — jóformán ismeretlen a magyar kikötővárosban, a hol úgyszólván minden kereskedelmi kezdeményezés és kockázat az államé. Az állam pedig Fiumében is a monopólis vállalkozásnak nyújtott előnyt, a melyben csak az lehet a mentsége, hogy a vállalkozók között nem nagy a választék és végeredményben alig van különbség az érvényesülni kívánók között.

A jelenben tapasztalható hiánynak a jövőre nézve való megszüntetése érdekében sem történt intézkedés, jóllehet e téren a kezdeményezés és a megvalósítás az állam feladatainak sorába tartozik. — A míg a kormányok felismerték annak, a szüksé-

gét, hogy gondoskodnia kell nemzedékről a melyek a tengerhajózás nautikai szükségleteit kielégíteni képesek és e téren értékes eredményt is értek el, addig a tengerhajózás kereskedelmi része számára még egyetlen generáció sem nevelődött Magyarországon. A kereskedelmi szakoktatás ismételt életbeléptetett reformja még mindig nem terjedt ki a tengerhajózási kereskedelemre, a melynek ismerete pedig a tengeri és tengerentúli kereskedelem művelőinek: exportőröknek, importőröknek, közvetítő szállítóknak és hajósvállalatoknak egyaránt elengedhetetlen. Az első kísérlet most fog e részben a fiumei szakoktatásban megindulni s így még soká kell rá várunk, a míg ezen kereskedelmi ág számára megfelelő anyagot mutathatunk föl.

*

Ismételtén fölvetődött a kérdés, hogy nem volna-e szüksége Fiuménak propre kereskedelemre, illetve hogy nem volna-e kívánatos, ha az állam áldozatok árán is gondoskodnék a propre kereskedelemnek Fiumében való megteremtéséről? A fiumei forgalom ugyanis egész tranzitoris jellegű és az ottani kereskedői egyesületek szívesen fogadták volna az állam atyai gondoskodását ezen a téren is. A szép memorandumok és gyakori ankétek eredménytelenek maradtak. Ugy látszik, az a nézet győzedelmeskedett az egész vonalon, a melynek egyébként számos kikötővárosban nagy számmal vannak hívei, hogy a kikötővárosnak nem az a rendeltetése, hogy a saját erejéből minél nagyobb mértékben táplálja kereskedelmi tengerészetét, hanem az, hogy jó és gyors vasúti és belvízi összeköttetése legyen az országgal és a termelő vidékekkel és fel legyen szerelve minden eszközzel, a mely a modern tengeri forgalom alkalmas lebonyolításához szükséges.

Axiomának semmi esetre sem tekinthető ez a tétel, mert mindenkor az illető ország és kikötő speciális viszonyai adják meg a választ a kérdésre, hogy milyen úton és hogyan kell haladni a kikötői és tengeri forgalom ápolásában. Nálunk mindenekelett nem tévesztendő szem elől, hogy a szomszédos osztrák kikötőváros, a melynek az adriai tengerben elfoglalt nagy pozícióját és ebből folyólag a kis Fiuméra való hátrányosságát kétségbe vonni nem lehet, kereskedelmi és ipari tekintetben is magas nivón áll. Ebből az is követ-

kezik, hogy sohasem könnyű Fiume helyzete, a mikor Trieszttel lép versenyre. Ez a verseny azonban a földrajzi helyzet folyományaképpen nem kerülhető el: a tengeren át menő forgalomban Fiume rá van utalva, hogy valamelyes tevékenységi területet Trieszttől elhódítson, vagy legalább is vele megoszson. És ez nem tartozik a lehetetlenségek világába. Csak emlékezzünk vissza a kilenczvenes évek legelejére, a mikor Baross Gábor az addig teljesen Trieszt által monopolizált szicíliai déli-gyümölcs-behozatal nagyon jelentékenyen részét egy csapásra Fiume felé tereltette.

Ha azonban el is tekintünk Trieszttől, még sem lehet ránk nézve közömbös, hogy a kereskedelmi kormány legutóbb, az új szabadhajózási törvény indokolásában kénytelen volt egyebek között azt is hangsúlyozni, hogy a fiumei vasúti vonal állandó, rendkívüli megterhelése kényszerít bennünket egy másik hajózási útirány felkeresésére és ápolására. Igaz ugyan, hogy az ország keleti fele számára a kereskedői kalkuláció értékes előnyt lát a Dunagalatzi útirány igénybevételében, de az sem lehet kétséges, hogy abban az esetben, ha a Fiuméba irányuló vasúti forgalom szükségszerű megkönnyítésének érdeke fenn nem állana és alapos kilátás volna rá, hogy a magyar kikötő a remélhetőleg folyton növekedő forgalom lebonyolítását akadálytalanul és a kívánatos gyorsasággal végezhetné, a magyar kormány aligha gondolt volna idegen kikötő propagálására, a mely eltekintve attól, hogy idegen állam fennhatósága alatt állván, a kívánatos előzékenységnek garanciáját állandóan nem nyújtja — bárhogyan alakuljanak is a forgalmi viszonyok, előnyt a magyar kikötőváros jövő fejlődésére semmi esetre sem jelent.

A mai helyzetben alig lehet kétséges, hogy nagyon örvendetes volna, ha Fiume képes volna a saját gazdasági erejéből jelentékenyen foglalkoztatni a partjai mellől útra kelő hajókat. Ellenben vita tárgyává tehető az a kérdés, hogy a rendelkezésünkre álló eszközökkel czélszerűen megvalósítható volna-e egy ilyen irányú törekvés. Állást foglalni ebben a kérdésben, nehéz feladat. Mert eltekintve attól, hogy az ország nem rendelkezik olyan kereskedő-anyaggal, a melynek Fiuméba való telepítése czélszerűnek mutatkoznék, valamint az idegen és külföldi kereskedők letelepítésétől is, a mely az állam anyagi erejét aránytalanul venné igénybe, már azért is kétséges az ilyen irányú

törekvés kivihetősége, mert Fiume kis területe nagyobb szabású befogadásokra alig tehető alkalmassá. Az amúgy is kis területen fekvő, egyik oldalról osztrák, a másiktól horvát földdel határolt kikötőváros topografiailag nehezen terjeszkedhetik a mostani kereten túl: előtte a tenger, háta mögött a meredek Karszt állja útját területbeli növekedésének. A város belterületén, a melyen a közgazdasági tevékenység czélszerűen helyezkedhetik el, éppen a kikötő szomszédságában fekvő nagyobbik részt a m. kir. dohánygyár, a hadsereg épületei és a kaszárnya foglalják el. Ezek számára volna bőséges terület a város alközségeiben is és talán nem okatlan kívánság, hogy ez a kérdés véglegesen és akként oldassék meg, hogy az így nyerendő terület a magyar kikötőváros közgazdaságának szolgálatába állíttassék.

*

Ezen jegyzetek rapszodikus voltuk daczára is hiányosak volnának, ha nem érintenők az úgynevezett fiumei kérdést, mint olyan állandó aktualitást, a mely már másfél évtized óta foglalkoztatja a hazai közvéleményt.

Másfél évtizeddel ezelőtt még ismeretlen volt a fiumei városházán csakúgy, mint a társadalmi életben a renitenskedés az államhatalommal szemben és az ellenségés irányzat a magyarság ellen. Abban az időben nem talált hívőre, sőt talán felszínre se került a harci jelszó: meg kell védenünk ősi jogainkat és olasz nyelvünket a magyarság sovinsztikus törekvései ellen. A magyar állameszmétől való elidegenedés a kilenczvenes évek elején volt első ízben tapasztalható és erősödött a Bánffy-kormány idején, a mely szakítva az előző kormányok Fiuméval szemben mindig elfoglalt álláspontjával, nem számított a törzslakosság érzékenységével.

A pálfordulás okai társadalmi és gazdasági területen keresendők. Fiumének nemzetiségi viszonyainál fogva érthetően heterogén társadalmában az assimilálódott idegenek — a partvidéki osztrákok és olaszok — a kilenczvenes évekkel jutottak felszínre. Addig, néhai voló Ciotta János negyedszázados podesztasága alatt, csak a régi fiumeiak, az úgynevezett «Vero Fiumano»-k voltak az előtérben, tehát a Magyarországhoz hagyományosan és szívósan ragaszkodó fiumei törzslakosság. Ekkor letűnt az érdemekben és tekintélyben nagy po-

deszta a küzdőtérrel, a melytől agg kora és betegeskedése miatt kellett bucsút vennie. A polgárság rokonszenvét az újabb generáció nyerte el, a melyben azonban már a szomszédos idegen partvidékről bevándorolt konkolyhintők is szóhoz jutottak. A helyzet elmérgesítése ezek háttéri munkájának eredménye. A jóhiszemű fiumeiek bevették a tótót a házba. A békés állapotok helyreállításának ma is ezek az okozói, a kiktől, minthogy nyelvükben és szokásaikban különbség közöttük és a fiumei olaszság között nincs, eszük ágában sincs a tévúton járó fiumeieknek, hogy szabaduljanak.

A gazdasági okok is jelentékenyen hozzájárultak az áldatlan állapotok megteremtéséhez. A túlzott sovinizmus és a képzelt jogok elkeseredett követelése rendszerint ott következik be, a hol a vagyongyűjtés eszközei visszafejlődnek. Így volt ez Fiumében is, a hol a túlzott nemzetiségi érvényesülés egyik gyökere a megváltozott megélhetési viszonyokban található és abból fejlődött. A XIX. század derekáig, sőt a következő évtizedekben is, mindaddig, a míg a gőzhajózás hódító útját a tengerészetben meg nem tette, és a vitorláshajózás szerepet játszott a tengeren át menő forgalomban, a fiumei törzslakosság a hajózásban és a tengeri kereskedelemben kereste és találta meg legfőbb jövedelmi forrását. A nyolczvanas évekkel, csakúgy mint az összes tengerpartokon, a Quarnero mentén is rohamos pusztulásnak indult a vitorláshajózás és vele együtt az élénk fiumei és partvidéki hajóépítő ipar. A fiumei hajósok elvesztették lábuk alól a talaját. Tőke, megfelelő képzettség és az ország viszonyai ismeretének hiányában nem térhettek át a gőzhajózásra, a mely ennél fogva rájuk nézve idegen: magyarországi és idegen vállalkozás birtokába jutott. — Az ebből fejlődött antagonizmus fiumeiek és nem fiumeiek között nem öltött nagyobb arányokat egészen a kilenczvenes évek beköszöntéig, a mikor a bor-import révén hazai kereskedők telepedtek le, új magyar vállalatok létesültek, a már létezők nagyobbodtak: egyszóval addig, a míg a magyarság aránylag jelentékeny számra szert nem tett. A magyarság követte az országból hozott elveket és ezeket nem alkalmazta Fiume különleges viszonyaira, az olaszság pedig a megélhetésnek azelőtt jóformán ismeretlen nehézségeivel küzdve, az elszegényedés lejtőjén megindulva, könnyű szerrel hajlott a kon-

kolyhintők szavára. Így keletkezett a fiumei kérdés.

Napjainkban a horvátság fiumei akciója került szőnyegre. A mennyire kínos és a békés fejlődést megakadályozó jelenség, annyira előnyös abból a szempontból, hogy *most kell megoldani* az összes Fiumével kapcsolatos kérdéseket.

A kikötői forgalmi életnek főföltételei: kitűnő raktárberendezések, olcsó raktárbérek, olcsó helyi fuvarozás és a hajóra és hajóról való rakodást biztosító technikai és kikötői alkalmatosságok. Fiume bizony igen szegényesen van mindezekkel a dolgokkal fölszerelve. A kikötő szűk. A mi benne jó hely, azt egy-két vállalat lefoglalja magának. A fiumei közraktárak magánkezelésben vannak s így a publikum bizalmatlan velük szemben. Azt mondják, hogy mások rovására szolgálja a fiumei forgalmi bank érdekeit. Hiába adták meg ennek a kereskedő cégnek az önállóság mázát, tudják, hogy mindkettő fölött való személyes és pénzügyi dispoziciónak egy közös központja van: a magyar leszámítoló- és pénzváltó bank. Így aztán a kereskedők félnek a forgalmi bank és a fiumei nyilvános raktárházak intimitásától. Inkább elkerülik Fiumét és Triesztbe mennek. A kikötői élet irányítója így a raktárházak, meg a forgalmi bank maradnak. Mellettök alig jön a többi cég szóba. No de meg Fiume kikötője maga is tökéletlen forgalmi és technikai berendezésű. A hajók sok időt vesztenek benne, de még a kirakást elősegítő daruja is kevés és rossz.

Ha Fiumét lábra akarjuk állítani, ha a közgazdasági célok igazán hathatós segítőjévé akarjuk megtenni, akkor gyökeresen kell szakítanunk a mai iránynyal. Egy kicsit gyorsabb tempóban kell technikailag fölszerelnünk a kikötőt, s a mi fő, meg kell szüntetnünk a berendezkedéseire, helyi útjaira ráfekvő monopóliumokat.

*

Fiume jövője érdekében az úgynevezett «illetékes tényezők» lassacskán talán mégis csak megmozdulnak és remélhetőleg tenni is fognak valamit. Nemrégiben már össze is ült ott egy vegyes bizottság, melyben a kormány és a város volt képviselve és megvitatta a város nagy arányú szabályozási és építészeti tervezetét. Az új szabályozási terv, melyben a legmodernebb városszabályozási tervek fognak érvényre jutni, Fiume egész területén egységes és rendszeres irányelveket állapít

meg. Az új tervezet szerint a várost rövidesen kényelmes, széles körútak fogják behálózni, a melyek mindenüvé kiterjesztik a villamos vasúti forgalmat is.

Gróf Andrássy Gyula belügyminiszter döntő elhatározását a tervezetekre vonatkozólag már legközelebbre várják. Egyelőre ennyi az, a mi történik, de már ez is a mozgás biztató jele s valószínűvé teszi a jövőre — a reményt. Szerény óhajlás, de meg kell elégednünk ennyivel is.

A bagdadi vasút.

(Befejező közlemény.)

A Szmirna-cassabai vasúttársulat 1863-ban alakult. M. Edvard Price 1872-ben a vonalat 75 kilométerrel, Alachehirig akarta meghosszabbítani; 1873-ban a társulat francia kézbe kerülván, a vasút Afion Karahissarig meghosszabbított; a hogy elkészült a vonal, a porta az anatóliai vasút fondorlatai folytán megtagadta a csatlakozást Konia felé; a bagdadi vasút engedélyezése után az anatóliai vasút, illetve a Deutsche Bank megvette a francia társulat cimletei legnagyobb részét; a francziák persze oda kellett hogy adják, mikor a csatlakozás nélkül vasútjuk csak zsákvasútnak maradt volna.

A szmirna-aidini, vagyis a legrégebb kisázsiai vasút 516 kilométer hosszúságban 1856ban engedélyeztetett; angol társulat. 1891-ben Dinéirtől Koniába kérte a meghosszabbítást; gyanúba vették, hogy a Persa-öbölígar akar hatolni; Berlin befolyását érvényesíté a szultánnál. Bár angol, a fejlődés minden reménye elveszett rá nézve, mert nem élvez kamatgaranciát; a porta pedig inkább azokat a vonalakat favorizálja, melyeknek ilyent biztosított, nevezetesen az anatóliai vasutat.

Van egy csomó vasút Törökországban, mely ha nem is német, bizonyos előfeltételek bekövetkezése esetére német befolyás alá kerül; ilyen először is a hadjasi vasút Damaskustól Mekkáig: ennél a vonalnál vallási szempont is szerepel, és épen ezért a mozlimok viselik az építés összes költségeit. Abd-el-Hamid szultán két célú tartott szem előtt: első sorban a vasút nagyon szép nevű, mert Mekkába vezet; másodsor pedig a szultán általa külön pénztárhoz jutott, a melyből legégetőbb szükségleteit fedezheti.

A Bayrut-damaskusi vonalat, mely 103 kilométer s már készen áll, a társulattól a szultánnak meg kellett volna vennie, hogy a hadjasi vasutat kiépíthesse; ámde a társulat a vonalért hat millió frankot kért. A porta sokallotta a pénzt, de olcsóbban nem adták; mit csinál hát? az engedélyokmány ellenére a társulat vonala mellé versenyvonalat épít, persze rosszat. Mikor látja, hogy az építés rá nézve rossz üzlet, 1901-ben a vonalat az anatóliai vasút nyakába varrja; ez örül a dolognak, mert egy okkal több, hogy a portánál minden követelésére ráálljanak,

A Bayruttól Damascus felé menő vonal 155 km. hosszú s egy belga társulaté. A Saint Jean d' Acre Kaiffa-maribi vonalra az angol Pilling kapott 253 km. vasút építésére engedélyt. Ezt a szultán egyszerűen visszavonta; aztán az anatóliai vasútnak kínálta oda a vonalat.

A Jaffa-jeruzsálemi vasút 1880-ban engedélyeztetett; szintén francia s 1892-ben adatott át a forgalomnak. Ha a hadjasi vasút kiépül, beolvasztják ebbe s persze szintén német befolyás alá kerül.

A német irányadó körök e térhódítása nem költötte fel annyira a külföld figyelmét, mert hiszen az egész mozgalom nem egyszerre indult meg, hanem alkalmilag, más-más időpontban, s nagyobb időközökben történt; minden egyes tett csak előkészület volt, jó eleve meggondolva, de több mindenféle célra irányítva.

És vajlon melyek lehettek a császári kormány-nak vagy magának a császárnak az intentiói? Lehettek-e pusztán csak ezek a ragyogó, de a távol kódében rejtőző álmok, hogy második nagy Németországot alkot a Keleten, a melyek őt cselekvésre indították, a homályból való kilépésre készítették? Hogy ezeknek is részük volt a tetteiben, az ha nem is kétségtelen, de nagyon valószínű; csak hogy ezek, mint nagyon is távol fekvők, nem lehettek cselekvésének egyedüli indokai. Mikor a császár a bagdadi vasút létesítését pengette, más céljai voltak, mint pusztán az, hogy ipari termékeinek és kereskedelmének, habár világpiacz legyen is, ilyet megteremtsen. Közvetett célja minden körülmények között a török birodalomnak megszilárdítása volt. Szüksége volt arra, hogy a «beteg ember» betegségéből kigyógyúljon; erős szultánra volt szüksége, már csak azért is, hogy az oroszoknak Konstantinápoly felé útját állja, Ázsiában pedig, hogy az angolok túlsúlyát kissé meggyengítse.

A hívők urára nézve az ilyen tervek csak kellemesek lehetnek; a Yildiz-kioszk lakója, a ki egyre félni volt kénytelen Európától s a ki a botnál egyéb politikát nem ismert, megkönnyebbülve fellegzett, mikor Németországban megbízható támaszt s olyan alliót talált, a ki birodalmának integritásaért jót állott s kiről azt hitte, hogy a francia, orosz és angol befolyást ellensúlyozni képes leend; s valóban el is lehet mondani, hogy ritka szerencsével járt el második Vilmos császár, mikor híres utazásai alkalmával s Damarban tartott felköszöntőjében üdvözlését küldte annak a 300 millió muzulmánoknak, a ki benépesíti a világot. Ez időtől fogva a német császár, a kitől ügyes diplomata voltát eltagadni nem lehet, valamennyi fontos és nevezetes ügyben érvényesítette befolyását a szultánra. Mikor pedig Abdul Hamid a vasutak létesítését és építését favorizálta, tette ezt főképp azért is, hogy a katonai hatalmát lehetőleg nevelje, a mire, a mint tudjuk, úgy az európai, mint ázsiai tartományaiban nagy szüksége volt; a koweiti, majd a tabahi események, végre pedig az arabiai felkelés megmutatta, hogy kellő haderő kell; a szultán pedig úgy okoskodott, hogy az ilyen hatalmas barátoknak, mint II. Vilmos császár, mindig hasznát veheti.

A németek gazdasági uralma Törökország fölött: ez volt tehát az egyik cél; de hogy más célok, messzebbmenők lebegtek szemeik előtt, elárulták azok a munkák, mik e tárgyban akkoriban megjelentek. Siegmund Schneider 1900-ban «Die Deutsche Bagdadbahn» cím alatt megjelent munkájában egész nyíltan így ír: Valamennyi befolyásos tényezőnek céltudatos törekvése oda irányul manapság már, hogy a német kivándorlás olyan területek felé irányíttassék, hol a német nyelvnek s jellegnek fenmaradása a német világbefolyás erős vára gyanánt biztosítottnak tekinthető. Ugyancsak e munkájában hivatkozik Dr. Alois Sprenger, a világot bejárta orientalistának 1886-ban tartott nyilvános felolvasásaira, melyekben a német közönséget Elő-Ázsiának, nevezetesen Szíriának, Mesopotamiának és Babyloniának gyarmatosítására felhívja. Egyedül a Kelet — mondta és prédikálta már akkoriban — olyan terület a földkerekségén, melyet az előre törekvő nemzetek egyike sem foglalt még le. Ez a legeslegszebb gyarmatosítási terep s ha Németország az alkalmat el nem szalasztja s utána nyúl, mielőtt a kozákok rátették a kezüket, a

földtekének elosztásában a legjobb részt ő vívta ki magának; mert a Keletnek gyarmatosítása esetére a német nemzet minden rétege elvonná a maga hasznát. De Siegmund Schneider a multba még messzebb vissza menve is kereshetett volna már oly férfiakat, kik vele is és Sprengerrel is egy nézetben voltak. Ugyanígy írt már Ludwig Ross, hallei tanár, ki Kisázsia a németek kolóniájává akarta tenni. Ugyanígy vélekedtek Paul Dehn, Friedrich List, sőt a nemzetgazda Roscher is, ki honfitársait nem Amerika felé, hanem Európa déli vidékeire akarta küldeni. Egész másként állanak a dolgok, — mondja — ha a kivándorlás a közelfekvő Keletnek irányíttatik, hol a vidék néptelen, de gazdag; nevezetesen Magyarországra, Moldvába és Romániába, végül Bulgáriába és Kisázsianak északi vidékei felé. E vidékeken békés foglalás mellett lehetővé válnék egy új Németországnak a létesítése, mely nagyságra, népességre s gazdagságra nézve a régi Németországgal vetekedve, biztos bástya gyanánt szolgálja az orosz veszély, a panszlavizmus ellen.

Kolóniákat alapítani, a német kulturát Törökországban meghonosítani — mondja dr. Kaerger — olyan terv, mely politikai és kereskedelmi tekintetben a pangermanizmusra nézve megbecsülhetetlen feladat. Hasonlóképp, bár más szempontokból indulva ki és világítván meg a dolgot, nyilatkoztak még Hildebrandt (stratégiailag), dr. Rohrbach s számtalan más nemzetgazdasági író.

Hogy pedig mindezen ügyeket titokban s alattomban készítették elő, a külföld előtt mindig úgy tüntetvén fel a dolgot, hogy a foglalás és gyarmatosítás tőlük nagyon is távol áll, mi sem bizonyítja jobban, mint az a körülmény, hogy dr. Paul Rohrbach «Die Bagdadbahn» című munkájában Siegmund Schneidert tudatlannak, nagyon is alapos munkáját könnyelmű férczmunkának deklarálja csak azért, hogy a németiséget a hódítás és foglalás vádjától mentesítse; pedig munkájában ő maga is hosszasan pertraktálja a gyarmatosítás eszközeit és módjait s elővigyázatra intvén, kifejezést ad annak az aggodalomnak, hogy nem is tehetnek a német ügynek rosszabb szolgálatot, mint ha a németeknek Törökországban való letelepítéséről szólnak és írnak, mert — mondja — biztosak lehetnek abban, hogy Németország ellenségei minden ilyen megjegyzést, mely a németiségnek a Keleten való (legitím) jogos törekvéseiről szól,

gondosan feljegyeznek s adandó kedvező alkalommal a portának besúgnak. Ennek a figyelmeztetésének igazolásul hivatkozik egy művelt és előkelő mohammedánnak a német politikáról s a bagdadi vasútról tett nyilatkozatára: «*Hiszen nagy most a mi barátságunk, de attól tartok, alapjában ti sem vagytok jobbak az angolok és oroszoknál s csak úgy áhítoztok a mi földünkre, mint amazok. A vasút lesz pedig az a kötél, melylyel magatokhoz vonszoltok!*»

És ugyanígy, mint ez a török, épúgy ítélték meg a németek eljárását a többi európai érdekelt hatalmak is és a mint a bagdadi vasútak kiépítésére az anatóliai vasút, tehát a németek megkapták a koncessziót, a francziák, az angolok, az oroszok is felemelték szavukat, egy sem akarván közülök befektetett tőkéit, kereskedelmi érdekeit vagy éppenséggel stratégiai előnyeiket veszélyeztetve látni.

Pedig ezeket a nemzeteket, de a mi monarkiánkat is nagyon érdekelte és érdeklí ma is a bagdadi vasutak kiépítése. A francziák, kik amúgy is a németek antagonistáinak nevezhetők, megkezdték tudományos alapon, de gyakorlati célzattal a háborút. Legerélyesebben s legbehatóbban tárgyalta a kérdést *Le Chemin de fer de Bagdad* című, 1903-ban megjelent munkájában André Chéradame, ki leleplezvén a németek eljárását, a közfigyelmet felhívta arra az európai veszedelemre, melylyel a bagdadi vasutaknak a németek által való elfoglalása és kiépítése jár; főleg az oroszok támogatása mellett azt követeli, hogy a bagdadi vasút igazgatóságában a többi európai hatalmak is befolyást nyerjenek s az internacionális vonalnak tekintetvén, igazgatása is internationalizáltassék.

Ezek a támadások, bár kellemesek Németországra nézve nem lehettek, őket mégsem bántották, mert nagyon jól tudták, hogy betevén a lábukat Kisázsia s birván a koncessziót, ha nem is azonnal, de idővel bizonyára övék lesz a felsőség a vasút kezelésében is.

Mint máshelyütt megjegyeztük, a bagdadi vasút engedélyokmánya 1902-ben lett kiállítva s a vonalak közül a Konia-eregliai 1903-ban munkába is véve, még pedig oly erélyesen, hogy 1904 év október hó 25-én már a forgalomnak át is adatott. Ha e vonal kiépítési idejét vennők alapul, egy évtized alatt az egész bagdadi vasútnak ki kellene épülnie.

Csak hogy ez első lépésnek ily gyors megtétele után az ügyek összegabalyodván, nemzetközi kérdéssé váltak.

A német társulat csakhamar meggyőződött róla, hogy a szükséges tőkéket csupán és kizárólag Németországban előteremteni nem képes. Az engedélyokmány értelmében a török kormánytól minden bevégzett 200 kilométer után ottomán címletekben 54 millió frank államsegélyben részesül a társulat. Koniától Eregliig, a hol semmi különösebb akadályokat leküzdeni nem kell, 18 milliót takarított meg a vállalat. De most, mikor a siliciai Taurushoz értek, már bizony nagyon komoly akadályokba ütköztek. A rendelkezésre álló 73 millió frankkal olyan nehéz terepviszonyok közt haladó vonalat, mint a milyen az Eregli-adanai, megépíteni nem lehet; akarva, nem akarva, idegen tőke után kellett nézni. Miután a francia bankok a szükséges tőkének mintegy 30 százalékát kéz alatt már biztosították volt, legtermészetesebbnek találták, hogy a tőkegazdag Francia- és Angolországhoz forduljanak.

1903-ban két konvenczió megkötésére történtek meg a kezdeményező lépések. Az első értelmében Anglia, Franciaország és Németország egyenkint 25 százalékot, az anatóliai vasut 10 százalékot, a többi hatalmak pedig 15 százalékát jegyezték volna a tőkének, mely összesen mintegy 780.000.000 frankra van ugyan csak előirányozva, az előre nem látott költségek betudása mellett azonban valószínűleg 1000 millió frankra is fel fog rugni. A francia és német csoportok egyenkint 8 igazgatót, a második csoport s az anatóliai vasut pedig egyenkint 3 igazgatót jelölt volna ki az igazgatásba. De az angol sajtó az egész vasuti vállalatot kizárólag németnek tekintvén és minősítvén, M. Balfour az alsóházban, Landsdowne márki pedig a Lordok házában kijelentették, hogy Nagybritannia soha az ilyen konvenczióhoz hozzá nem járul, abban részt nem vesz.

Más tervnek a tanulmányozásába fogtak hát, mely szerint a francziák a tőke 40 százalékát, a németek szintén 40 százalékát, a csoport többi tagjai pedig 20 százalékát jegyezték volna. Az igazgató-tanács és az igazgatóság tagjai felében francziák, felében pedig németek lettek volna, az elnöki tisztet a németek, a vezértitkárit a francziák látták volna el.

Az ilyen koncessziók mellett a németek azt

hitték, hogy az új társaság címleteit 1905 tavaszán a párisi piacra dobhatják. Csakhogy ez a tervük hajótörést szenvedett a francia külügyminiszter ellenzésén, ki a londoni és szentpétervári kormányoknál tett bizalmas tudakozódások után a konvenczióhoz hozzá nem járult. Ez komoly akadály volt. Sem Törökország, sem Németország nem rendelkezett a szükséges tőkékkel, utóbbi más felé is lekötve lévén. Igaz ugyan, hogy a bagdadi vasút-vállalat maga is kiépítheti — bár áldozatok árán — a 200 kilom. vonalat, áttörheti a Taurust és Adanáig is eljuthat. De már a mezopotamiai sivatagon keresztülhatolni, e nehéz feladat megoldására tőkéje nagyon kevés.

Mikor a külügyminiszter a társulat címleteinek a párisi piacra dobását ellenezte, a sajtó e tettét Witte befolyásának tulajdonította, a ki az események fejlődését éber szemekkel kísérte s ki sehogysen találta a csár birodalmának érdekében azt, hogy Kars és Eriván felől ezentúl már egész Kisásziát ne uralja; de eltekintve ettől, a bagdadi vasut a szibériai vasutnak is komoly konkurrencziát csinált s a Perzsián át vezető vonal is elvesztette volna létjogosultságát. Ha Mezopotamia kincsei feltárulnak, akkor a bakui orosz petroleum is versenytársra lel. De végül stratégiai szempontból sem lehetett közönyös Oroszországra nézve, hogy Törökország mobilizációja gyorsíthatassék, sőt sokkal inkább érdekében fekvőnek találta, hogy a törökök némely vidékein uralkodó anarkiai viszonyok ezentúl is fenmaradjanak.

De Németország sem várt Oroszország részéről semmit s épen azért fordult eredetileg már Anglia felé, melynek hozzájárulása megkönnyítette volna a persa tengeröbölben egy vasuti állomás létesítését, a mi az Indiákba irányuló kereskedelmét is megkönnyítette volna. Ebbeli reményei azonban szertefoszlottak; mert hiában iparkodik és erőlködik, Törökországban kereskedelmi tekintetben még ma is Anglia áll az első helyen s féltékeny szemekkel nézi a «Made in Germany» egyre nagyobb térfoglalását. Politikai tekintetben is fél, nehogy az izlám hatalom, mely az Indiákra s Egyiptomra is veszélyessé válhatik, esetleg új életre ébred, új erőre kel.

Másrészt viszont attól is tart, hogy a német Bagdad vállalat egy régi brit tervnek is útját állja; annak a vasuti vonalnak ugyanis, mely nyugatról keletnek tartva, Szíriát a Persa öböllel összekötni

van hivatva. Visszautasította tehát az 1903-iki konvenczió eszméjét; de vissza azt is, hogy a vonal végpontja Koweit legyen, minek folytán a kevésbé kedvezőbb Khor-Abdallah-val kellett megelégedniök. Bizonyos, hogy az angolok nem is engednek e kérdésben mindaddig, míg csak felső helyről erre felhatalmazást nem kapnak, a mi nem épen valószínű: az angol kormány pedig csak akkor segítené tán a bagdadi vasutat, ha egy új szuezi csatornát, hódító nagyságának új eszközét találná fel benne.

Németország tehát magába maradt; pénz nem volt, másutt sem kaphatott s így az oly nagy hűhóval megindult bagdadi vasutépítés is szünetelt; szünetelt pedig elég soká: 1904. október 25-étől a mai napig.

Vilmos császárnak ez időtájt nem ez volt az egyedüli kudarcza; 1905-ben a német diplomácia látta, hogy érdekeit Marokkóban sem védheti meg s azok Törökországban is egyre csorbát szenvednek. Constans, a törökországi francia nagykövet kiragadta Németország kezéből azt az ágyumegrendelést, a mit a szultán már odaadott Kruppnak, azonkívül a szíriai vasut engedélyezését és annak a kölcsönnek a felét, a mely a kiadások fedezésére szolgált. A német császár, impulzív természetének engedve s tapasztalásból tudva, hogy a személyes megjelenés nagyon sokszor jobban célhoz vezet, mint a legbehatóbb diplomáciai tárgyalás, fogta magát s első dührohámának engedve, Tangerbe levitorlázott, a mely utazásával a meghasonlás magvát hintette el s nemcsak a maga országát, hanem közel híja, egész Európát lángba borította, háboruba kergethette volna. Csakhogy ekkor kitént az, hogy a mai felvilágosodott században már mégsem lehet hübelebalázs háboruba kergetni a népeket s mindig vannak oly hatalmak, melyek erkölcsi hatalmukkal is hatni képesek. Az algezi-rászi egyezmény megkötésével II. Vilmos dühe is lelohadni kényszerült s habár egészen nem is békült ki a két, ellentétes nézeteket valló és képviselő hatalom, Németországnak mégis türtöztetnie kellett magát s Franciaország is megnyugodni látszott.

Béke és megegyezés: ez a jelszó hangoztatott mindenütt. Nemcsak a marokkói kérdést illetőleg, hanem annak egyik előidézője, a bagdadi vasut kiépítésének ügyében is.

Igaz ugyan, hogy Németországnak e téren nem

volt szüksége arra, hogy megváltoztassa nézetét, megváltoztassa eljárását; hiszen a koncesszió a kezében lévén, az elv tekintetében aggódni többé nem kellett. Franciaországra nézve ellenben a marokkói kérdés most sokkal közelebb fekvő volt, mint a bagdadi vasut, melyről nagyon jól tudták, hogy az nélkülük elintéződni nem igen fog, náluk lévén a világesemények egyik nagyon fontos és mozgó ereje: a tőke, a pénz; így hát nemcsak hogy a vasutra most már áldoznának, de már arról is folyik a tanácskozás, hogy a párisi tőzsdét is megnyitnák a német értékpapírok számára. És a mint irányították, nem is a napi, de a tudományos sajtó útján 1903-ban a francia, sőt a külföldi közvéleményt is a bagdadi vasut *ellen*, kimutatván annak minden egyes érdekelt nemzetre káros voltát, úgy viszont most ugyancsak a tudományos sajtóban fordulat állott be az internacionalizálás érdekében; 1903-ban André Chéradame írt egész kötetre terjedő munkát a vasutnak német kézben egyesítése ellen, most meg már Maurice Lair, a *Revue bleue*-ben, Gervais-Courtellemont a «*Questions diplomatiques et Coloniales*»-ban, Paul Imbert a «*Revue des deux mondes*»-ban frontot cserélnek s már békülékenyebb hangulatban tárgyalják a kérdés nemzetközivé tételét, azt hangoztatván, hogy ha az érdekelt hatalmak, nevezetesen Anglia és Oroszország nem találják Németország által érdekeiket veszélyeztetve, Franciaországnak nincsenek vitálisabb érdekei.

Ezekon a tudományos alapokra fektetett értekezéseken kívül az angol, francia és német napi sajtó is felszínre hozta minduntalan a kérdést: francia részről a *Revue Générale des chemins de fer*, az angolok részéről a *Standard*, a németek részéről tán legsűrűbben a *Kölner Zeitung* szólak az üggyhöz. A francia lap arra utal, hogy a németek hódítási céljaikkal szemben legújabbban Anglia és Oroszország, melynek érdekei és befolyása vannak veszélyeztetve azon a vidéken első sorban, most összefognak, közelednek egymáshoz s az új jövevény ellen fordulnak; hozzáfűzi, hogy Oroszország és Angliához való barátságos viszonya egyaránt tiltják azt, hogy Franciaország a bagdadi vasut vállalattal szemben tétlen vagy közönyös maradjon. A *Standard* kiemeli, hogy a bagdadi vasut ügyei egészen a német császárnak, illetve kormányának az ügye s ezek állanak a pénzintézetek mögött is; az angol politika itt is a *hands*

off politikáját kell hogy folytassa akkor, ha az ügy az ő érdekei ellen fordulna; végül azt mondja, hogy Anglia segédkezet nem nyújthat oly mesterséges érdekek fejlesztésére, a mely mesterségesen teremtett érdekek azután később valódiaknak csereértékeül szolgáljanak. A *Kölner Zeitung* persze mindezekre csak avval a stereotip válaszszal felel, hogy Németországnak hódítási célzatai nincsenek. És ime legújabbban beleszól egy orosz lap is, az *Odeski Listok*, mely közli, hogy egy francia pénzcsoport, szövetkezve oroszországi spekulánsokkal, a kik úgy látszik, magától értetődőnek tartják, hogy a német Bagdad-vasut tervének megelőzésére az orosz transzkaspi vasutvonalat sietve össze fogják kapcsolni a brit-indiai vasúthálózattal, megtette a lépéseket, hogy koncessziót kapjon a Kouchk-kandahari vasut kiépítésére. Ezt a vasuti összeköttetést Németország ugyan nem jó szemmel nézné, látván, hogy az angolok és oroszok közti antagonizmus szünőben van; de nem is valószínű, hogy kiépüljön, csak épen jellemzéseül a helyzetnek hozzuk fel a legújabb hírt, melyet a *Standard* és a *Daily Telegr.* újból fentart, csak hozzáfűzi, hogy az oroszok ezt a legnagyobb titokban tartják, és a miniszteriumban a hivatalnokok még a bizottság kiküldetését is tagadásba veszik.

A kérdés azonban sem Angliában, sem Franciaországban el nem aludt, hanem most csak szunynyad; de viszont Németország sem nyugszik, hanem a maga elé kitüzött úton, lassan bár, de előre halad. Erre nézve nem érdektelen néhány szóban a vasutnak s a vele kapcsolatban álló eseményeknek legújabb stádiumáról, mai állapotáról megemlékezni.

Hogy mily mély gyökeret vert már Németország köztudatában az a tény, hogy a bagdadi, de sőt már az anatóliai vasutak a németiség uttörőinek tekintendők, világosan kitűnik abból is, hogy bárki és bármikor látogat is el oda a keletre, ezeket a vasutakat nem török, hanem német vasutaknak mondja, az ottan letelepedett németek révén azt a vidéket, melyen a vasut áthalad, a németek gyarmatainak tekinti és mondja. Még csak az idén történt, hogy a kölni kereskedelmi főiskola vezetőse növendékeit az anatóliai vasutak tanulmányozására Törökországba küldte.

Jó darab német munkát végzett török földön az anatóliai vasut, persze olykép, a mint azt a helyi viszonyok engedik. Az üzem egész jellege első

sorban az árutovábbításra irányul, a melynek összeszedésére a vasut igazgatósága egész csomó ügyes, az ország viszonyaival ismerős ágenseket tart és foglalkoztat. A vasut bevételei az aratástól függenek, a három évi átlag azonban azt mutatja, hogy a bevételek emelkedőben vannak. Bár az állam, mely kilométerenkint megállapított elegybevételt biztosított, a fizetés alól nem menekült, mindazonáltal még a vasut ellensége sem állíthatja azt, hogy az államra nézve terhet képezne, mert a közvetett haszon sokkal nagyobb mint azok az áldozatok, miket az ország hozott. Helferichnek, a mostani igazgatónak számításai szerint ugyanis az átlagos garancziális összeg az utolsó 1901—1905. évben 1.217,000 frankra rugott. Ennek ellenében azonban a gabnatizedek átlagjövedelme a vasut által megnyitott területeken az előbbi 3.930,000 frankról az utolsó öt évben 6.730.000 frankra emelkedett.

Ennek az egy állami bevételnek a többlete több mint kétszer akkora, mint a ma még teljesítendő kamatgarancia. A tizednek e növekedéséből tehát bátran lehet következtetést vonni a megművelt földterületek terjedelmére s a lakosság bevételeinek a szaporodására is.

Mindenütt, a hova elér a vasuti sín Anatóliában, új telepítvények támadnak, új házak épülnek. Az izmídi tengeröböl és partvidékének elhagyatott tája a vasut megnyitása óta ismét azzá változott, a mi valamikor, bizantini fénykorában volt, az arany-szarv vidékén felszaporodott embertömegek kiapadhatatlan gyümölcsösévé. De beljebb is letelepülnek lassan a vasut mentében a Balkán, a Kaukázus, legújabbán pedig Krétának kivándorolt lakosai, mohamedánjai s megszüntetik ez úton az ország újjászületésének legnagyobb akadályát: a munkáshiányt. A vasuti szolgálat meghonosítása, fásítással kapcsolatos vízszerezés s mesterséges öntözés: ezek az alapfeltételek arra, hogy Kisázsianak talaja ismét ugyanoly kulturtényezővé váljék, mint a milyen azelőtt volt.

Az anatóliai vasutakat Németországban szóló példa gyanánt hozzák fel arra, hogy az afrikai német gyarmatok mi módon nyitassanak meg a forgalom számára. Okos alapelvek mellett alapított és igazgatott vasutak a német védterületeken a német gazdaságra nézve már akkor is jó üzletet fognak képviselni, ha a vállalat mint ilyen hozzájárulási összegekre szorul is.

Az eskikehíri vasutas iskola áldásos működése körül a vasut igazgatásának, nevezetesen Huguenin és Helferich igazgatóknak van nagy érdemük; a kereskedelmi érdekek, melyeket a legutóbb 1905-ben létesített Deutsche Orientbank is istápol, az utolsó években egyre növekedtek. E német érdekek megvédése, a német óhajok teljesítése, melyek Törökország létérdekeivel jóformán mindig azonosak, az anatóliai vasutak továbbvezetése Kisázsia belsejébe a német technikusoknak, kereskedőknek és iparosoknak tehetségeik érvényesítésére tág teret nyitnak.

Németország azt állítja, hogy a távol keleten sohasem folytatott hódító politikát, de azért több ízben hangsúlyozta, hogy akkor, midőn állampolgárainak gazdasági vállalatait istápolja és védi, csak oly kötelességet teljesít, mint akármelyik más állam... Különben — úgy tartja — a bagdadi vasút vidékére nézve is csak a «nyílt ajtó» politikája a mérvadó.

És hogy a német birodalom ezt a politikát nemcsak inaugurálta, hanem azt czéltudatosan és erélyesen folytatja is, legjobban kitűnik abból, hogy nemcsak a vasút építése kérdésében halad, hanem ezzel párhuzamosan arra is kiterjeszti a tevékenységét, hogy ha majd lesz vasútja, legyen is mit szállítania; erre nézve tehát a csatornázás, a vízellátás, az öntözés terén is működik és erre is civilizatórius előőrsét a keleten, az anatóliai vasutat használja fel.

Az anatóliai vasutak igazgatósága Huguenin vezérigazgatója útján a szultán czivillistájának miniszteriumával a koniai sikság csatornázása iránt is szerződést kötött. A munkálatokat öt év alatt végre kell hajtani s a költségek közel 20 millió frankra rúgnának. Az anatóliai vasutak társulata a szükséges összegeket 5%-os kamatoztatás és az üzembe vétel napjától számítandó 35 évi törlesztés mellett a tudvalevőleg nagyon gazdag magánpénztárnak előlegezi s külön garanciát kap az illető kerületek csatornázása által elérendő jövedelemtöbbletekre nézve. A csatornázás üzemét saját számlájára a magánpénztár végzi. A csatornázandó földterületek Koniától délkeletre fekszenek, a Konia és Karaman közt fekvő, most meglehetősen elhagyatott és kopár, de termővé tehető sikságban, mely különben a bagdadi vasút első szakasza által keresztülszeltek. Kereken 53,000 hektár kiterjedésű terület öntözéséről van szó, a melynek termőké-

pessége Törökország más, szintén öntözhető területeivel összehasonlítva, évenként 20,000, sőt több waggonrakományra tehető. A kérdéses terület kiaknázása főként s majdnem kizárólag búzaneműek vetésére fog szorítkozni, a mi a konstantinápolyi helyi keresletnek s a török hadsereg szükségleteinek legjobban megfelel. A társulat állítása szerint azonban még nagyobb lesz az a haszon, mely az öntözendő területek kiaknázása által a török kincstárnak jutni fog.

A folyó év elején, állítólag a legközelebbi időben Bagdadban egy új német bank létesül, mely a további pénzügyi és kereskedelmi vállalatok központját fogná képezni. Ennek az új banknak tőkét részben az anatóliai vasúttársaság, részben a Deutsche Orientbank fogja beszerezni. Az eddigelé egymással versenyző pénzügyi csoportok a Bagdad-vasút létesítésére összeállottak, mely egyesülésnél főszerepe volt a külügyi hivataltól megvált s az anatóliai vasúthoz átlépett Helfferich titkos tanácsosnak. A bankalapítás Teheran, Bagdad-Kerbela és Hillah vasúti összeköttetését veszi tervbe, a mely vonal zarándokútnak lévén tekinthető, nyereséggel járhat, azonfelül pedig ásvány- és petroleumgazdag vonalon is végig halad. Valószínűleg azt is tervbe vették, hogy a bagdadi vasútnak a persa-öbölben fejjállomást biztosítanak, még mielőtt a legszélsőbb keleti pont és Bagdad közötti részvonal kiépítettett volna. A Persiában legújabbán kiküzdött diplomáciai győzelmek s előnyök mellett a szükséges vasútengedélyezések megszerzése sem látszik áthághatlan akadálnak. A vasútépítésen kívül az új bank Mezopotámia öntözésének kérdésével is foglalkozni fog, a mitől ugyan csak nagy gazdasági haszon várható.

Németországnak e lázas tevékenysége az ottomán levanten nem maradt, mint már fentebb is láttuk, észrevétlenül a többi nagyhatalmak előtt; de a viszonyok az uralkodók sűrű találkozásai óta változtak s ma már Franciaország is, de sőt az eddig akadékoskodó angolok is más hurokat pendítenek: a francziák közül René Pinon *La Rivalité des grandes puissances dans l'empire ottoman* című értekezésében kifejti, hogy eleintén politikai célzatot tulajdonítottak Németország előhaladásának a keleten; azt hitték mindenfelé, hogy gazdag német kolóniák létesítésére gondolnak s hogy Kisásziát idővel fegyveres kézzel Németországhoz csatolják.

Elmondja, hogy e feltevés téves, mert ha a vasút tisztán csakis német pénzen épülne is ki, még az sem járna veszélylyel, mert hiszen török vasút gyanánt, török vidéken haladna tova. Csak két eset lehetséges: Ha Törökország mint önálló állam ezentúl is élni fog, akkor a bagdadi vasutak stratégiai szempontból rá nézve nagyon fontosak, mert abba a helyzetbe jut, hogy bármely hatalomnak támadásával szemben ellenállóképesebbé válik, megtartja mostani hatalmát, meg a status quot s ütköző, de elhárító pontul szolgálhat az egyes nagyhatalmak hódítási célzataik ellenében; ha tehát a németek hódításától félni kell, leginkább tart hat tőle maga Törökország s ha terhére lenne akkor Németország, majd lerázza magáról az idegen koloncot. Ha ellenben Törökország idővel gyengülni találna és feloszlásnak indulva felosztás alá is kerülhetne, akkor ezt a többi nagyhatalmak okvetlenül ellenezni fognák, mert nem engedhetik, vagy ha engednék, általános világháborúra kerülne a sor. A bagdadi vasút tehát Németországra nézve nem szolgálhat hódítás tárgyául, de igenis olyan területet képez, melyen iparának túlprodukczióját elhelyezni reméli. Sohasem fogja azért kiszoríthatni Németország Angliát a perzsa öböltől Bagdadig, nem az orosz befolyást Kisászia északi részéről, nevezetesen Armeniából; Szíriában, Bairutban és Aleppo körül a francziáké a befolyás, erre pedig Németországnak pénzügyi szempontból is szüksége van. Mindazonáltal inti honfitársait, hogy el ne hanyagolják a Kisásziában általuk érvényesített befolyásukat, mert Németországgal együtt más országok: Itália, Ausztria-Magyarország, a balkán államok is érvényesülni akarnak. Ugyanilyen békülékeny hangon, de határozottabb célzattal itéli meg a helyzetet André Tardieu egyik nyilvános beszédében, midőn így szól: Németországnak pénzre van szüksége; ha pedig tőkere szorul valaki, akkor Franciaországban keresi azt. Hozzánk fordul tehát szükségszerűen, végzetserűen. A bagdadi kérdésben tehát vagy korán jöttünk, vagy elkéstünk. Németországé a fermán. El is kezdte a vonalépítést, de nincs a folytatásra pénze. Szövetségeseink hozzájárulását feltételezvé, nincs rá semmi okunk, miért ne adjuk meg a pénzt, ha kellő ellenértéket nyerünk érte. És hol van, mi az az ellenérték? Azt hiszem, e tekintetben nincs kétség: Marokkó az!

Angliában viszont, a német császárnak mostani

látogatását Angliában, úgy kommentálják, hogy a bagdadi vasút ismét kilép abból a homályból, melybe 1903-ban süllyedt. Németország elég tevékeny, de szüksége van az angol segítségre; szerintük a francia tőke kilépne ugyan rezervált állásából, de előbb látni akarja, mit csinál Anglia. Anglia 1903-ban azért lépett vissza a vállalattól, mert Németország az egész vonalon végig magához akarta ragadni az ellenőrzést. Balfour még elnök korában így szólt: Németország elnyerte a koncessziót; Ázsiát keresztül-kasul szelik vasutakkal s Kisázsia, az ó-kor kereskedelmi útját elhanyagolni nem lehet. Most látjuk csak, hogy hibát követtünk el akkor, mikor a szuezi csatorna kiépítését a francziákra bíztuk. Nem fogunk-e még nagyobb hibába esni, ha megtagadunk a németektől a bagdadi vasútra vonatkozólag minden segítséget?

Nem vakon akarunk belerohanni a veszélybe, de újból tanulmányozni az egész kérdést. Koweit semleges terület ugyan, de vannak a deltában még más helyek is, melyek Törökország tulajdonát képezik; itt is befolyást követelne különben magának Anglia, mert a golf felső része angol befolyás alatt kell hogy maradjon. Ez a főindoka annak, miért kell a vasút végpontjának angol területen lennie; minden más indok mellékes, semmi fontossággal nem bír. Az angol részesevésnek leghelyesebb módját az képezné, hogy Bagdadtól a vasút végállomásáig Anglia építené ki a vonalat. Igaz, hogy ez most terméketlen vidék, de öntözés, alagsövezés után más lesz a helyzet. A török garanciát azonban Anglia sokallja; a közel egy millió font sterlinget évenként a porta el nem bírja; legyen részesevése, de nem a mostani alapon. Az angol vonalra lesz aztán angol pénz bőviben. A vasút végpontjául az angolok is Koweitet óhajtják, mert ennek már most is napról napra nő a forgalma s Mubarak seik, a mostani uralkodó, az angolok embere segy sint se fognak lerakni a területén, míg csak Angliának nem képezi az az óhajtását.

Mint az eddigiekből láttuk, Európa nagyhatalmai mind résztvettek, mind hozzászóltak a bagdadi vasúthoz; mindannyian azt találták, hogy az az ő érdekeiket igenis érinti, hogy nekik a vasút kiépítéséhez szintén hozzászólási joguk van; sőt épen az a hatalom, mely legjobban hangoztatta, hogy neki a Kelet Hekuba; épen az a hatalom, mely-

nek képviselője, Bülow, 1903-ban a képviselőházban is vitatta, hogy «Németország a keleten nem folytat cselekvő politikát», az a hatalom ragadta magához ott a hatalmat, az érvényesíti befolyását a legesleghatékonyabban.

És ha azt kérjük: hát Ausztria-Magyarország; annak ott nincs érdeke? és ha azt kérjük, hogy hát te magyar, hogy is hívták azt a te nagy fiadat, ki megalkotta a szálló igét: Keletre magyar... akkor a szomorú feladat az, hogy bizony diplomáciai tekintetben e kérdéssel eddigelé még nem igen foglalkoztak.

Pedig ha a statisztika adatait, számaikat nemcsak megvizsgáljuk, de meg is szólaltatjuk, akkor látjuk csak, mily imminens fontosságú a bagdadi vasut mi reánk nézve is, mert hiszen az ottomán levanteban részes, középtengeri hajóforgalomban, a mi monarchiánk az összes hatalmak között a második helyet foglalja el, a mennyiben például 1905 márcz. 14-től 1906 márcz. 13-ig szállított:

1. Anglia	13.763,000	tonna árút; az összforgalom 28.80/0-át.
2. Ausztr.-Magy.	7.389,000	" " " " 15.4 "
3. Görögország	7.338,000	" " " " 15.3 "
4. Törökország	4.970,900	" " " " 10.4 "
5. Franciaország	3.687,000	" " " " 7.7 "
6. Olaszország	3.626,000	" " " " 7.6 "
7. Oroszország	3.048,000	" " " " 6.3 "
8. Németország	1.678,000	" " " " 3.5 "
9. Hollandia	524,000	" " " " 1.1 "
10. Románia	449,000	" " " " 0.9 "

És a mint a középtengeri levantei hajóforgalomban második helyen áll a mi monarchiánk, épügy a második helyen áll Németországgal a Törökországba irányuló bevitelben s itt is csak Anglia az, mely minket megelőz, 200 millió frankkal szerepelvén Törökország szállítói között Anglia, 100 millió frankkal pedig mi; ugyancsak 100 millióval ma már Németország, 70 millióval Olasz- és 50 millióval Franciaország. Czukorra nézve jóformán monopolumunk van s bár a mi czukrunk rosszabb és rosszabbul is van csomagolva mint a francia, olcsóságánál íogva minden mást kiszorított úgy, hogy az összes 38.765,000 franknyi forgalomból 33.742,000 frank a miénk. S e mellett az utolsó időben Törökországba irányuló exportunk egyre fejlődő irányt mutat: A török bevitel monarchiánkba 1900-ban 41.924,000 frankot, 1905-ben 44.172,000 frankot, a mi exportunk Törökországba 1900-ban 63.618,000 frankot, 1905-ben pedig már

95.518,000 frankot tett. De, a mint fentebb láttuk, a második helyet a bevételre nézve már Németországgal megosztani vagyunk kénytelenek. Franciaország hanyatlott: 1877—1881-ig a török bevételben ő volt a második helyen, a kivételben pedig épenséggel az első helyen állott.

A statisztika tehát nagyon ékesen és oktatólag beszél; de ha továbbá csak egy futó pillantást vetünk a térképre, ha ott látjuk az egyenes vonalat, mely Angliából, Londonból, Párizsból, Berlinből a keletre indul, azt kell hogy lássuk, hogy az egyenesen a mi országunkat metszi, a mi székesfővárosunkon keresztül fut, tehát talán mégis nekünk is lehetnének ott érdekeink; és ha továbbá eszünkbe jut, hogy hiszen nekünk azelőtt is voltak olyan iparágaink, melyek nagyon is virultak s melyeket csak az osztrákoknak ellenünk folytatott háborúja tett tönkre s ha végül tekintetbe vesszük, hogy az osztrák és erőszakos harcz daczára is vannak olyan iparágaink, melyekkel, épen a harcz folytán idegen piacokat kellett felkeresnünk s vannak olyan áruink, melyeket a külföldön épen úgy, sőt sokszor jobban becsülnek, mint az osztrákot vagy akár a németet is: akkor arra a következtetésre kell jutnunk, hogy igenis, úgy a specziálisan hazai, valamint a birodalmi politika szempontjából is ott kell lennünk, a hol a többi; igenis, a keletre irányuló kereskedelem országútjai minket is érdekelnek; az a török, persa, mezopotámiai, babilonai piac, az a Bagdad ránk nézve is jelent valamit, mert ha szemünket nyitva nem tartjuk és alszunk, úgy járunk, mint például Bielitz osztr. sziléziai város, melynek igen jelentékeny gyapjúszövői, czérnafonói vannak, jutaszövéssel, papiros- és gépgyártással foglalkozott s melynek nevezetesen Törökország felé nagy fezikivitele volt. Mióta az anatóliai vasúttal kiépültek, a fezigyártással foglalkozott gyár egészen tönkre ment, ezt a kereskedelmi ágat Németország teljesen elhódította Ausztriától.

A bagdadi vasúttal internacionálizálása az utolsó terv szerint akként történnék, hogy a befektendő tőkének két ötödét a francziák, két ötödét a németek, a még szükséges utolsó ötödrészt pedig különféle más szindikátusok adnák. Az igazgatótanácsot tizenegy német, tizenegy franczia és a többi csoportok két képviselője alkotná. Hat igazgató, mindegyikből három-három alkotná a Konstantinápolyban székelő igazgatóságot; az elnökök

pedig felváltva választatnának, hol a németek, hol a francziák közül.

Miután azonban az internacionálizálás eszméjét, mint fentebb láttuk, utolsó időben London és Szent-Pétervár újból felvetette, a mi arra mutat, hogy most már ők sem idegenkednek tőle, sőt jobbnak vélik, ha az igazgatásban több nemzet képviselője is részt veszen, a fenti megosztási kulcs már idejét multa; a mi érdekünk, a mi feladatunk kivívni most azt, hogy e minket oly közelről és oly nagyon érdeklő kérdésben rövidséget ne szenvedjünk, hanem a bagdadi vasút internacionálizálásánál mi is ott legyünk, nekünk is szavazat jusson, a magunk részét mi is kivegyük.

Látjuk a most ismét szőnyegre jutott macedonai kérdés alakulásánál és tárgyalásánál, hogy a német császár és kormánya mily nagyon exponálja magát a szultán s közvetve a saját maga érdekében; látjuk, mint használja fel mostani angol látogatását is a bagdadi vasút érdekében; látjuk, mily nagyon igyekszik, hogy annak az érdekei csorbát ne szenvedjenek; látjuk, hogy Olaszország mily mohón ragadja meg mindig az alkalmat arra, hogy a Kelet ügyeiben neki is befolyás biztosíttassék; látjuk, hogy a bagdadi vasút ügyében mily szívósan ragaszkodnak az egyes hatalmak azokhoz az előnyökhöz, melyeket kivívtak; látjuk, hogy a vasút építkezése nem haladhat épen azért, mert a szükséges tőkéket megvonják tőle; megvonják pedig nemcsak azért, mintha az építés realitásában, annak a jövedelmezőségében kételkednének, mert hiszen arra minden előfeltétel meg van; de tartanak attól, nehogy a világot uraló három népfajnak egyike két, sőt több világrészre is kiterjedő hatalomra szert tegyen s ne csak az európai, de esetleg a világ egyensúlyát is valamiképen meg ne zavarja.

Ha tehát a kérdés maga, mint az mostanában tervbe van véve, nemzetközivé válik, nemcsak javallott és szükséges, hogy e hatalmak koncertjében a mi közös külügyminiszterünk is ott legyen de egyenes kötelessége is, hogy a kellő erélyt kifejtsse, a mi befolyásunknak is teret nyisson: mert a bagdadi kérdés helyes megfejtése *a mi érdekünkben is* nemcsak politikailag szép feladat, de közgazdaságunk vitális érdekei megóvása szempontjából elengedhetetlen kötelesség.

w.

Elzárt ország.

Az Ogulin-Knin-i vonal.

Az új kiegyezés megkötése s keresztülhajszolása körül kormányunk összes forgalmi politikája, úgy látszik, abban merült ki, hogy Magyarország összes elevenbe vágó forgalmi érdekeivel a külföldi relációkban megretiráljon, s az osztrák forgalmi politikát, mely kezdettől fogva a mi gúzsba kötésünkre irányult, minden ponton érvényesülni engedje. Ez a régi kapzsi osztrák politika tudvalevően évtizedek óta oda törekedett, hogy hatalmas arányokban kifejtett vasúti hálózatunkat minden oldalról beszorítva határaink közé, azokon túl érvényesülni ne engedje, hanem mindama pontot, a hol a nagyvilág forgalmához csatlakozni tudunk, kezébe kaparintsa, azokon a saját tarifáival ő uralkodják. E csatlakozási pontok ma már, hála az új kiegyezés úgynevezett vívmányainak, mind osztrák kézen vannak: Ausztria nyugatról, északról, keletről és délről a végállomásainktól tovább futó vasúti vonalakat mind birtokában tartja s e részen akkor vághatja el kivitelünket és akkor teheti zárt országgá Magyarországot, a mikor neki tetszik.

Ennek a vakságnak, vagy mondjuk: megalázkodásunknak Ausztria forgalmi követelményei előtt, természetzerű következménye a szorult helyzet, a miben leledzünk s a mitől egyetlen példa felhozásával elérímthetünk minden magyar közgazdasági politikust; ha teszem ma rálépnénk a külön magyar vámterületre, s azon nem akarnánk a bécsi muzsika után táncolni, Ausztria már ma megfojthatná egész kivitelünket a nyugati, északi, keleti és déli relációkban. — Az osztrák vasúti gyűrű ugyanis nyakunk körül mindezen pontokon immár teljes; az egyetlen szabad lélekzetvételi út Anna-berg felé állott még nyitva számunkra, most azt is be hagytuk tömni Ausztriának, mikor az anna-bergi csatlakozás megcsinálását kiengedtük a kezünkből.

Hátra volt még utolsó reménységünk: szabad kapunk a tenger felé. A délnyugati nagy forgalmi út, melyen át a külvilággal érintkezhattünk, osztrák vasgyűrűtől, tarifa-háborútól mentesen kiviteli érdekeinket függetlenül szolgálhattuk volna. Ez a pont ma is rendkívül fontos tényezője közgazdasági életünknek, már csak egyedül Fiume miatt is. De még fontosabb pont lesz, azaz hogy valószínűségi létérdekünk fog függni tőle abban az eset-

ben, ha egykor csakugyan megmerjük majd csinálni a külön magyar vámterületet. Akkor úgyszólván egész külső kereskedelmünk e pont felé fog tódulni, itt lebonyolódni s Fiume, mely ma egész kivitelünkben tizenkét százalékkal particzipál, valószínűleg kapuja lesz Magyarországnak. És hozzá az egyetlen kapu, melyen át a külfölddel szabadon tudunk majd érintkezni, mert másfelé mindenfelé elzár akkor bennünket a világtól Ausztria.

Legalább annyit megvártunk volna kormányunk kereskedelempolitikai bölcsességétől, hogy ezt az egyetlen szabad utunkat, utunkat a magyar tengerpart s a majdan hozzáveendő dalmát kikötők felé (mert önálló vámterületen a ma is szűk Fiumén át a dalmát kikötők nélkül forgalmunkat le nem bonyolíthatjuk), mentse meg számunkra. Biztosítsa jövőnknek az erős Fiumét s a dalmát partot s még csak a lehetőségétől is óvjon meg bennünket annak, hogy e forgalmi szabad utunkban valaha valaki nekünk akadékoskodhasson, Fiuménknak arthasson s az egész adriai tengerpartról, vagyis az egyedül használható dalmát kikötőktől bennünket elzárhasson. Ha a jelen összes érdekeit feladta Ausztriának a kiegyezésben, legalább a jövő létérdekeit ne ölte volna meg. Már pedig az *ogulin-knini vasút kiépítésében*, az új kiegyezés egyik «vívmányában», mi s velünk egy kis gondolkozás után minden józan ember, súlyos csapást látunk egész külkereskedelmünk jövőjére.

Mert nézzük csak, mik lesznek a következményei az ogulin-knini vonal kiépítésének.

Mihelyt mi kiépítjük e horvát-dalmátnak nevezett vasutat, Ausztria az új vonalhoz rögtön megcsinálja a *direkt csatlakozást wien-laibachi fővonalával*. Nem nagy fáradságába kerül; Laibachtól Gottscheéig már is van egy szárnyvonala, melyet egyszerűen meghosszabít Ogulinig, illetőleg Krajna egy határszéli falujáig, onnan az udvarias Wekerle-kormány megépíti a pályát Ogulinig s kész a direkt vonala Ausztriának Bécstől Spalatóig. Már ez is katasztrofális csapás lesz — Fiuméra. Ám Ausztria tovább fog menni vasúti hálózatával. A dalmáciai Knint, melyhez mi öt ime ily szépen lejutattuk, össze fogja kötni a bosnyák Dolna-Vakuffal, vagyis ezen át Sarajevóval, a mivel aztán Bosznia-Hercegovina egész tenger felé irányuló forgalmát leviszi saját kikötőibe, a dalmáciai részekbe, Fiume elkerülésével. Fiume megölését már megkezdette az osztrák a sarajevó-metkovic-gravózi vasút meg-

építésével. Már ezzel a vasúttal elvonta Fiumétól egyik legfőbb tápláló erét, a bosnyák-hercegeói faszállítást. Most, a mi ogulin-knini szives elibefutásunkkal elveszi Fiumétól a még megmaradt balkáni forgalmat is, kiöl a magyar kikötővárosból megint egy tápláló főeret. Fiume ugyan talán még nem fog belehalni e második nagy érvágásba, mert szerencséjére a baja-báttaszéki áthidalás már kész s vele az egész magyar Alföld direkt összeköttetésbe került egyetlen kikötőnkkel. De legalább is bizonyosan vegetálni fog csak, hogy ne mondjam, haldokolni.

A dalmát kikötőkből pedig egyszerűen ki fog zárni bennünket Ausztria, mert az ő területén fekszenek, habár bitorolt területén is. Ezért nem engedi meg most már semmi szín alatt Dalmácia visszacsatolását sem, ezért bujtotta fel legutóbb a visszacsatolás ellen a horvát képviselőket, a kik pedig eddig maguk sürgették leghevesebben a visszacsatolást.

De gyerünk csak tovább, mi vár még reánk odalenn ebből az ogulin-knini szivességből. Bécs a mi pályánkon ime direkt összeköttetésbe jut Sarajevóval. Csak ezt várta Ausztria, hogy megvalósítsa évtizedek óta megvalósíthatatlan álmát: Bécs direkt összeköttetését Szalonikivel, Magyarország *kikerülése* mellett. Most már csak egy ugrás lesz neki Szaloniki, Sarajevót, illetve Uvačot egyszerűen összesínezi Szalonikivel s ezzel Bécs direkt összeköttetésbe jut Szalonikivel: a birodalom fővárosa azzal a kikötővel, melyre Ausztria Bosznia okkupálása óta egész politikáját s egész balkáni közgazdasági jövőjét alapítja. Mi most hozzásegítjük per Ogulin-Knin könnyű szerrel, mert a saját pénzünkön!

Ennek a wien-szaloniki direkt vonalnak pedig kiszámíthatatlanok ránk nézve a káros következményei. Ma ugyanis, kénytelen-kelletlen, egész Ausztria teljes balkáni forgalmának Magyarország testén keresztül kell átfutnia s a Máv. végállomásán, Bródnál kell belépnie a Balkánra a legutolsó osztrák portékának is, illetőleg a keletibb Balkánra Zimonynál. Ugyanerre kell lebonyolítania az egész németbirodalomnak s Orosz-Lengyelországnak is balkáni forgalmát. A wien-sarajevói, később szaloniki vonalnak megnyitásával Ausztria legelőször is egész birodalma balkáni forgalmát tereli át erre a vonalra, a hosszabb útirányt minimális szállítási egységtételekkel rekompenzálván üzleti feleinek.

Aztán pedig — hisz' legfőként azért is lovagolt annyira az annabergi csatlakozás megkaparintásáért — a porosz és sziléziai forgalmat Magyarországon át annyira molesztálni fogja Annabernél, hogy a Berlin-Breslau-oderbergi útiránytól elvegye a kedvét a poroszoknak s Berlin-Wien-Sarajevo felé hajlítsa. Ha ez utóbbi tendenciája egyhamar nem is fog sikerülni, egész bizonyosan és a legrövidebb idő alatt sikerülni fog neki az első: az ausztriai egész keleti s déli kivített, behozatalt egyaránt elterelni *Budapesttől* s egyáltalán a magyar vasutakról.

Budapest ilyenképen, mely már-már domináló forgalmi fókussá fejlődött Bécs rovására, vissza fog esni jelentéktelen vidéki empóriumává a császárváros mellett s egyidejűleg óriási károsodást fog szenvedni a m. kir. államvasutak virágzó üzeme is. Ez az egyik elkerülhetetlen, mert természetes következménye az ogulin-knini vasút megnyitásának, a magyar érdekek rovására. Szárazföldi forgalmunk tetemes megbénítása tudniillik, e mennyiben vasutaink dél s kelet felé, meg vissza közvetített transito forgalmán fog nagy eret vágni, idővel pedig, féltő, azt az említett viszonylatokban meg is öli. Budapest kereskedővilága már most készítheti a lepedőket, melyekkel csak öt év múlva is az ogulin-knini vasút miatt megeredendő könyárját felfoghassa; és a magyar államvasút már most köttetheti a nagy könyveket, melyekben el fog fézni veszteség számlája ez új vasút révén!

Ám legyünk a legeslegnaivabb optimisták s higyjük el előre, a mit — mint gondolom — mentségül föl fog hozni Szterényi e horvát vasút veszedelmeinek lekicsinylésére. Azt fogja tudniillik mondani, ha ugyan akad hang a mai kezes parlamentben Ogulin-Knin ellen: hiszen az ogulin-knini vasút is magyar államvasút lesz, rajta tehát mi fogunk dominálni autonóm tarifáinkkal s Fiumét így mindig megvédhetjük, ha létérdekeit fenyegetve látjuk. Mi, már csak a kiegyezés békes átcsúszta kedvéért is, még csak lehetnénk oly naivak, hogy ezt elhigyjük. Ám az osztrák forgalompolitikai kufárokról nem merünk föltételezni akkora naivitást, hogy mikor az új horvát vasutat kifejezetten rekompenzációként csináltatják meg velünk az annabergi «kedvezmény» ellenértéke gyanánt, ugyanakkor meghagyták volna kezünkben ez új vasúton a tarifaszabási kizárólagos autonomiánkat. Hisz' akkor hol, miben van az ő

rekonpenzációjuk azért a szédítő hazugságért, a mit előny czímen az annabergi csatlakozási svindliben nekünk nyújtottak? Óh, ilyen naivak csak mi lehetünk, nem Forscht úrék, a kik bizonyára *rég megkötötték a nekik előnyös szállítási egységtételeket Ogulin-Kninre is* a bőkezű magyar kormányval. E tételek megállapítása bizonyára jóval előbb megtörtént már Ausztria részéről, mint sem hogy a magyar kormánynak még ideje lett volna csak gondolkodni is felette, mért sürgeti most oly egyszerre Ausztria ezt az új magyar vasutat. A spalatói és sarajevói direkt összeköttetés horderejéről Bécsre nézve, persze nem referálgattak az óvatos osztrák politikusok, mert velünk ellentétben nagyon jól tudják, hogy dobbal nem lehet verebet fogni. Ők nem kiabálták ki e vasútnak óriási jelentőségét az ő balkáni forgalmpolitikájukban, mint teszszük mi, valahányszor egy garas ára hasznot ki tudunk csikarni zsugori markukból. Óh a derék svábák erről mélyen hallgattak s a vasút sürgősségét egyszerűen a császár óhajtsával okolták meg. A császár akarja Dalmácia közvetlen vasúti összecsatolását birodalmával, mert így követeli ezt a birodalom honvédelme. A tavalyi kombinált szárazföldi s tengeri hadgyakorlatoknál ugyanis kitűnt, hogy Beck vezérkari főnök és Pitreich hadügyminiszter teljes napot épp azért késtek meg egész szárazföldi haderőnkkel a flottától s tették ki (feltéve, ha háború lett volna) a derék marinát, vagy önmagukat, az elfogatás veszedelmének, mert — nem volt ogulin-knini vasút. A hadsereget sem időben szállítani, sem kellőkép municziózni nem lehetett. A birodalom tehát épp ama pontján védetlen, a délnyugati pontján s az Adriai-tenger felől, honnan a legnagyobb veszedelem, a nagy olasz irredentista törekvés, fenyegeti. Nem egyszerű indokolása volt ez a horvát vasút sürgős kiépítésének? Hogyne hajolt volna meg a legfelsőbb óhaj előtt az annyira loyális magyar nemzeti kormány! Lekötötte magát rögtön a méregdrága hegyipálya kiépítésére s eszébe se juthatott a nagy sürgősségben (hiszen a birodalom védelméről van szó!) még csak rá is gondolni az «alárendelt» kérdésre: mért sürgeti egy fiust alatt Ausztria a neki előnyös tarifális egységtételek biztosítását is ez új «honvédelmi vonalon» is? Az annabergi «nagy siker» is ott motozott már politikusaink fejében, nem teljes biztossággal föltételezhetjük tehát, hogy a császár-

rilag óhajtott új vasút kiépítésével egyidejűleg Szterényiek ezüst tálcán vitték Ausztriának az előnyös tarifális egységtételeket is az ogulin-knini vonalra. Ezzel pedig jó időre, legalább is az új kiegyezésig, lehetetlenné tették Magyarországra nézve, hogy Ogulin-Knin miatt érdekeinket fenyegető veszedelmeket már e vasúton meggátolhassa, kiadván kezéből az erre szolgálható egyetlen fegyvert, a szabad tarifa-megállapítási jogot. E könnyelműség többet ártott gazdasági jövőnknek, mint magának az új vonalnak kiépítése. A kiépítés tudniillik ma csak azért veszedelem, mert a dalmát kikötők osztrák uralom alatt vannak s így ezeket hizlalni Fiuménk rovására, még saját pénzünkön épített vasutakkal is, tisztára öngyilkosság. Majd ha már Dalmáciát országunkhoz csatoltuk, akkor lett volna legsürgősebb teendőnk szép kikötőit is forgalmi körünkbe vonni. De most, idegennek, pláne ellenséges idegennek építkezni, balgaság, szigoruan fenn nem tartani pedig szabad tarifa-jogunkat: bűn, hiszen így Fiumét, egyetlen kikötőnket sem bírjuk megmenteni a rá leselkedő haláltól, mert a tariffa-szabást kiadván kezünkől, *Ogulinnál képtelenek leszünk úgy megosztani a tenger felé irányuló forgalmat, hogy belőle Fiume táplálására is elég jusson.* El fognak előle nyelni mindent a dalmát, helyesebben osztrák kikötők és Fiume hamarosan ki fog mulni végelgyengülésben, még mielőtt valaha felvirágozhatott volna. A mellett, épp ez új vasút segélyével fog megölni bennünket Ausztria a Balkánon is.

De menjünk el a végletekig az optimizmusban. Tegyük föl, hogy Szterényi nem vitte ezüst tálcán az osztráknak a legelőnyösebb tarifát is az új vonalra, vagyis fentartottuk volna szabad díjszabási jussunkat még Ausztriával szemben is. Így hát aztán egyszer, látván Fiume haldoklását az új vasút miatt és Spalato hízását, eszünkbe jutna, hogy Fiuménk megmentése érdekében üssünk egyet az osztrák forgalmon, emeljük föl a szállítási egységtételeket Ogulin-Knin közt, drágítsuk meg ezzel a spalatói szállítást s kényszerítsük a forgalmat Fiuménkbe. Vajjon megtehetnénk-e ezt a vakmerőséget? Nem, mert a legkisebb tarifaharcunkért tizszer visszaütne minket Ausztria Marcheggnél, Brucknál, Oderbergnél az ő autonóm tarifáival, melyekből, ugyancsak az új kiegyezésnek hála, Ausztria máris kicsempészett minden előnyt, a miben eddig bennünket részesített.

Akár így, akár úgy tehát, ogulin-knini «saját» vasutunkon is majd úgy fog fűtyülni a máv. masina, a hogy Bécsből diktálni fogják. Ott pedig csak a mi vesztünkre fogják diktálni. Legelső sorban az egyetlen magyar kikötő vesztére. Mivel Fiumét semmikép sem bírták eddig kiölni Triesttel, ki fogják ölni per Ogulin-Knin Spalatóval s a többi dalmát kikötővel. Ezekbe terelik Ausztria, a ránk haragos Horvát-Szlavonország és Bosznia-Hercegovina egész tengeri forgalmát s szorítják Triest és Spalato közt valóságos zsákutcába Fiumét. Ott egész bizonyosan meg fog fűlni.

Pedig hát mi nekünk Fiume, az ő piczi, negyedfél kilométeres tengerpartjával? Nem cifra sallang rája a gyönyörű jelző: «a magyar szent korona gyöngye». Valóságos létérdekünk nekünk ő ma is, közgazdasági jövőnknek pedig egyetlen erős, biztos bázisa. Eddig, 30 év alatt, ráköltöttünk egyremásra kilenczven milliót, de kivettünk belőle határvám, fogyasztási adók, kikötő-illeték etcetera czímen csaknem 300 milliót. Vagyis Fiume már mint üzlet is nagyon kifizeti magát nekünk. Tehát pusztán üzleti szempontból is Fiuméra költetni, őt fejleszteni, érdekeit megvédeni, szárazföldi új szállítási vonalakkal táplálni, új tengeri járatokat kieszelni s belévezetni, mindezzel forgalmát növelni — a legegyszerűbb parancsa a józan kereskedő észnek. De a mellett nekünk egyetlen tengerünk, egyetlen kikötőnk is Fiume, a mit még ráfizetéssel is fel kellene tartanunk, ha pedig nem volna, megszereznünk minden áron s megépítenünk minden költséggel. Mert tenger nélkül állam ma nem szerepelhet, legalább tényezőként szóba se jő a világ közgazdasági életében. Sőt ha oly szerencsétlen a sorsa, minő a miénk, hogy szárazon mindenfelől csupa ellenség öleli körül, tengeri út nélkül minden perczben, egyszerű határzárral megfojthatják szomszédjai az ily államot.

Fiume nélkül már ma is úgy járhatnánk minden perczben Ausztria részéről, mint járt vele Szerbia. A legkisebb ok miatt (lásd a Skoda-ágyúkat) bármikor zárt országgá tehetne minket is, miként tette Szerbiát s megfullaszthatna a saját zsírunkban.

Ez ugyan már csak a végső mumus, de mégis mumus. És ilyen ijedelmek ellen örökre biztosítani kell egy államot. Hol biztosíthatjuk magunkat? Ma már, szomorú tekintettel a körülvevő

osztrák vasgyűrűre, csakis a tenger felől. S mi mégis ezt az egyetlen menedék-utunkat, hogy úgy mondjam, rókalyukunkat engedjük bedugni; tönkretenni Fiumét s kizártni a dalmát kikötőkből? Az orosz világhatalom élethalálharcot vívott az egyetlen kikötőért, Port-Arthúrért; mikor ezt elvették tőle, a fuldokló kétségbeesett erőfeszítéssel vetette magát Vladivosztokjára s ebbe az utolsó keleti lélekzö-lyukába, bár hónapokig be szokott fagyni, ma is milliókat dobál bele. Mi pedig, a szintén egyetlen kikötőjü Magyarország, milliókat dobálunk ki ezen egyetlen kikötőnk, Fiume megölésére és a többi, reménybeli kikötőink elzárására ogulin-knini vasutat építünk az osztráknak, hogy evvel agyonüthesse Fiuménkat s egyúttal teljesen magához lánczolhassa a dalmát kikötőket is.

Álljunk csak meg itt egy pillanatra. Ausztria épp oly jól tudja, mint mi, hogy önálló vámterület esetén egész külforgalmunkat a tengeren Fiumén át kell bevezetnünk, fentartanunk és mivel Fiume akkor szűk leszen, a dalmát kikötőkön keresztül fejlesztenünk.

Vak, a ki nem látja, hogy tisztán ez az osztrák tendenzia az ogulin-knini vasút megépítésének sürgetésében: *megölni, már esetleges születése perczében de facto kivihetlenné tenni az önálló magyar vámterületet.* A lekötött tarifájú vasúttal teljes daldalt aratott az ősi osztrák forgalmi politika. Közgazdasági jövőnk Világosa tehát nem annyira Annaberg, mint a mennyire Ogulin-Knin. Sírja Fiuménak, a dalmáciai tengerészeti reménységeinknek, az önálló magyar vámterületnek s még valaminek másnak is. Jövőnknek a Balkán-félszigeten. Hisz e vasúttal kizár Ausztria örökre egész forgalmából a Balkánnak is, hová egész pedig gazdasági erőnkkel s törekvésünkkel gravitálnunk kellene.

Ám a kormány, mely alkalmazkodva tákolta össze a nagyfontosságú kontraktust, a torzképre még ragaszthat egy pár szépségtapaszt — utólag, a változhatatlan javaslat megbolygatása nélkül. Az ogulin-knini vasút gyilkos hatását ha már meg nem is szüntetheti, de enyhítheti: egypár új vonal sürgős kiépítésével. Ime hamarjában néhány belőlük.

A *zágráb-sziszeki* vonal Uj-Gradiska állomását nyílegyenesen össze lehetne kötnünk Jaicével, tehát Szarajevóval. Így az ogulin-knin-szarajevói *hegyi pályának* egy rövidebb s biztosabb vonallal erős konkurrencziát lehetne csinálni. Igaz, hogy bos-

nyák területen kellene építenünk. De hát Bosznia legalább papiroson épp úgy a miénk, mint Ausztriáé.

Ugyanily jogczímen építsük meg a *samac-szarajevói* vonalat, a miből azt a mérhetetlen hasznunk lenne, hogy legalább az osztrák, porosz, galicziai stb. Balkán-forgalmat saját vonalunknak biztosíthatnánk egész Szarajevóig, a mi fölött most csak Bródig diszponálhatunk, mert Boszna-Bród közös állomáson már osztrák uralom van. Ez a vonal hatalmas erősségünk lenne egész Észak- és Közép-Európa Balkánra tartó forgalmában.

Végül mindenesetre és legsürgősebben össze kellene kötnünk *Pécset—Bróddal*, hogy Európa rajtunk átfutó balkáni forgalmát, mely most kissé tekervényes úton ér le Bródig, lényegesen meggyorsítsuk és olcsóbbá tegyük.

Ezekkel az új vasúti összeköttetésekkel igen meggyengíthetnők azt a veszedelmet, mely egész forgalmi életünket Ogulin-Knin felül fenyegeti, tengeri, s balkáni relációinkban egyaránt.

CSOÓR GÁSPÁR.

Krónika.

A krízis, a rettenetes krízis, mely existenciákat borít fel, s egyformán sujt vétkeseket s ártatlanokat, bizonyára rengetegebb vonatkozású, hogysem egy alkalommal s egynehány sorban végére lehetne járni. Viszont a krónikásnak nem kell aggódnia, hogy ez a téma valahogy elsikkad előle — azt hiszem, a kik ma ifjú anarkisták, már rég öreg legitimisták lesznek, mikor még mindig a krízisről kell majd elmélkedniök, a krízisről, a mai krízisről, mely nem felbukkant közjáték, rövid lejáratu kellemetlenség, hanem máris olyannak mutatkozik, mintha csődje vagy legalább is felszámolása kezdődne annak a káprázatos kapitalista fellendülésnek, a mely — azt ne tagadja senki — az utóbbi időkben mind száguldóbb tempóban, néha egy év alatt nagyobbakat lépetett az emberiséggel, mint e szomorú sokaság hajdani mozzatói évszázadok alatt.

Ám, ha egyéb öröme nem is, de káröröme alkalmat, egy pár *nem megmondtam?*-ra bizonyítót, egy pár tanulságra matériát ad annak is, a ki őszintén megvallja, hogy hirtelen nem látja át egész terjedelmét és minden vonatkozását. Abban a diagnózisban körülbelül mindenki egyetért, hogy

a krízisnek, a pénzsűkének, az egész rettenetes débachenak oka az amerikai túltermelés, vagyis olyan ok, a mely — benne van már minden Marxista olvasókönyvében — egyfelől elkerülhetetlenül következik a kapitalista termelési rendből, másfelől bizonyos időközökben elkerülhetetlenül ilyen, ezt a rendet végre is felborító, válságokat okoz. Már most éppen ezen a ponton látok bizonyos tanulságokat, egyformán kellemetleneket, de vissza nem utasíthatókat a legmodernebb kapitalisták s a legmegalkuvóbb szociáldemokraták számára.

E két fél szemében még nincs hat hónapja, hogy manchester-liberális számár volt mindenki, a ki, mig szóval és szavalattal ellenezte a védővamos politikát, valójában nem hunyta be egyik vagy mind a két szemét ez előtt a mesterséges zsillip-rendszere előtt a gazdasági folyamatok szabályozásának. Az agrárvámok, a mezőgazdasági protekcionizmus ellen az élelemdrágítás ellenzése címén még hadba lehetett állítani a munkásságot, de az ipari védővámok rendszerében, a nemzeti termelés megvédése címén, in camera caritates találkoztak egymással — ha nem is mint a kizsákmányolók és kizsákmányoltak, ipari mágánások és ipari proletárok, de igenis azok a nagyiparosok, a kik szívesen elfogadják a marxizmus abbéli tanítását, hogy a nagy hal szükségszerűen felfalja a kis halat, a nagyüzem a törpeüzemet és viszont azok a fajta szociáldemokraták, a kik letesznek a kérlelhetetlen marxizmusról s próbálnak kezére járni a kapitalizmus fejlődésének, hogy siettesék a kollektívizmusba való átfejlődését. A munkaadók, elég barbár fogalmazásban, azt kérdezték: Miből fizessük a felsrófolt munkabéretet, ha még a belföldi fogyasztás sincs, a külföldi verseny kivültartásával — biztosítva számunkra, s viszont a hazai fogyasztóból sem tudunk mesterségesen felsrófolt árakat kisorsfolni? A munkások ugyan azt felelték erre, hogy az ipari munkabéretet nem ők srófolták magasra, hanem az élelmiszerek drágulása, a minek viszont az agrárvámok az okai, de még Németországban is a bernsteini frakció, nem tudták leküzdeni azt az érzésüket, hogy az ipari védővám, mikor kívül tartja a külföldi versenyt, mérsékeli az árhullámzásokat, szolidabbá teszi az állapotokat, mentté teszi a piacot a krízistől. Sőt még az orthodox marxisták is kijelentették, hogy a vámpolitika nem elvek dolga,

hanem napi politikáé és taktikáé, s ha de facto ellene is szegültek a védővamos politikának, legalább is nem lehetetlen elképzelni igazhitű szociáldemokratát tisztavizű protekcionistának.

Annyira nem, hogy teszem a magyarországi szociáldemokrata párt egyenesen védővámok, sőt e protekcionizmusa révén a gazdasági politikában mulatságosan közel sodródott a függetlenségi párthoz úgy, hogy pontosabb legyek: a függetlenségi párt programjához. A magyarországi szociáldemokrata párt, noha bizonyára nem vak azok iránt az érdekek iránt, melyeket a nagyobb gazdasági és politikai területek s a nemzetközi összefüggések biztosítanak, néhány év óta a külön magyar vámterületet követeli, még pedig természetesen, nem azért, hogy az papíron maradjon, hanem hogy valóságos vámvédelmé legyen a fejlődő magyar iparnak. Mialatt elborzad, a mint mondja, panamarendszerén, melyet az iparfejlesztés címén folyó állami szubvencionálás jelent, azért ezt a szubvencziós-rendszert sem tudja elég szigorú szemmel nézni, mert coûte que coûte szükség van a kapitalista és bourgeois termelés és hatalom teljes kifejlődésére, ez pedig csak ipari fejlődés formájában történhetik, mely, ha még oly mesterséges is, ad új munkaaknákat, magához szíja a munkáskezeket, erős munkásosztályt teremt s az állam bírja aztán ezek bérharczait, melyekből való erőszívásuk segíti őket a politikai hatalom felé. Egyszóval: akár védővám, akár államsegély, akármi egyéb útján, de csak ipart, ipari fejlődést és iparfejlesztést!

Nos, itt a krízis és rémségesen ráczáfol minden iparvédelemre s iparfejlesztésre. Amerikában s általában a védővamos világban a protekcionizmus arra kellett, hogy, kívül tartván a külső versenyt, a belső versengést kartellekkel lebirhatóvá tegye, a termelőket zárt hadba állíthassa a fogyasztókkal szemben, s az otthon felsrófolt árakkal fejlesztvén és pénzelvén a honi ipart, lehetővé tegye a leszállított áru exportot, az idegen és védekező piacsterületekre való benyomulást. Viszont ez a kartellirozás, mely első sorban a nyersanyagok árát srófolja fel, rettenetesen megdrágítja a feldolgozó iparokat, s viszont, ha ezek resztringálódnak, nem tudják felszíni a nyersanyag iparok terményeit. A kartell végső soron túltermelésre és krízisre vezet, s minthogy éppen a védővampolitika az, mely a kartellpolitikát lehetővé teszi: egy ret-

tenetes katasztrófa tanítja meg a világot arra, hogy a védővám, melynek szabályozó erejétől a krízis lebirását várták, matematikai biztossággal vezet a krízis felé.

S mint a védővámval való iparvédelemnek, az állami segélylyel való iparfejlesztésnek is egy kissé libabőrözhet a háta a mai krízis közepett. A magyar iparfejlesztés ugyan nem lehetett elég nagystilű arra, hogy megalakítsa a versenyképes magyar ipart, de a meglévő magyar iparban azért felbukkantatja most a rémet: a túltermelést, s ezzel a munkásfelesleget. Némely ágakban, mint teszem a bányaművekben, még jajgatunk munkás után, de már a budapesti gyárakban kezd megmutatkozni a resztringálás és a redukció, kétes ekszintenciák és vállalatok kezdenek potyogni, s velük a munkásaik, a kik a konjunkturának nem sok hasznát látták volt, de a krízis szelét legközelebből érzik. A mely megfigyelésünk persze nem azt mondja, hogy lehetne jobban is. Csak annyit mond, hogy a mily szükséges és nagyszerű fejlesztő hatalom a kapitalista termelés, annyira inherens vele a krízis és nincs az a kitalálás, melylyel ki lehetne gyógyítani ebből a nyavalyájából, mely végre is halálát fogja okozni.

S legkülönösebben világít rá a krízis általában az elzárkózás, a politikai és gazdasági kínai falak rendszerére. Bebizonyosodik, hogy a nemzeti féltékenység, a piaczi elbástyázódás, az idegen verseny kívültartása csak a gazdasági áldás és bőség szabad forgalmának és terjeszkedésének állja útját, de ha beüt a nyavalya, a pénz szűke ellen még csak koleraquarantaine sincs, s ha a wallstreeten megreng a föld, azt azon huszonnégy órán belül nyomon követi a pusztulás Hamburgban éppúgy, mint Budapesten. A pénzbőség napjaiban lehetett szabályozni, ki fölözze le, ám a pénzsűke egyforma rettenetességgel szakad rá azokra, a kiknek, a mint Amerikának, a sok pénz is mindig kevés volt és ránk, a kiknek még kevés is alig jutott. A szociális olajcseppel megkent modern gazdasági katekizmus kategóriáinak nagy *Umwertungja* megy végbe a rettenetes krízis formájában, s ma már talán olyanok is átlátják, a kik semmiképp sem kerülhetnek manchesterság gyanujába, hogy a szabad forgalom megkötése éppen azt nem tudta elérni, a mire kieszték: a termelés szabályozását.

Jegyzetek.

Magyar indolencia. Egy idő óta mindegyre szaporábban kapjuk fejünkre külföldről a hideg vizet. Vékonyabb-vastagabb sugárban, ibrikből-rocskából, néha öblösebb dézsából is, de pontosan kapjuk, jóformán minden héten. A külföld képes lapjaiban még legforróbb kánikula idején is súlyos prémdíszben ábrázolt «lovagias magyar nemzet» évtizedeken keresztül sem részesült annyi hideg vízben, mint Széll Kálmán távozása óta Tisza István, Fejérváry és legújabban Wekerle miniszterelnöksége alatt. Báró Fejérváry kormányzása idején még csak vigasztalhatták magukat a hazaffy-búba borult magyarok, hogy így meg amúgy — kakas csipje meg — mindenki tudja, merről fú a szél és miért locsolják ránk a külföldi sajtóban azt a sok csipős hideg vizet, melybe a fokozottabb hatékonyság kedvéért egy kis olcsó vitriolt is bele ordinált valamely titkos hazai felcser — Wekerle Sándor miniszterelnököt és tulipános nemzeti kabinetjét azonban nem lehet meggyanúsítani azzal, hogy titokban méregkeverő felcsereket tart, kik suttymban vitriolos vizet szállítanak a külföldi sajtónak s még pénzt is adnak neki, hogy a szállított mérges vizet a lovagias magyar nemzet szittyá fejére öntse.

Ilyen Tofana-munkáról a tulipán-korszakban szó sem lehet és mégis mi történik?

Az, hogy főleg a német és az angol sajtóban jóval ellenségesebb hangok támadnak ellenünk másfél év óta, mint azelőtt bármikor, bármely kormányzat alatt. Ki informálja a nagyobb német és angol lapokat, nem tudjuk, de hogy veszedelmesen jól végzi a dolgát, azt tapasztalhatjuk, ha tetszik, minden héten. Ingyen ezek a külföldi lapok tudvalevőleg semmit sem csináltak — borsos ára van hasábjaikon még a legbanálisabb színházi reklamnak is csak úgy, mint a czipőfényház, vagy a borotva-fenő szíj hirdetésének — nem volna tehát minden pikantéria nélkül való, ha egy kitűnő orrú Sherlok Holmes kiszimatolná, hogy honnan és kitől kerül az a pénz, mely a lovagias magyar nemzet fejére permetezett hideg zuhanyok elhelyezésére és működésbe hozatalára elkerülhetetlenül szükséges. Mert olyan naiv ember talán csak még sincs ebben a felette boldog országban, a ki azt képzelje, hogy a külföldi sajtó önmagától érdeklődik irántunk és a saját politikai meggyőződéséből tart közállapotainkban valamit jónak vagy rossznak.

Méltóztassunk tehát belenyugodni, hogy odakünn — mondhatni — semmit sem tudnak rólunk. Alig haladtunk valamit a vidám Tissot óta és semmivel sem vagyunk messzebb, mint Szófia vagy Cettinje. Ezért vannak annyira kellemesen meglepetve összes kitűnő külföldi látogatóink, ha Budapestre érkezvén, itt nem vadbőrökbe, hanem angol posztóba öltözött embereket

látunk, kik látszólag senkit sem esznek meg, ellenben dörgő éljenriadallal agyonünneplik és agyon tartátokezzák a kitűnő látogatót. Ugyanaz a kellemes csalódás örvendezteti őket, mint az Afrika-utazót, ha véletlenül a kannibál becsuana-négerék földjére tévedvén, ott megvendégelik kimbombóval, banánával és papaiával — a helyett, hogy félangolosra sütnék és megennék.

Ezzel tehát legyünk tisztában és ne képzelődjünk.

A külföldi sajtó támadásainak — ára van. A ki leszúrja értük a taksát, jól tudja, hogy miért cselekszi. A baj az, hogy mi nem tudjuk. S itt rögtön meg kell jegyezni, hogy a derék Björnson ismeretes támadásai a «März»-ben és a «N. Fr. Presse»-ben nem esnek ebbe a kategóriába. A németté vedlett renegát norvég, kit a saját hazájában távolról sem fujnak föl annyira, mint a még csak közepes talentumokban is oly megindítóan szegény Germánia éppen ő vele megcselekedte — az aggkori elmeagyongóság természetes áldozata és semmi egyéb. Az agitátor tótockák körülhízelegették, körül-tömjéneztek, alázatosan meghajlongták, segítségét kérték, neki, a nagynak, a híresnek, a «norvég óriás»-nak — a mint istenben boldogult szegény Vályi Béla egykoriban, a «Csöd» előadása idején kifejezte magát — s a hiú öreg kötélnek állt: lefórmedte cikkeiben a barbár magyarokat, kik ungarokká akarják átgyúrni a sivalkodó és gyenge csibehúsú slovákokat.

A senilis öregot hiúságánál fogva csípték fülön a tőröcszentmártoniak; ingyen írta meg pöfeteg frázisait és nem tartozik a komolyan veszedelmes permetezők közé. Azokat kellene megismerni, a kik óvatosak, okosak és veszedelmesek.

Könnyű azonban belátni, hogy ez alighanem lehetetlen föladat. Megragadni és a nyilvánosság szégyenoszlopához kötni ezeket az urakat nem lehetséges. Védekezni ellenben nagyon is lehetséges titkos aknamunkájuk ellen.

Toll ellen tollat, cikk ellen cikket, pénz ellen pénzt — nagyon is ki lehet játszani és pedig teljes sikerrel, ha a lovagias magyar nemzet ezidőszerint való vezérei e rendkívül fontos munkára, sokkal kevésbé fontos hazaffy-munkájuk közben egyáltalában ráérnének.

Úgy látszik azonban, hogy vagy nem érnek rá, mert semmi sem történik, vagy nincs, a ki ezt a — nem győzzük eléggé ismételni — rendkívül fontos munkát elvégezze. A kabinetnek nincsenek sem publicistái, sem írói. Helyesebben fogalmazva meg az igazságot: a kabinet rangján alulinak tartja, hogy a valóban alkalmas publicistát és írot fölkeresse és erre a munkára megnyerje. Mert a valóban alkalmas, tehát értékes magyar író még mindig eléggé spanyol grand (vagy koldús) ahoz, semhogy önmaga ajánlkozzék. A melyik megteszi, az nem ér egy hajító fát. Azt kell megtalálni és meg-

kérni — igenis, megkérni — a ki nem teszi, a ki nem ajánlkozik és a ki van olyan ponderábilis írónak, mint a kabinet bármely tagja miniszternek. Mert miniszter ebben a tüneményesen boldog országban csak úgy lehet bárki, mint akár Szófiában, vagy Cettinjében . . .

Híres magyar indolenciánkkal nem megyünk semmire.

Legyen tehát már egyszer vége: vegye kezébe a miniszterelnök ezt a dolgot és szervezze az önvédelmet kifelé. A ki lekicsinyli a bajt, az lehet nagyon bátor férfiú, de nem túlságosan okos ember. Az ellenségesen sugalmazott külföld antipathiája nem lehet közömbös senkire; hatását megérzi a politikus, a kereskedő, az iparos, a mezőgazda és mindenki, le egészen az utolsó bocskoros székelyig, a ki kivándorolván, gyakorta az ellenünk megnyilatkozó külföldi antipathia miatt nem képes munkához jutni.

Ez okon sutba az ősi indolenciával és kezdődjék az erős önvédelem. A ki e sürgősen szükséges önvédelmet helyesen és gyorsan szervezni fogja és a rátermett férfiakat megtalálja, van olyan bölcs államférfi, mint az, a ki egy már lángolva égő épület előtt az oltás elrendelését előbb «beható megfontolás tárgyává» akarja tenni.

*

Színház-verseny. Ad notam — részünkről minden kellemetlenkedő szándék nélkül — lóverseny vagy akár: őszi meeting, mert körülbelül és nagyjában ez lenne a legtalálóbb kifejezés arra az elkeseredett küzdelemre, mely a lelkes színházbarátot mostanában jóformán valamennyi budapesti színház körül (és belül) meghökkeníti. Még csak az őszi meetingre nyergelték a színházak a darabokat és máris oly heves nyargalászás folyt a célkarika: a tele pénztár felé, hogy szinte szédületes ez a jobb ügyszó méltó nagy buzgalom, mely a téli és a tavaszi szindarab-futtatások idején fogja majd elérni eddig soha nem képzelt tetőpontját. Kiszámíthatatlan, hová fog vezetni ez a lihegő erőlködés, — annyit azonban már e most «lezajlott» három hónapos őszi-meeting eredményeiből is meg lehet kockáztatni, hogy a valóban értékes művészet kilogrammjaiból minél kevesebbet súlyoztak rá a versenyre nyergelt szindarabokra és mindkét nembeli művészekre. A küzdelem az egész vonalon a tele pénztárért dül és csak mellékesen a művészetért. Szerződészegések, elhódítások, keresztbe-lovaglások és máségyébb gyanús illatú csalafinták vitetnek harciba a siker érdekében, a mely mindig és örökké és kizárólag: a kassza. Szó sincs róla, a tele ház és a tele kassza szép gondolat, de akkor talán engedni kellene valamit a frázisokból is és nem kellene azzal kevélykedni, hogy a színház «műintézet». Tíz évvel ez előtt talán még az volt, ma már az Operaházat kivéve, a melyben többnyire komolyabb művészi munka folyik —

egyik sem az. Nem kivétel nagyjában és egészében a Nemzeti-színház sem, mely szintén résztvesz a többiek heves versenyében, s egymásután löki szinpadra és buktatja el darabjait részint azért, mert a lázas sietség miatt nem ér rá, hogy egy szindarabbal egy-két hétnél tovább foglalkozzék, részint azért, mert a publikum elé dobott úgynevezett «eredeti» darabok többnyire hiányosan vannak megcsinálva, íróasztal mellett készültek, egyszóval: éretlenek. Képtelenség, hogy az így nyersen szinpadra hurczolt darab a külföldi szerzők kipróbált, szinpadon készült munkáival fölvehesse a versenyt, s ez okon tisztára csak véletlen, ha egyik vagy másik mégis csak megállja ideig-óraig a helyét és nem bukik orra már a bemutatón. Mert ezekkel az úgynevezett «eredeti» darabokkal a kegyes padovai Szent-Antalon kívül — mondhatni — senki sem foglalkozik. Ha bármely okból szinpadra kerülnek — éretlenül kerülnek oda és sorra buknak. Így járt legutóbb a «Mégváltás» című eredeti dráma is, a mely egyébként se nem eredeti, se nem dráma, hanem egy ügyes ujságíró nem éppen ügyetlen surrogátuma egy csomó más szindarab-ból, melyekhez már bőven volt szerencsénk. A darab akár mint szinpad, akár mint irodalmi mű teljesen értéktelen, de ha már — bármely okból — színre került: meg kellett volna előbb csinálni és csak azután bocsátani közönség elé. A színház könnyen keresztül-gázol egy szindarabon, a legázolt szerző azonban nehezen tápázkodik föl és még nehezebben juthat másodsor szóhoz, hogy a publikum előtt a csorbát kiköszörülje. Nyugodtabb munkával mindezt el lehetne kerülni. Ennek azonban — úgy látszik — vége. A színház-verseny általános lázá erősödött, mely hovahamarabb el fog sorvasztani minden figyelemreméltó művészetet. Addig is, ime, azzal mulatozunk, hogy hébe-hóba falra hányjuk a borsót és nem ringatjuk magunkat illuziókban.

*

Stájgerolnak a gyógyszerészek. A halhatatlan Aesculap alighanem örül odafenn a Parnassus fényességében, hogy szeretett kedvencei: a gyógyszerész urak, szintén lépést tartanak a korrall és szintén stájgerolnak, föl akarják emelni a gyógyszerek árát. Helyesebben szólva — fölemelnék, ha a belügyminiszter megengedné. Ez azonban még nem egészen bizonyos, sőt nagy a gyanú, hogy nem is fogja megengedni, bár oly világos, a dolog, mint a vakablak, hogy a gyógyszerész urak szándékánál jogosabb és indokoltabb nincs a világon. Minden megdrágult. Tizenöt év alatt az általános ár-emelkedés meghaladja a 48%-ot. A sevillai ananásztól kezdve az ujbudapesti fogpiszkálógig minden, de minden drágább — csak a patika nem. Az éppen oly nevetségesen olcsó ma is, mint tizenöt év előtt volt. Csak körül kell nézni. Régen véres dulakodás folyt egy-egy

patikáért. Kormányok zsiros koncz gyanánt osztogatták. Ma nem kell az ördögnek sem. A legifjabb és a legöregebb gyógyszerészsegéd valóságos megvetéssel hártja el magától a szegény szerencsét, hogy patika-engedélyt kapjon. Se a fővárost, se a minisztert senki, de éppen senki sem molesztálja patikakérvényekkel, annyira, hogy minap rendőri karhatalommal kellett egy szerencsétlen gyógyszerészsegédet rákényszeríteni, hogy elfogadjon egy úgynevezett «jó forgalmú» gyógyszerterát, a mely mindössze silány 80.000 korona forgalmat csinál. Ily szomorú körülmények közt teljesen indokolt szándék a stájgerolás, mert végre is tűrhetetlen, hogy a gyógyszerterák 40 perzenttől 800 perzentig skálázó mizerábilis haszna ne emelkedhessék a 48%-os általános drágulással lépést tartva, legalább is 1000—1500 perzentig, mint a hogy ez például az antipyreticumoknál, mérgeknél, opiatoknál és az összes alcalikus sóknál már régen megvan. Könnyű belátni, hogy ha a belügy-miniszter nem engedélyezi a stájgerolást, az összes gyógyszerészek hamarosan tönkremennek, a patikák bezárulnak s a tönkrement patikusok egytől-egyig a szegények menházának lesznek sajnálatraméltó «táponcz»-ai.

★

Kávéház és «mozi». A kávések megrémülve konstatálták az elmúlt héten, hogy Budapesten sokkal több a kávéház, mint a mennyi csekély három—négy száz perzentos hasznocska mellett szerényen meg tudna élni s ugyan e miatt sirnak a mozgófényképes termek és lebuajok tulajdonosai is. Hogy mennyi Budapesten a kávéház, azt pontosan talán még a statisztikai hivatal sem tudja, a népszerű nyelven «mozi»-nak elkeresztelt mozgófényképesekről azonban már pontosan kisütötte egyik esti lap, hogy számuk száznál többre emelkedett s a francia Pathè-Frères-czég még mindig egyremásra rendezi be őket hitelre és megfelelő búsás provizióért. Tehát még sokkal több lesz, mint a mennyi van és kávéház is több lesz egy hét múlva, mint a mennyi egy héttel ezelőtt volt. Ennélfogva általános köztük a siralom, hogy nem tudnak megélni s általános, sőt forró sziveikben az óhajtás, hogy álljon sarkára a tettes előljáróság és ne osztogasson boldognakboldogtalannak koncessiót. Le az utánunk következőkkel! Le a piszkos konkurrencziával! Elegen vannak. Színarany igazság, csakugyan elegen vannak, de azért csak hadd osztogassák a tettes előljáróságok minél bővebben a koncessiókat, nem lesz ebből kár, csak haszon. Minél nagyobb a konkurrenczia — annál hasznosabb a publikumra, mely Budapesten több kávéházat és mozit fogyaszt, mint a Balkán összes nagyobb városai együtt véve. Már pedig kár lenne szép ifjú fővárosunk nemes balkáni jellegét a kávéházak és mozik korlátozásával kockára tenni, hadd találja meg a nyá-

jas idegen vendégszerető falaink között a Keletet a maga gazdag pompájában — minden banális nyugati kultúra nélkül. — A mozi-ellenes áramlat egyébként czélt ért, mert Boda főkapitány új vállalkozás számára engedélyt többé nem ad. Elég helytelen intézkedés, mert így most már jó hosszú időre ki van zárva, hogy — megegyék egymást. Már pedig ez lett volna a helyes.

★

János vitéz — Wiáner Michl. Fedák Sári, a száz szeriás «Bob herczeg» és a háromszáznál is magasabb szeriás «János vitéz» itt hagyja hűtlen budapesti tisztelőit és Bécsbe teszi át főhadiszállását: osztrák színésznő lesz. Pitykés, ostoros, nyalka János vitézből: wiáner Michl, az operett színházzá vedlett Rajmund-Theater szolgálatában — ha igaz. Az azonban rideg igazság, hogy csakugyan elmegy. Miért? Mert a szerencsétlen és élheterlen Vidor Pál tragédiája óta budapesti tisztelői kivetették a szívékből. A pénz fanyar illata csapott a tisztelők kényes orrába s ezt nem tudták megbocsátani dédelgetett bálványuknak. Legyen ez komoly memento minden fiatal primadonnának. Szeresse a pénzt, de vigyázzon, hogy rajta ne kapják. Ne feledje, hogy a tömegek hódolata érzékeny — nem tűri bálványán valamely hasznos vágynak még árnyékát sem — ha pedig rajta kapja: elfordul tőle és a faképnél hagyja. Az így szerzett népszerűtlenség pedig olyan, mint a borból szűrt eczet: soha többé nem lesz belőle bor.

Szemle.

A főváros az élelmezés drágasága ellen. Az élelmiszer drágaságot főleg két körülmény tette naggyá. Az egyik: az élelmiszer kivitel prémiummal díjazott erőltetése, a másik meg a fővárosi élelmiszerforgalom és kereskedés teljes megbízhatatlansága. A főváros élelmezési politikájának főirányelve az, hogy milliókba került csarnokaiban legyenek bőven bérlők, akiknek a béréből ezeknek a fényűző befektetéseknek öt-hat százalékos kamatját kiperéseli. Hogy ezek a bérlők azután, hogy uzorázzák ki a fogyasztót, hogy a termelő megtalálja-e számítását a csarnoki fölhozatalakból stb., avval a főváros édes-keveset törődik.

Most a főváros azt kéri az államtól, hogy nagy, igen nagy kedvezménynyel doboljon minél nagyobb élelmiszer forgalmat a vásárcsarnokba. Hogy ennek a forgalomnak a szervezésével, irányításával mi lesz, avval aztán már nem sokat törődik a mi derék municipiumunk.

No de azt hisszük, a kormány nem fog újból fölülni a fővárosnak. Sokáig támogatták kedvezményekkel az államvasutak a vásárcsarnoki élelmiszer fölhozatalokat és ennek daczára nőttön nőtt a drágaság. Ha már kedvezményt ad az állam — azért ellenértéket is kell köve-

telnie. Ez az ellenérték pedig csak egy olyan intézmény életbehívása lehet, mely az élelmiszer forgalmat a termelő, kereskedő és fogyasztó közé illeszkedve irányítja, vezeti és ellenőrzi. Ilyen munkát pedig sem a fővárosi, sem egyéb bürokráciától várni nem lehet.

Atlantica — szénkereskedés. Úgy lett, a hogy megjósoltuk: az Atlantika tengerhajós részvénytársaságból szénkereskedő lett. Most teszi közzé a társaság a hírt, hogy szénosztályt nyitott. De hogy a szén ne nagyon egyedül álljon, vasérczet is fog árulni a mi nagyreményű szabad hajósunk. Most már a jövőben igazán nem fontos, csinál-e az Atlantika jó hajós üzleteket vagy sem, csak az állam és különösen az államvasutak sok-sok szemet és minél nagylelkűbb ármegszabással rendeljen. Na és erre van kilátása az Atlanticanak, mert az igazgatóságában elsőrendű pártfogók ülnek. A legkisebb közöttük egy aktív m. á. v. direktor, a ki minden bizonynyal a m. á. v. érdekeinek védelmére ül a társaság igazgatóságában.

Drágábban viszi az osztrák államvasút a magyar tejet. A magyar mezőgazdasági termékek kivitelének több mint 80%-a osztrák vasutakra, osztrák vasutakon át megy. Ezért fontos, életbevágó az, hogy a magyar kivittl érdeklőleg milyen tarifákat csinál az osztrák. A tarifák megszabását illetőleg tudvalevőleg szabad kezelt kapott az osztrák kormány. Csak az egyenlő elbánás elve köti annyiban, hogy egyugyanazon irányban menő magyar árut nem tarifálhat drágábban, mint az egyugyanazon irányban menő osztrák árut. Hogy már most a magyar mezőgazdasági kivitelnek megint jó harmadrésze nem ugyanazon irányban megy, mint az osztrák áru és így más, magasabb tarifákat kell fizetnie, mint az osztrák árúnak, arról már nemcsak nem tehet, de igazán nem akar tenni az osztrák kormány.

Idevágólag most egy érdekes hírcskét olvasunk egy osztrák napilapban. Szórol-szóra így szól: «Az államosított Nándor császár vasút a tejet mérsékelt gyorsárú helyett a II. osztály fuvardíja szerint szállította eddig, most azonban ismét a mérsékelt gyorsárú díjtételeit fogja alkalmazni a tejnél. Ez a díjemelés csak a nyugoti magyar megyékből Bécsbe és vidékére küldött magyar tejet fogja sújtani, mert e vasútvonalon az osztrák tej javára olyan díjkezdvezményt fognak később életbe léptetni, a melyet a magyar nép igénybe nem vehet.»

Ime, a kiegyezési akták még meg sem kapták a parlamenti jóváhagyást és már így használja a tarifapolitikában visszkapott «szabad kezét» Ausztria. És haszabad az osztrák lapok biztatásainak hinnünk, ez így fog folytatódni a magyar kiviteli cikkek egész vonalán.

Ezért kell nekünk sürgősen gondoskodnunk olyan szervek életbehívásáról, a melyek élénk szemmel nyomon kísérik Ausztria tarifális harczi készülődéseit.

Nő a pénzhiány. A magyar üzleti élet pénz, helyesebben hitel hiánya mind válságosabb mérveket ölt. Sem a külföld államai, sem Amerika, a hol pedig a pénzügyi krízis közvetlen okai föllelhetők, nem áll olyan szomorúan pénz és hitelhiány dolgában, mint a magyar üzleti világ. Ezért is, no meg főleg azért, mert ez a magyar pénzügyi zavar már jóval a külföldi válságok előtt keletkezett és mind nagyobb mérveket ölt, meg merünk rá esküdni, hogy a magyar pénzkrízisnek nem a világkrízis az oka, hanem — Ausztria és a mai kormány. Igen, ez az oka, okozói pedig az osztrák és magyar bankok. Ausztria bankjai iszonyúan haragszanak a magyar kormányra, hogy ez az önálló vámterület mumusát még mindig nem ütötte agyon. A magyar bankok nagy része pedig annyira az osztrák bankok zsebében van, hogy kénytelen velük együtt haragudni és minden hitel forrását a magyar üzleti világ előtt bedugaszolni. És mert ez így van, így tarthat is ez még vagy tíz esztendeig, míg egy újabb, az Ausztriával való viszonyt végleg rendező szerződés létre nem jön. Már pedig ennek fele sem tréfa. Így elbánni az üzleti világban résztvevő apró és nagyobb individuumokkal nem szabad. A politikának, a kormányzatnak, a társadalmi érdekeltségnek ezt a játékot így tovább üznie nem szabad, hanem — ? Hanem vagy őszintén minden részleteiben tisztázni kell az Ausztriával való gazdasági barátság minden föltételét, minden kötelezettségét, vagy ha ez nem lehet, olyat kell rúgni a mi igen tisztelt gazdasági társunkon, hogy több mint két milliárd koronányi magyar földre csempészett portékáját darabokban kelljen összeszedni. Igaz, hogy ebből is krízis lehet, de inkább legyen egy egyszeri méreteiben megbecsülhető krízis, mintsem hogy napról-napra gyöngüljön, pusztuljon a magyar közgazdaság.

Az UJ SZEMLE

megjelenik minden hó 1-én és 15-ikén.

Előfizetési ára:	Az előfizetési pénzeket legcélszerűbb utalványon az UJ SZEMLE kiadóhivatalához.
Egész évre 24 kor.	Budapest, VIII., Rákóczi-út 17, beküldeni.
Félévre 12 kor.	Előfizetni lehet azonban minden könyvkereskedés utján.
Negyed évre 6 kor.	
Egyes szám 1 kor.	

Az UJ SZEMLE kiadóhivatala.

TARTALOM: Az orgsz-angol egyezmény, írta: *Vámbéry Ármán* — A liberális kormányzat. — Fiume és a tengerhajózás. — A bagdadi vasut. — Elzárt ország, írta: *Csoór Gáspár*. — Krónika, írta: *I-s*. — Jegyzetek. — Szemle. — Hirdetések.

FELELŐS SZERKESZTŐ: **ABONYI ÁRPÁD.**

Franklin-Társulat nyomdája.

Olajfestésű arcképek. 300 koronától 1000 koronáig vászonra festve, életnagyságban, élőmintáról vagy fényképről is, valamint bármennemű festendő képek teljesen művészi kivitelben megrendelhetők:

Budapesten, VIII., Szűz-utca 3. szám alatt

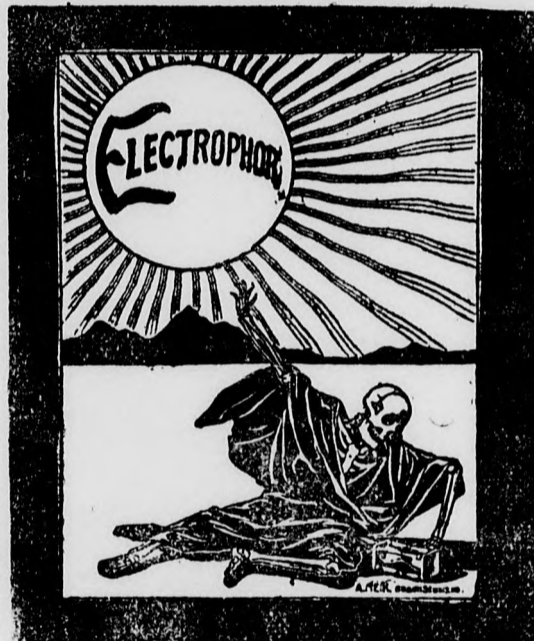
SÁRRÉTI DARÓCZY festőművész műtermében.

Rendkívül finom érzéssel és diskrét egyéni modorossággal igazán jól megfestett, szemet és lelket gyönyörködtető műveim már eddig is sok budapesti és vidéki szalónok elsőrendű gyönyörű díszét képezik. A műpártoló közönség becses figyelmébe ajánlom a magyar hősök: **Rákóczy, Kossuth, Petőfi, Aradi vértanúk arcképeit, szentképeket, tájképeket stb. mint általam is festett és festendő mesterművek megrendeléseit.**

Vagyonos uri emberek mint művészpártfogók kerestetnek!

Az élet megújítása és meghosszabbítása az eredeti amerikai „Elektrophor“-ral.

Villamos orvosi gyógyító készülék magánhasználatra!!



A villamosság életerő!

A szenvedő, gyengélkedő és gyenge szervezetű emberiség figyelmét felhívom arra, hogy ezt a villamos készüléket használja, mert az Elektrophor erősíti az idegeket, megújítja a vérünket, élcsíti az eszüinket és érzékünket, a vérkeringésének és idegrendszerünknek a szabályos működését biztosítja és megóv bennünket minden betegségtől. Bourg dr. tanár, a párisi egyetem orvosi fakultásának tagja, az Elektrophorról a következőképp nyilatkozott:

„Nemcsak köszvény, reumát, görcsöket, idegességet és asthmát gyógyítottak vagy legalább is enyhítettek ezer meg ezer olyan esetben „Elektrophor“-ral, a melyben az orvosok tudománya csődött mondott, hanem idegbetegségek, fejfájás, kólika, fülzúgás, álmatlanság, hipochondrikus állapotban levőknel, de különösen székrekedésben és aranyérbn szenvedők baja ellen alkalmazva, egy néhány nap mulva, de sok esetben néhány óra mulva is csodálatos enyhülést észleltek. Fájdalmas női betegségekben szenvedők majdnem biztos enyhülést és gyógyulást nyernek. Áldott állapotban levő nők sikerrel használhatják.”

Nem romlik! örökké tart! — Egy teljes kis készülék ára 25 K. Gyenge szervezetűek részére. Egy teljes nagy készülék ára 50 kor. Idült betegségek gyógyítására. Különleges Elektrophor igen erős árammal 100 kor. A pénz előleges beküldése vagy utánvét mellett szállítja **Auffenberg József Budapest, VII., Verseny-utca 6.** Az „Elektrophor” telepek nélkül ad villamos áramot évekig. Kötő működéséért kezességet vállalok. Kezelése könnyű, miért is elismeréssel nyilatkozik használója rendszerint.

Magyarok! A kész ruha bécsi gyári munka!

Klein Adolf férfi-szabó-üzlete

Budapest, VI., Desseffy-utca 23. sz.

Készít mérték szerint öltönyt vagy felöltőt 15 forinttól feljebb valódi gyapju-szövet maradékból. — Több évi tapasztalatomat Neuländer Testvérek és Weiner és Grünbaum cs. és kir. udvari szabóknál szereztem.

Művészes munka.

KAKUK ISTVÁN orthopäd műcipész-mester

Budapest, Mária Terézia-tér 15.

Készíték fájós-, fagyos-, törött- és ludtalpu lábakra jó járásu czipóket. Parafás és gépes czipókben különlegességeket magyar, francia és angol szabászat szerint, a modern kivánalmaknak megfelelően.

Kérem társadalmunk előkelőségeit, hogy alkalmi megrendeléseikkel megbizni méltóztassanak.

Minden előítéletet legyőzött már a

„RASOL“ KÉS NÉLKÜL BOROTVÁLI!

EGÉSZSÉGES! KELLEMES! OLCSÓ!

1 kgr. ára 30-szori borotválkozáshoz K 2.40 helyben, vidéken 3 K előzetes beküldése mellett bérmentve. Utánvét 20 fillérral drágább. — Egyedüli készítő:

„RASOL“ VEGYIPARI VÁLLALAT
Budapest, VI., Váci-körút 55. sz.

Postai és vasuti szétküldés naponta a világ minden részében. Kapható minden drogeriában és jobb fűszerüzletben.

Az oly csunya és kellemetlen női arczszőr eltávolítására legalkalmasabb a néhány perc alatt a szőrt az arczról vagy kézről minden fájdalom nélkül eltávolítja. 1 doboz ára 2 K helyben, vidéken K 2.50 előzetes beküldése mellett bérmentve. Egyedüli készítő

RASOLIN

„RASOL“ VEGYIPARI VÁLLALAT
Budapest, VI., Váci-körút 55. sz.

Postai és vasuti szétküldés naponta a világ minden részében.

Raktárak Budapesten:

Török József gyógyszertárában,	Király-utca 12. szám.
Neruda Nándor drogueriájában,	Kossuth Lajos-utca 7. sz.
Molnár és Moser	Koronaherczeg-utca 11.
Detsényi Frigyes	Marokkói-utca 1. szám.
Detsényi Károly	Fürdő-utca 10. szám.
Fodor Márton	Király-utca 31. szám.
Ács Mihály	Lipót-körút 27. szám,

és minden drogeriában és illatszerkereskedésben.

Szabadalmi szám 16.794.

BECK KÁROLY

épület- és műlakatos

szab. ablakszellőztető készülék és önműködő
zajnélküli ajtócsók-készítő.

Budapest, József-utca 14.

3500 darab már használatban van.

Mérték vétele végett sziveskedjék hozzám fordulni.

Ablakszellőzők árai:

Legnagyobb, legnehezebb és diszes	K 25.—
Rendes ablakok, iskolák, intézetek és ma- gánlakásokhoz	" 13.—
Könnyebb, szimpla ablakokhoz	" 9.—
Klozetablak	" 7.60

Költségvetések ingyen.

Ablakszellőztető készülékeimet a következő neveze-
tesebb helyeken használják: Nemzeti Kaszinó, Ke-
reskedelmi miniszterium, Ref. főgymnasium, M. kir.
Ludovica, Kispesti állami elemi iskolákban. Több
kórház és iskolában a fővárosban és vidéken is
kitűnőknek bizonyultak.

Elsőrangú szálloda a fő- és székváros
középpontján.

PANNONIA SZÁLLODA

Budapest, VIII., Rákóczi-út 7,
a keleti és nyugati pályaudvartól egyenlő távol-
ságban. A Nemzeti és Népszínház között.

Villamos vasuti közlekedés minden irányban.

...☎ TELEFON ☎...

Valamennyi vendégszoba és helyiség
villamos világitással van berendezve.

Fürdőszobák, diszes olvasó-terem, villamos
személy felvonó (Lift), gyönyörű üvegfedelű
télikert stb. — Folyosók, lépcsőház, fogadó-
csarnok és télikert légfűtéssel vannak ellátva.

==== Mérsékelt árak. ====

Glück Frigyes, tulajdonos.

**Az „UJ SZEMLE“ részére HIRDETÉSEK felvételnek
a kiadóhivatalban**

Budapest, VIII., Rákóczi-út 17. szám.

Alapítási év 1886.

KOVÁTS BÉLA

kocsigyártó

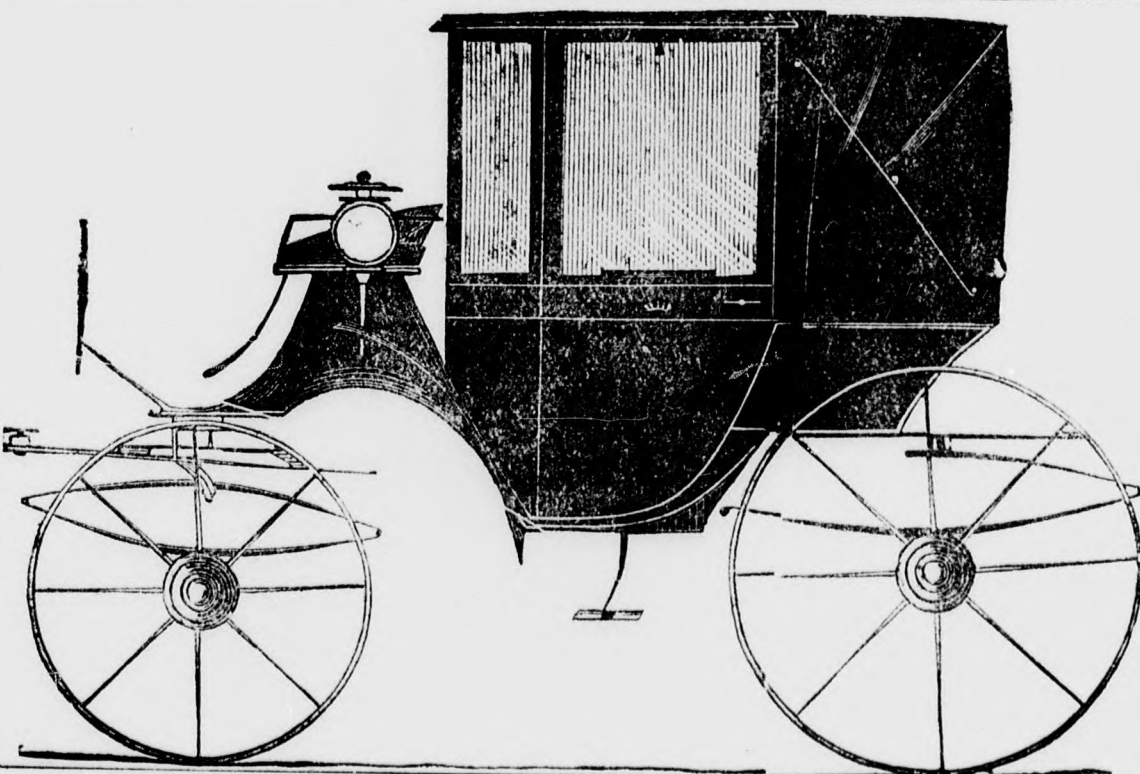
Budapest, V., Nádor-utca 39.

(a Curia mellett, az Országház szomszédságában.)

Ajánlja dúsán berendezett modern hintó-
kocsiraktárát, valamint kevéssé használt kü-
lönféle alaku szép és jó karban levő kocsijait
igen jutányos árban. — Használt kocsikat
becserél, vagy megvesz, átalakításokat és
javításokat elfogad. Végre kocsikat gon-
dozásra vagy bizományba elfogad.

**Költségvetéssel s legujabb képes árjegy-
zékkel szívesen szolgál.**

☛ Kitüntetve az ezredévi kiállításon. ☛



Franklin-Társulat nyomdája.