

A TEMESVÁRI BALKÁN IRODA
KIADVÁNYAI.

2. szám.

DR. SZÁVAY ZOLTÁN:

ARAD ÉS A BALKÁN

ÁRA 50 FILLÉR.

**A Temesvári Balkán Iroda
kiadványai.**

- I. A Délvidék és a Balkán kereskede-
lemföldrajzi kapcsolata.
Írta: dr. Fodor Ferenc.
- II. Arad és a Balkán.
Írta: dr. Szávay Zoltán.
- III. Mi legyen Magyarország szerepe a
magyar-bolgár gazdasági viszony
kiépítésében?



A TEMESVÁRI BALKÁN IRODA
KIADVÁNYAI.

2. szám.

DR. SZÁVAY ZOLTÁN:

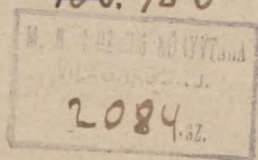
ARAD ÉS A BALKÁN

ÁRA 50 FILLÉR.



255639

103.956



Amikor a Vidéki Kamarák Központi Irodájának egy értekezletén, amelyet a magyar királyi kereskedelmi muzeum kiküldötteivel tartottunk, a balkáni feladatokra vonatkozólag egy rövidebb előadást kellett megkezdenem, V ar j a s s y Lajos dr., az aradi kamara jeles titkára közbeszólt, hogy mondanivalómat remélhetőleg egy költeménnyel fogom megkezdeni. Akkor beugrottam és a kérdéses vers annyira megnyerte a jelenlevők tetszését, hogy ez alkalommal is megengedhetőnek tartom, hogy vázlatos fejtegetéseimet ezzel a költeménnyel vezessek be. Furcsa dolog közgazdasági tárgynál költői alapokra támaszkodni, de a szóban forgó versben a kiváló nagyváradi poéta, D u t k a Ákos, a költőknek néha prófétai ösztönével érezte meg a balkáni problémának közgazdasági szempontból legérzékenyebb pontjait és felvetette azt a két kérdést, amelyből szerény véleményem szerint egy hasonló gondolatkörben mozgó előadásnak úgy szólván szükségszerűen ki kell indulnia.

A költemény ugyanis következőképp hangzik:

Hidat verünk az Operenciákon :
Cézár Bagdadba új utat akar !
Nó a hid az égő félvilágon,
Vérrel tapasztja millió magyar.

Egy lába itt áll már a vén Dunánál,
Az óriás hid rajtunk ível át.
Fölöttünk szárnyal álmában a császár
Lábánál látva kincses Indiát

A hid alól én félve nézlek népem,
S szivemtől néha megdöbbenve kérdem :
Mi lesz velünk, a hid ha összedül ?

S mi lesz velünk, ha germán mámorával
Itt zúg az élet mindörökké által,
S hidlábnál állunk tehetetlenül ?

Mint látható, ez a költemény magában foglalja ugyyszólván az egész problémát. Még vannak benne a közgazdasági végcélok: a hamburg—bagdadi összeköttetés kiterjesztése és biztosítása és pontos megjelölése annak a két aggodalomnak, amely előttünk e kérdésnél felmerülhet: **mi lesz, ha az egész szép terünk összedül és mi lesz akkor, ha a Balkánnak és Keletnek a központi hatalmakhoz való szoros kötelékei létesülnek ugyan, azonban a germán versennyel szemben nem leszünk képesek a bennünket megillető előnyöket a magunk részére biztosítani?**

Ami az összedőlés veszedelmét illeti, előlött röviden napirendre térhetünk. A végső győzelembe vetett hitünk annyira erős, a balkáni államokhoz való szoros kapcsolatunk feltétlen szükségessége annyira világos, hogy a kétkedés talán nem is hiba volna, hanem egyenesen bűn. Ami azonban a másik aggodalmat illeti, ez már sokkal komolyabb és mérlegelendőbb valami, mert bizony nagyon kell félnünk attól, **hogy a magyar faj sajátos halogatásával lekéssük a csatározást a rajtunk keresztül dühöngő forgalomhoz.** És azt is nagyon jól tudjuk, hogy a mi kiváló germán szövetségeseink a világkereskedelmi csatatéren alapos és a kiméletlenségig erős, mint ahogy ezt a tenyleges háboruban tőle megszoktuk és a német faj biztonságával és előrelátásával már tényleg nagyon keményen meg is kezdte üzleti mérkőzését a Balkánon.

Hogy milyen alapos és intenzív ez a német munka, arra nézve elég utalnom arra az egyetlen körülményre, hogy Németországban eddig már több száz olyan egyesület és kereskedelmi közület támadt, amely kizárólagos céljának a balkáni összeköttetések fejlesztését tűzte

ki. Ugy megszaporodtak ezek egyesülések, hogy a mértékadó német körökben már komoly terveket dolgoztak ki az illető balkáni egységeknek központosítására és feladatainak körülhatárolása iránt, hogy ezáltal a közgazdasági erők szétforgácsolását minden eszközzel megakadályozzák. A németeknek a keleti piacokkal kettős céljuk van, egyrészt pótlékot kell keresniök a világháború folytán elvesztett európai és tengerentúli piacokért, mert ezek egy részét minden valószínűség szerint véglegesen megszállta ellenségeink ipara és kereskedelme, másrészt pedig magasabb szempontokból minden módon törekedniök kell arra, hogy a balkáni államokat a legszorosabb gazdasági kötelezésekkel véglegesen magukhoz fűzzék. A németek tehát nagy célokért nagy erővel küzdenek, azonban ez bennünket csak új erőfeszítésre kell hogy ösztönözzön, mert míg a Balkán a németeknek csak pótlék elveszett, vagy elveszítendő piacaikért, **addig nálunk ez az egvedüli terjeszkedési lehetőség.** Ebben a küzdelemben kishitűnek lennünk nem szabad, de nem is indokolt, mert földrajzi fekvésünk s ebből következő ifál helyzetünk olyan előnyt jelent számunkra, amelynek birtokában céltudatos munkával saját érvényesülésünket feltétlenül biztosíthatjuk.

Nézzünk azonban szeme közé még egyszer a Balkánnak, mint „jelszónak”. **A közgazdasági életben általában nagyon óvatosan kell bánnunk a jelszavakkal.** Ha a jelszónak nincs meg a kellő pozitív tartalma, sehol sem jelenthet nagyobb veszedelemet, mint éppen közgazdasági téren, ahol minden tévedés vagy celtalan munka a legkomolyabb gazdasági érdekeket fenyegeti. E kérdés vizsgálatával eljutottam a tulajdonképpen:

tárgyhoz és így ez alkalommal célszerűnek tartom mindjárt előre pár szóban röviden összefoglalni fenteggetéseim gondolatmenetét:

Meg kell állapítanunk, hogy a balkáni szükségletek fedezése ígér-e számunkra kívánatos eredményeket, vizsgálunk kell, fennforognak-e résziünkről az eredményhez szükséges földrajzi és gazdasági előfeltételek, ez előfeltételeket össze kell hasonlítani az eddigi kiviteli eredményekből kiolvasható tapasztalatokkal, fürkésznünk kell az eredménytelenség okait, ez alapon meg kell állapítanunk a legközelebbi jövő országos feladatait és részleteznünk azt a kérdést, milyen munkával kellene az országos feladatokba a Délvidéknek, különösen Arad városának bekapcsolódnia.

Ami az első pontot illeti, ezzel nagyon gyorsan készen lehetünk. Hogy a balkáni fogyasztó piac meghódításával mennyire érdemes törődni, arra elegendő bizonyíték a nagy terület és a lakosság száma. Csak Európában 650.000 négyzetkilométer területről és Törökországgal együtt több mint 43 millió balkáni lakos szükségleteiről van szó. A balkáni államok együttevén már 1913-ban is mintegy 2 milliárd korona értékű árut importáltak és a szám nagyon gyorsan fog emelkedni, mert a társadalom és gazdasági élet várható fejlődésével köztudomásulag párhuzamos, sőt még sokkal erősebb menetű az egyes fogyasztók szükségleteinek növekedése.

Ezzel a növekedéssel a balkáni államok saját iparának fejlődése nem tarthat lépést, egyrészt, mert az iparnak a tapasztalatok szerint, nagyon hosszú időre van szüksége, amíg megerősödhet, másrészt pedig, mert a balkáni államok ipara még mindenütt a kezdet nehézsé-

geivel küzd, a világháboru pedig a továbbfejlődést hosszabb időre megakasztotta. A két milliárd koronát kitevő bevétel tehát folyton növekedni fog, pedig ez a szám már önmagában is elég magas, mert hiszen ugyanebben az időben 1913-ban hazánknak vámkülföldre irányuló egész kivitele nem volt több 464 millió koronánál. A Balkán szükséglete tehát áruinknak csaknem korlátlan terjeszkedési lehetőséget nyújt s így nem is tartom szükségesnek újabb indokokat hozni fel emellett, mennyire érdemes ezzel a fogyasztó területtel foglalkozni, hanem áttérek az előfeltételek fennforgásának kérdésére.

Az előfeltételek kétfélék, földrajziak és gazdaságiak. Ami az előzőket illeti, ezeknek fennforgását már a térképre vetett első pillantás is igazolhatja. Egyedüli közvetlen szomszédjai vagyunk a Balkánnak és így természetes, hogy összeköttetésben kell állanunk. De a földrajzi relációk kedvező voltáról alkotott meggyőződésünk csak mélyebbé válik, ha a kérdéssel kissé alaposabban foglalkozunk. Nemcsak hogy a Balkánnak összes szárazföldi közlekedési utjai ősidők óta hazánkon vonulnak keresztül, hanem az is megállapítható, hogy **a Balkán felé vonuló közlekedési utjaink egyszersmind részünkre az egyedüli főközlekedési utak is.** Az északról délre és keletről nyugatra vonuló európai főutak hazánkat mindig elkerülték, mert az országot körülövező hatalmas hegységek a közlekedésnek különösen régebben csaknem elháríthatatlan akadályai voltak. Csak északnyugatról délkeletre vonult hazánkon keresztül olyan út, amely minden időben részese volt a nagy európai áruforgalomnak.

A Duna két partján vonult ez az út és a Duna mellékfolyói mellett nyult be

az ország különböző részeibe. Mert a Duna, mint ilyen, sohasem volt közlekedési akadály a partjain felvő területek között, hanem a közlekedésnek úgy közvetlen, mint közvetett főtényezője. A Duna nemcsak ezáltal vált a közlekedés előnyére, hogy hajókat hordott a hátán, hanem azáltal is, hogy utat tört a különben járhatatlan határhegyeken keresztül és a járható utak minden időben az ő és mellékfolyói által alkotott völgyekben vezettek végig. A Duna és mellékfolyói tehát csak szorosabb kapcsolatba hozták a Balkánnal hazánkat, de különösen Délmagyarországot. Különösen Délmagyarországot, mert hiszen mi vagyunk a Balkán legközelebbi szomszédai és ezt a természetes előnyünket még fokozza az a körülmény, hogy a Duna ugyyszólván az összes hajózható folyókat a Délvidéken veszi fel, úgy, hogy a kereskedelmi forgalomnál mindenkor fontos, de jelentőségben rohamosan növekedő víziutak centrumának a Délvidék tekinthető.

A gazdasági előfeltételek fenforgását sem kell sokaig indokolnom. A Balkánnál sokkal fejlettebb iparunk termékeinek legtermészetesebb piaca, a Balkán. Legfeljebb arra a gyakran felhangzó ellenvetésre kell kissé kitérnünk, amely szerint egy olyan állam, mint hazánk, amelynek ipara még nem képes saját szükségletét teljesen fedezni, ne gondoljon az ekszporthra. Ez az ellenvetés úgy elméleti, mint gyakorlati szempontból teljesen tarthatatlan. A világnak nincsen és nem is volt soha olyan állama, amelynél ne fordult volna elő, hogy ugyanabból a cikkből kivitele is volt és behozatala. Az áru oda törekszik, ahol legkönnyebben elhelyezhető. Az egyes azonos jellegű árucikkek nyersanyaga, termelési költsége és mi-

nósége annyira számtalan változattal bírnak, hogy a fogyasztók szükséglete, ízlése és fizetőképessége szerint a legkülönbözőbb elhelyezési lehetőségeket nyújtják. Már pedig az áru oda törekszik, ahol legjobban megfizetik és kell is, hogy erre törekedjék, mert hiszen ezáltal biztosítja a termelő forrásnak: az iparnak a legnagyobb nyereséget és ennek folytán a további fejlődésképeséget. Ezenkívül az ekszportnak árszabályozó tulajdonsága is van, a gyárakat abba a helyzetbe juttatja, hogy raktáruk esetleg tulságos szaporulatát elértéktelenedés helyett elfogadható árban elhelyezzék.

De az elméleti tételek mellett leszögezhetjük azt is, hogy a Balkánnak a szükségletét vallakinek minden körülmények között el kell látnia. És hogy mi erre képeek vagyunk, ezt bizonyítja a kiviteli statisztika is. Az 1913. év 1904 millió hazai kiviteléből 854 millió esik az iparcikkekre. Sajnos, nincsen külön statisztikánk, amely Délmagyarország részesedését a kivitelben feltüntetné, de azért minden kétséget kizáró módon megállapíthatjuk, hogy hatalmas vállalataink e kivitelben jelentősen részesedtek, sőt ez a részesedés még fokozható is volna. A Balkánnak minden iparcikre szüksége van. A bevétel legfőbb tételei hazánkból a következők voltak: cukor, mûfa (fűrészelt és bardolt), liszt, gép jutaszövet, vasáru, pamutfonal, pamutszövet, kikészített bőr, bőráru és gyapjuszövet. Már pedig ezekből a cikkekből Délmagyarországnak is csaknem kivétel nélkül hatalmas ipara és kereskedelme van.

Amint láttuk, a Balkánnal való élénk üzleti összeköttetésben meg volna minden földrajzi és gazdasági előfeltétel. Vállalataink bírnak azzal a ter-

melőképességgel, amely az ekszporthoz általában szükséges, az árukra a Balkán népeinek nagy szüksége volna.

Igy térkép szerint úgy látszik, hogy gyorsan oda is volna juttatható az áru, közelebbi termelő ország nincsen, mind-ebből tehát annak kellene következnie, hogy a különböző balkáni államok szükségleteik fedezésénél első sorban hazánkhoz fordulnak és hogy mi ebből a forgalomból a bennünket megillető részt alaposan ki is vesszük. Sajnos azonban, a tapasztalat nem teljesen ezt bizonyítja. Nézzük csak meg, mit mond e kérdéshez az a forrás, ahonnan a tapasztalatokat merithetjük, vagyis a statisztika. Nem kell attól félni, hogy nagyobb mennyiségű száraz statisztikai adattal igyekezem a tárgyat „változatosabbá” tenni, mert ettől a saját jobb belátáson kívül megkímél úgy engem, mint az olvasót az a körülmény, hogy a statisztikai adatok épp a jelenlegi idők közepette sokat veszítettek értékükből. A balkáni háború előtt az egyes országok területe és fejlődési viszonyai lényegesen különböztek a balkáni háborút követő időtől. Ez a változás olyan arányú volt, hogy az akkori idők statisztikai anyaga a mai viszonyokra már egyáltalán nem alkalmazható. Viszont a balkáni háború óta még nem volt idejük az egyes államoknak arra, hogy viszonyaikat megszilárdítsák, mert ezt a kis fegyveres előjátékot nagyon hamar követte a jelenlegi világháború végzetes tragédiája. Azt pedig igazán nem sejt-hetjük, hogy a háború után hogyan fog-nak kényszerűen az egyes balkáni államok határai, milyenek lesznek a népesség sűrűségi viszonyai és milyenek lesznek fogyasztási jövénei.

Ezek a körülmények abba a szerencsés helyzetbe hoznak bennünket, hogy a

pontos statisztikai adatokból eltekinthetünk. Egy pár számot azonban mégis meg kell jegyeznünk, hogy valamilyen pozitív bizonyosságunk mégis legyen arról, milyen keretek között mozgott a legutóbbi időkben a Balkánnal való kereskedelmünk. **Az 1913. év statisztikai adatai szerint** ebben az évben összes **behozatalunk** kerek számokban szólva **két milliárd volt, kivitelünk pedig 100 millióval kevesebb, vagyis 1900 millió.** Hazánknak úgy kivitelű, mint behozatali forgalma túlnyomó részben Ausztria felé irányul, úgy, hogy **a tulajdonképpeni vámkülföldre a behozatalnak csak 27 százaléka (556 millió), a kivitelnek pedig 24 százaléka (496 millió) esik.** Vagyis mondhatjuk, hogy külkereskedelmünknek egy negyed részét bonyolítjuk le tulajdonképpen külföldi államokkal. Már most ugyanezen időben Románia, Szerbia, Bulgária, Görögország és Törökországba beleértve ázsiai Törökországot is, összesen 102 millió korona értékű árut ekszportáltunk és behoztunk onnan 62 millió korona értékűt. **A balkáni államokkal való külkereskedelmi forgalmunk** tehát összesen 164 millió koronát, vagyis **az egész magyar külkereskedelmi forgalomnak négy százalékát tette ki.** A kivitelből aránylag jobban részesedtünk, mint a behozatalból, ami természetes is, mert hiszen a balkáni államoknak többnyire olyan ekszporteikkek vannak, amelyek nálunk is előforduló terményekkel és nyersterményekkel azonosak. Éppen ezért összbehozatalunkból csak három százalék esett a balkáni államokra, összkivitelünkben ellenben több mint öt százalék. Valamivel kedvezőbb lesz az arány, ha eltekintünk az Ausztriával való forgalomtól és azt vizsgáljuk, hogy a vámkülfölddel való ekszport-import forgalmunkból mennyi esik a balkáni ál-

lamokra. Itt már megállapíthatjuk, hogy a vámkülföldi behozatalunknak 11 százaléka, a kivitelnek pedig 22 százaléka vonatkozik a balkáni államokra. Bár ezek már magasabb számok, azért kielégítőnek még mindig nem tekinthetők, mert még mindig azt jelentik, hogy **négy-szer annyi árut küldtünk más idegen államokba, mint a közvetlen határainkon fekvő egész Balkánra.**

De tehetünk még egy másik rövid összehasonlítást is. **A balkáni államok** ugyanezen időpontban **külföldről mintegy két milliárd korona értékű árut importáltak, amiből csak 100 milliót, vagyis egy huszad részt fedeztünk.** Kivitelünk-ből még kevésbé részesedtünk, az 1544 milliós balkáni kivitelnek csak egy huszonötöd része jutott hozzánk. Mi tehát semmiesetre sem játszunk a balkáni piacon azt a szerepet, amely bennünket megillet. Nem hivatkozhatunk arra sem, hogy a kivitel fejlesztésének talán vállalataink termelési korlátai állottak volna útjában, mert hiszen ugyanebben az évben csak ipari termékekből 854 millió koronát ekszportáltunk.

Ha tehát erre a „mentségre“ nem hivatkozhatunk, kutatnunk kell, **melyek voltak azok az okok és körülmények, a melyekre a balkáni piacokon játszott kis arányú szereplésünk visszavezethető.** Az összes okok kimerítő összefoglalását nem akarom nyújtani és csak három olyan momentumot akarok megrögzíteni, amelyeknél az ok és okozati összefüggés első pillantásra szembe tűnő és amelyek a visztorvok ilyen módon való alakulásának tulajdonképpen forrásai. Első ezek között az a módszer, amellyel **a kereskedelmi szerződések** ügyét kezeltük. **Élénk összeköttetés csak kölcsönös kedvezmények árán lehetséges,** ha pedig mi szomszédaink határát lezárjuk és az egyedüli

cikkeket, amelyek ekszportképesek: a nyersterményeket nem engedjük sem hazánkba, sem azon keresztül, akkor nem remélhetjük, hogy ők saját vámtételeik megalkotásánál velünk szemben más alapelv szerint járjanak el. A szerencsétlen kereskedelmi szerződések mindegyik balkáni szomszédunkkal szemben vezettek már vámháborúra és az irántunk való nemzeti gyűlöletnek is nem kicsinyelhető fénvezői gyanánt tekinthetők. Ha ezzel a rendszerrel nem sikerül szaktitanunk, akkor minden igyekezetünk kárbavész és a balkáni piacok lassanként újra el fognak tőlünk idegenedni. Pedig most abban a szerencsés helyzetben vagyunk, hogy a balkáni államoknak vagy teljes rokonszenvét bírjuk, mint szövetséges államainknál láthatjuk, vagy pedig módunk van befolyásunkat velük szemben korlátlanul éreztetni, mint ezt azoknál az államoknál láthatjuk, amelyek vakmerők voltak velünk szembekelni. Itt volna tehát az ideje annak, hogy ez államokkal való viszonyunkat új, magasabb szempontokra támaszkodó alapelvek szerint szabályozzuk.

A másik akadály, mi érvényesülésünket meggátolta, **a közlekedés nehézségei.** Hiába voltunk a Balkán határán, hiába ültünk ugyyszólván annak nyitott kapujában, az áru tőlünk a Balkánra mégis csak nagy nehézségek árán juthat és olyan tarifális feltételek mellett, amelyek versenyképességét minimumra csökkentik. A modern termelési viszonyok mellett a termelési költségek a legtöbb árunál csaknem azonosok és így **az árucikk versenyképességét legtöbbször tarifális szempontok döntenek el,** vagyis az a körülmény: milyen olcsón tudja nyersanyagát beszerezni és milyen olcsón tudja a fogyasztó piacra szállítani. És

mit tapasztalhatunk? A legjobb közlekedési utak: víziutaink, közöttük a felsőleges Duna csaknem teljesen kihasználatlannak, alig egy pár közvetlen vasutvonalunk vezet a Balkánra, a szükséges hidak hiánya folytán csak költséges átrakodások segítségével történhet a szállítás, tariffátételeink pedig annyira előnyösek, hogy például valamely tömegáru Svédországból tengeren jóval olcsóbban jut Szalonikíbe, mint a valamivel közelebb fekvő Anadról.

Általában közlekedési viszonyaink fejlesztésében olyan egyoldalúság tapasztalható, ami egészségesnek semmiképpen nem tartható. Ha nem is tartozik közvetlenül a tárgyhoz, azzal mégis annyira összefügg, hogy megemlíthető, miszerint az egész hazai áruforgalomnak ezelőtt 25 évvel mintegy 10 százaléka került vízi úton lebonyolításra. A természetes fejlődés azt kívánta volna, hogy a víziutak részesedésének százaléka folyton növekedjék, mint ahogy például ez Németországban tapasztalható. Nálunk egészen az ellenkező eset történt, az utóbbi években az áruforgalomnak csak 5 százaléka szállítódott hajókon. Már pedig a víziuton való szállításnál nagyobb mennyiségű tömegáru esetén az önköltséges szállításí ár alig egyötöd része a vasuti önköltséges szállításí díjnak. A racionális fejlődés tehát azt követelné, hogy **minden erővel igyekezzünk fejleszteni azt a szállításí módot, amely az árut minél kevesebb szállításí díjjal terheli.** A hazai 2430 kilométeres hajózható vagy hajózásra könnyen alkalmassá tehető víziutból mindössze a Duna van kihasználva, azonban az sem olyan mértékben, mint ez kívánatos volna. A Dunán még mindig csak negyedrésannyi gőzös és uszály jár.

mint például a Rajnán. A vízutak elhanyagolása mindenestre egyik oka annak, hogy áruinkat nem tudjuk versenyképesen a Balkánra juttatni.

De nem szabad megfeledkeznünk arról sem, hogy a balkáni piacokon való gyöngye térfoglalásunk szoros összefüggésben áll egy sajnálatos harmadik tényezővel is: **iparosaink és kereskedőink nemtörődömségével.** Aki a Keletre szállítani akar, annak a keleti piacot ismernie kell és alkalmazkodnia kell az ottani szokásokhoz és akár praktikus, akár nem praktikus külön kívánságokhoz. A Balkánra nagyon nehéz valamely új árut bevezetni, hanem olyan árut kell szállítani, amelyet éppen a Balkánon keresnek. És nem csak az árunak kell olyannak lenni, amilyen ott általában szokásos, hanem a burkolás, csomagolás, diszítés szintén feltétlenül kell, hogy a különleges keleti ízléshez alkalmazkodjék. A német, angol és az utóbbi időben az amerikai kereskedő is mindenféle módon igyekezett a balkáni közvetítő kereskedőknek és fogyasztóknak kedvében járni, míg a mi vállalataink — sajnos — legtöbb esetben azt képzelték, hogy a Balkánon akármilyen áru jó áron értékesíthető. Nem vették maguknak a fáradságot, hogy a piacokat megismerni igyekezzenek, nem próbáltak megfelelő utazók útján közvetlen érintkezésbe lépni, egyszerűen tettek egy-két kísérletet és ha nem sikerült, mint ahogy kellő tapasztalatok nélkül nem is sikerülhetett, a további szállítást abbahagyták. És bármennyire szomorú is, hogy saját kereskedőinkről és iparosainkról egyszer nem kedvező véleményt is kell mondanunk, nem titkolhatjuk el azt a tapasztalatunkat sem, hogy a gyors intézkedés és a feltételek pontos teljesítése te-

rén szintén gyakran akad kifogásolni való. Nagyon sok balkáni tapasztalatokkal rendelkező egyén panaszolta már, hogy ha egyidejűleg német és magyar cégektől kért ajánlatot, a németországi válasz nagyon, de nagyon sokkal rövidebb idő alatt érkezett be. És ha egyidejűleg rendelés történt a két különböző cégnél, hogy magamat szeliden fejezzem ki: **nem mindig a magyar cég volt az, amely pontosan ugyanazt és ugyanugy szállította volna, ahogyan a rendelés történt.** Nem mintha rosszabb minőségű árut szállított volna, hanem nem pontosan ugyanazt és ez már elég arra, hogy az üzletkötés az illető céggel a jövőben szüneteljen. Ezen a téren tehát szintén van hátra orvosolni való.

El kell természetesen ismernem azt is, hogy a balkáni hitelezési viszonyok is hozzájárultak az összeköttetések csökkenéséhez. A balkáni kereskedők szokva vannak hosszú lejáratú hitelekhez és így minden egyes jelentékenyebb üzlet megkötését alapos informálódásnak kell megelőznie. Ez a nehézség azonban nem lehet döntő jelentőségű, mert hiszen ma már a konzulátusok, kereskedelmi muzeumi levelezők és más összeköttetések útján a megbízhatóságról csaknem mindig pontos értesülések szerezhetők.

• Volna még nagyon sok körülmény, amelyet megemlíthetnék, hogy miért nem jutottunk a balkáni piacokon megfelelő szerephez, azonban igyekezem arra, hogy előadásomat lehetőleg rövidre szorítsam és így megelégszem a főbb akadályok megemlítésével.

Az előadottakból a megvalósulásra váró feladatok önként következnek. Természetesen vannak e feladatok között olyanok, amelyek csak az állam hatáskörébe sorozhatók, mert egyrészt az or-

számos érdekek sorsa felett az állam köteles őrködni, másrészt pedig olyan eszközök igénybevételét teszik szükségessé, amely hatalmi és anyagi eszközökkel csak az állam rendelkezhet. Van azonban számos olyan feladat is, amely helyi érdekeket szolgál, vagy amely helyi eszközökkel szolgálható és e feladatok legtöbbjét kell, hogy egy olyan erős gazdasági ipari és kereskedelmi élettel bíró délvideki város, mint Arad, szintén zászlójára írja.

Az országos feladatok, mint említettem önként folynak azokból a nehézségekből, amelyeket a gyér összeköttetések főokai gyanánt felhoztunk. Először is megfelelő kereskedelmi szerződéseket kell kötnünk. Mezőgazdasági terméket a Balkánra nehezen vihetünk, mert főleg ha a Balkánon a termelés fokozódik, ami bizonyos várható, mezőgazdasági termékekkel a Balkán ugy is el lesz látva. **A kereskedelmi szerződésekkel biztosítani kell tehát azt, hogy az iparcikkeink lejuthassanak a Balkánra.** Ez kedvező vámátételek nélkül lehetetlen. Viszont kedvező vámátételt az iparcikkeknek csak akkor biztosíthatunk, ha **ennek megfelelő engedményeket vagyunk hajlandók tenni a balkáni államoknak az ő termékeik, mint egyetlen kiviteli cikkek behozatalára.** Fel kell hagynunk azzal a politikával, amely a hazai mezőgazdasági termelés védelmét csakis olyan módon tudja elképzelni, hogy minden más ország terményeit erőszakosan kizárjuk. A háború megmutatta, hogy olyan borzasztó nagy bőség ebben az országban nincs, hogy az élelmiszigetek szaporodását el ne tudnánk viselni. Mindez annyira kézenfekvő és természetes, hogy jogunk van remélni a kívánt változást. Az országos feladatok talán legfontosabbja tehát új megfelelő

kereskedelmi szerződések alkotása. Ez által talán közelebb jutunk a másik országos feladathoz is, amit röviden abban foglalhatok össze, hogy a balkáni államok és közöttünk a kölcsönös érdeklődést és rokonszenvet felébreszteni és fokozni kell. Ez a rövid meghatározás nagyon sok apró feladatot foglal magában, amelyekről egész külön előadás kapcsán lehetne megemlékezni. Kölcsönös tanulmányi kirándulások, kongresszusok, tájékoztató tanfolyamok, tájékoztató kiadványok, a balkáni ifjúságnak a hazai iskolákba és szaktanfolyamokra való vonzása, ösztöndíjak és egyéb kedvezmények biztosítása mind ide tartoznak. Ezen a téren különben már jelentékeny lépések történtek a közelmúltban is. **Gondoskodnia kell az államnak a kereskedelmi külképviselet szervezéséről is.** Meg kell honosítani a kereskedelmi attasék intézményét és pedig olyan módon, hogy **ilyen kereskedelmi attaséknak gyakorlati kereskedők alkalmaztassanak.** A kereskedelem tudományát nem lehet a zöldposztós asztaloknál elsajátítani és így a hazai kereskedelem érdekeit csak olyanok szolgálhatják eredményesen, akik a szükséges gyakorlati kereskedelmi ismeretekkel is rendelkeznek. A hazai kereskedelem érdekeinek szolgálatáról szoltam és így természetes, hogy a „hazai” szón is hangsúly volt, mert **biztosítanunk kell azt is, hogy a kereskedelmi külképviseletben a speciális magyar érdekek arányos oltalmat találjanak.** A balkáni piacok alapos tanulmányozása, felderítése és megfelelő monografiák útján való ismertetése szintén országos feladat.

E feladatoknak azonban talán egyik legfontosabb csoportja mégis az, amely közlekedési viszonyainkra vonatkozik. A

viziutak fejlesztéséről már szóltam. Mindenki előtt ismeretes az a hatalmas közgazdasági terv, amely a dunai hajóút fejlesztése érdekében az összes Duna mellett fekvő államokat foglalkoztatja. E terv egyes programpontjai messze túl-
 nőnek előadásom keretein és inkább csak érinthetem őket, mint hogy alaposan foglalkozzam velük. A Duna—Rajna csatorna terve nem megközelíthetetlen álmokép és a közlekedés fejlődésének hihetetlen perspektíváját tárja elénk. E csatorna tervétől függetlenül az orsova—ómoldivai szakasznak aránylag csekély költséggel, mintegy 16 millió koronával keresztül vihető szabályozásával és a dévény—ómoldivai szakaszra, vagyis ugyyszólván az egész magyar Duna-ágra fordítandó 50 millió K költség árán elérhetjük, hogy a folyamközlekedésre legalkalmasabbnak tartott 650 tonna ürtartalmu hajók az egész Dunán közlekedhetnek. **A Duna tehát nyitva lesz e kisebb tengeri hajók részére is,** amely esetben a balkáni államokkal való áruforgalomnak esakhamar legjelentősebb tényezőjévé fog válni. Ezzel karöltve kell járni természetesen a többi folyó utak kiépítésének is, amely kérdésre még röviden rátérek. Sőt bennünket egy másik csatorna terve talán még közelebbről érdekel, mint maga a Duna—Rajna vagy Duna—Elba csatorna és az a komolyan mérlegelt új terv, hogy **a Morvának a Vardarral való összekapcsolása révén az Égei tengerrel is közvetlen hajóutat létesítsünk** úgy, hogy a délvideki áru átrakodás nélkül legrövidebb uton hajón juthasson Szalonikibe. Ez a terv olyan óriási megtakarítást jelentene tarifális szempontokból és a szállítási utnak olyan megrövidülésével járna, hogy versenyképességünk ezáltal bizonyára megkétszereződne. És ha meg-

valósítása jár is nagvobb technikai nehézségekkel, ma már megoldhatatlan technikai akadályok alig vannak, a költségekkel pedig az eredmények legalább is arányban állának, sőt azt messze felül is haladnák.

Az államra azonban nemcsak a hajózás fejlesztése terén várnak nagy feladatok, hanem meg kell változtatnia vasuti politikáját is. A Balkánra jelenleg mindössze — ha a szarajevói vonaltól eltekintünk — három vasuti vonalunk vezet. Ha mi a balkáni államokkal élénk összeköttetést akarunk, akkor e vonalakat feltétlenül szaporítani kell. E szaporításnak főakadályá talán a Duna volt, mert az új vonalak óriási vasuti áthidalást tettek volna szükségessé, ezt azonban részben anyagi, részben stratégiai szempontokból nem látták célszerűnek megvalósítani. A helyzet azonban tovább úgy sem tartható fenn. A Dunán Ujvidéktől Csernavodáig, tehát 910 kilométer hosszúságban egyetlen vasuti híd sem vezet keresztül. Ez a két kérdés azonban, tudniillik a Balkánra vezető új vasuti vonal és az aldunai áthidalás Aradra és Temesvárra nézve olyan égető fontossággal bír, hogy ezekkel később az anadi speciális feladatok között kívánok foglalkozni. Az állam közlekedésügyi feladatai közül még csak azt emlegettem meg, hogy a meglevő vonalakon is sokkal kedvezőbb tarifapolitikát kell üzni mint ahogy ez más államokban mindenütt meg is történik.

Ezeket a pontokat ragadtam ki az országos feladatok közül. Már most még csak arra kell röviden rámutatnom, hogy ezekbe a feladatokba hogyan kell bekapcsolódnia Arad munkájának.

A helyi feladatok megint kétfélék. Részben abban állnak, hogy az állami

feladatokat megvalósítani hivatott közegekre kellő befolyást kell gyakorolni, részben pedig önállóan saját eszközök igénybevételevel elérhetők. Így például a kereskedelmi szerződések megkötésére a vidéknek nincsen közvetlen ingerenciája, azonban ha az elsősorban érdekelt városi elemek összefognak, a szerződéseket előkészítő kormányokra csak lehet valamilyen befolyást gyakorolni. És a városok között kell, hogy azok irányítsák e mozgalmat és azoknak véleménye birjon legnagyobb súllyal, amely városokat fekvésük és ipari fejlettségük az ekszportra elsősorban predesztinál. Ilyen városoknak tekinthetők Arad és Temesvár, amelyeknek véleménye tehát kell, hogy kellő súllyal essék a mérlegelés serpenyőjébe. A kereskedelmi külképviselet kérdése ugyancsak ilyen esetnek tekinthető, itt tehát szintén csak közvetett eszközökkel lehet a cél felé tölni.

A közlekedéspolitikai feladatok már két részre oszlanak. Itt vannak olyanok, amelyekre, mint a vámszerződésekre, csak közvetett befolyást lehetett gyakorolni, így a tarifapolitika helyes irányítása, vagy a dunai hajózás kellő fejlesztése, viszont azonban van két olyan feladat is, amelyhez Arad városának elsőrendű érdeke fűződik és amelynek helyes vagy helytelen irányu megoldása az aradi ekszport törekvések szempontjából csaknem döntő jelentőséggel bir. A két kérdés egyike a **Maros hajózhatóvá tétele**, a másik pedig **az aldunai áthidalás és az ezzel kapcsolatos kassa—temesvári tranzverzális vonal**.

Hogy az Alduna új áthidalására mennyire szükség van, azt már emlitem. Az áthidalás szükséges voltát különben egyetlen illetékes tényező sem tagadja. Különböző javaslatok merültek

fel azonban arra nézve, hogy hol legyen az új áthidalás helye. Főleg két terv merült fel: a kevevárai és a bási. Mindkettő mellett hozhatók fel súlyos érvek. Kevevára mellett szól az a körülmény, hogy vele szemben a tulsó parton kiépített vasuti fővonal van, amely közvetlen összeköttetést biztosít Szofia és Konstantinápoly felé. Básiás mellett szól viszont az, hogy Básiáshoz már jelenleg is vasuti fővonal vezet, vele szemben értékes bányaterületek fekszenek, a melyek termékeit hazai iparunk felhasználhatná s további előny az is, hogy ez a hid távolabb esne a zimonvi áthidalástól, mint a kevevárai megoldás esetén. Így önmagában tehát nehéz volna a két hely között a felhozott érvek alapján dönteni. Elrhez járul még az a körülmény is, hogy a szemközti part államjogi helyzete egyelőre ismeretlen. Azonban **rögtön világossá válik az állásfoglalás helyes iránya, mihelyt ezt a kérdést összevetjük a kassa—temesvári tranzverzális vonal sorsával.**

A kassa—temesvári vonal már a multban több ízben foglalkoztatta az érdekelt köröket, eddig azonban mindig olyan megoldások voltak tervbe véve, amelyek a már meglévő vasuti vonalakat kívánták felhasználni és menetrend-módosításokkal egy közvetlen vonatot rajtuk végigfuttatni. Ez a megoldás nem volt előnyös, mert a legjobb menetrend-módosítás mellett is gyorsabban lehetett Aradról a hatvani kerülő uton Kassára jutni, mint a tervezett közvetlen összeköttetéssel. Azonban egy ilyen nagyarányu érdek, mint amilyen a kassa—temesvári tranzverzális vonalhoz fűződik, megérdemli, hogy megvalósítása érdekében a nagyobb beruházástól se riadjunk vissza. Szükség volna tehát

a már régen óhajtott **arad—nagyvárad**
egyenes vonal kiépítésére és a **tiszalök—**
szerencsi kapcsolat létesítésére. Ez eset-
ben a közvetlen összeköttetés kifogástal-
anná válnék.

Ez a tranzverzális vonal pedig rend-
kívüli fontossággal bír éppen Arad vá-
rosára nézve. Arad földrajzi fekvése
szerint hiába kívánnók azt, hogy a ke-
letről nyugatra irányuló forgalom rajta
fusszon át. A forgalom épp úgy, mint a
folyó, megássa a legrövidebb medret s
így a kelet-nyugati viszonylatban a **for-**
galom mindenképpen Budapest—Bel-
grádon át fog futni. Viszont azonban a
délről északra és északról délre vonuló
kereskedelmi forgalomnak éppen útjába
esünk és így minden eszközt meg kell
ragadnunk, hogy ezt az utvonalat
legjobban kiépítsük. Északmagyaror-
szág és Keletmagyarország egyenes útja
a Balkán felé Aradon át húzódik és így
igyekeznünk kell, hogy ezen az utvona-
lon gyors és közvetlen összeköttetés lé-
tesüljön. **Az aldunai áthidalás és a**
kassa—temesvári tranzverzális vonal
tehát kölcsönösen kiegészítik egymást.
Minden lépés, amely e két terv vala-
melyiket a megvalósuláshoz közelebb
viszi, szükségszerűleg elősegíti a másik
terv érvényesülését is.

A Tisza balpartja vasutvonalak
szempontjából úgy sincs valami nagyon
kedvező helyzetben. Míg az Alföld má-
sik oldalán már megtört az a folyton elő-
térbe tolt célzat, hogy minden forgalmat
Budapesten központosítsanak, mert a
Nagyalföld ez oldalának már megvan a
keletről nyugatra futó tranzverzális vo-
nala Szeged és Fiume között, addig a
Tisza balpartján ilyen vonal nincsen. Ez
a vonal átfutna a nagy magyar városok-
kon: Kassán, Debrecenen, Nagyvára-

don, Aradon és Temesvárott és a Tiszát, Kőröst, Marost és Begát ott metszve keresztül, ahol legnagyobb rakpartjuk és hajózhatóságuknak végpontja van. E vasut hivatva volna Észak-magyarországnak és Keletmagyarországnak a forgalmát Aradon és Temesváron keresztül közvetlen uton juttatni a Balkánra és hogy ha ezt a tételt, mint természettest, elfogadjuk, akkor világos az is, hogy az új aldunai áthidalás nem lehet másutt, mint ennek az egyedül lehetséges tranzverzális vonalnak végpontjánál, vagyis B á z i á s n á l. Ez a két kérdés tehát így összekapcsolva olyan érdeke Aradnak, hogy nem szabad elszalasztani egyetlen alkalmat sem és egyetlen lépést sem, ahol és amellyel ezt az eszmét szolgálni lehet.

Épp ennyire fontos nagy érdekei fűződnek Aradnak **a marosi viziut kihasználásához**. Ezzel a kérdéssel az aradi illetékes körök már ugyanis olyan behatóan foglalkoztak, hogy külön érveket nem is kell mellette sorakoztatni. A viziuton való szállítás nagy előnyeit már említettem, ehhez járulna még az a megbecsülhetetlen előny, hogy a Maros útján csaknem egész Erdély kimeríthetetlen kincsei Aradon keresztül jutnának legjobb értékesítési piacukhoz. Tudom, hogy a közelmúltban is foglalkoztatta Arad illetékes köröit egy olyan terv, amely **a hajózás biztosításának legmesszebbmenő megvalósítását, egyszerűsrimind a Marosban rejlő hatalmas energiának kihasználását is célozta**. Egy ilyen arányú megoldás a balkáni ekszport szempontjából is nagyjelentőségű, mert hiszen az olcsó termelési erőforrás az ipari termelés versenyképességének első alapfeltétele. Mindezekből világos, hogy ezek a közlekedéspolitikával kap-

esolaiban álló kérdések a legfontosabb helyi feladatok közé tartoznak.

Ami már most a kölcsönös rokon-szeny és érdeklődés felkeltését illeti, itt minden egyes város önállóan is szép munkát végezhet. Ismeretterjesztő előadásokkal, a megfelelő monográfiák és utmutatások terjesztésével, a propaganda minden eszközével fel kell világosítani és meg kell győzni az iparos és kereskedő érdekeltséget arról, hogy helyrehozhatlan hibát követ el és a természetes fejlődés alapelveivel jut összeütközésbe, ha nem érdeklődik a Balkán és annak lakossága iránt. **Az iskolákat meg kell nyitni a balkáni ifjúság előtt, viszont saját tanulóifjúságunkat szintén elő kell készíteni e feladatok megismerésére.** Ha a balkáni viszonyok iránt az érdeklődés felébredt, nyelvtanfolyamokat kell létesíteni, külön fordító és tájékoztató irodák és más hasonló intézmények útján kell az ipar és kereskedelem minden igényének rendelkezésre állani. Ez alkalommal **legyen szabad Temesvár példájára, utalnom ahol mindezen lépéseket már meg is kíséreltük.** A felső kereskedelmi iskolában behoztuk a bolgár nyelv tanítását, esti bolgár tanfolyamot szerveztünk, amely iránt örömdeteser tényleg azok köréből nyilvánult meg nagy érdeklődés, akik e nyelvismeretnek komolyan hasznát kívánják venni. Egy külön előkészítő tanfolyamot is rendeztünk bolgár ifjak részére, amely tanfolyamon most 13 bolgár ifju és 5 bolgár leány tanulja a magyar és német nyelvet, hogy a jövő tanévtől kezdve tanulmányaikat felső kereskedelmi iskoláinkban folytathassák. A balkáni összeköttetések fejlesztésére egy külön intézményt létesítettünk Temesvári Bal-

kán Iroda címmel, amely közös szerve Temesvár városának és a kamarának és úgy a kamara, mint a város reá ruházta a Balkánnal vonatkozásban álló kérdések irányítását és végrehajtását.

Aradon is megfontolás tárgyává kell tenni, hogy az ilyen körben felöllelhető tennivalók közül a város speciális helyzetének megfelelően mely lépéseket kell önállóan fogamatosítani és mely lépések tekintetében kell esetleg már egy meglevő intézményhez támaszkodni. Én csak azt hangsúlyozhatom, hogy **mi temesváriak világosan látjuk, hogy érdekeink az aradi érdekekkel teljesen azonosak. Mi Arad városában nem versenytársunkat látjuk, hanem szövetségesünket.** A közös célok és közösen megválasztott eszközök kell, hogy e két várost sokkal szorosabban egymáshoz kapcsolják, mint ahogy eddig történt. Éppen ezért mi nagyon fogunk örülni annak, ha valamely intézményünknek az aradi érdekelttség is hasznát látja, viszont irigység nélkül minden lehető módon támogatni fogjuk azokat a lépéseket is, amelyek a speciális helyzetnek megfelelően külön intézmények létesítése irányában történnek. Sok a tennivaló, de ha a vállunkat összevetjük és a világos szemmel, alapos mérlegeléssel helyesnek ítélt irányban fáradhatatlanul dolgozunk, valahogy majd csak megbirkózunk a nehéz feladatokkal és a munkánkat nyomunkköveti a legszebb eredmény: balkáni összeköttetéseink fejlődése és az összeköttetéseknél a bennünket megillető szerep biztosítása. Hívjuk és reméljük, hogy így is lesz!

HUNYADI KÖNYVNYOMDAI
MŰINTÉZET :: TEMESVÁR
10052



HUNYADI KÖNYVNYOMDAI
MŰINTÉZET :: TEMESVÁR