

СРПСКА

ИЗВОЗНА ТРГОВИНА

И

АУСТРО-УГАРСКА МОНАРХИЈА

РАЗРАЂЕНА ПРЕДАВАЊА

Баждара Ниќашиновића

(Прештампано из „Српскога Пијемонта“)

пишчево издање

---

БЕОГРАД

Електрична штампа Савића и Комп. Космајска 16

1903

---

ЦЕНА 0.50 ДИНАРА



7.5-6  
233

издава „Београдско издаваштво“  
у Београду у зградби „Милоша  
и пријатељства“ Милош

Београд 21/III 1903.

УНИВ. БИБЛИОТЕКА  
И. Бр. 45244

ID = 407 00551

Изражавање ове књиге омогућили су господа:

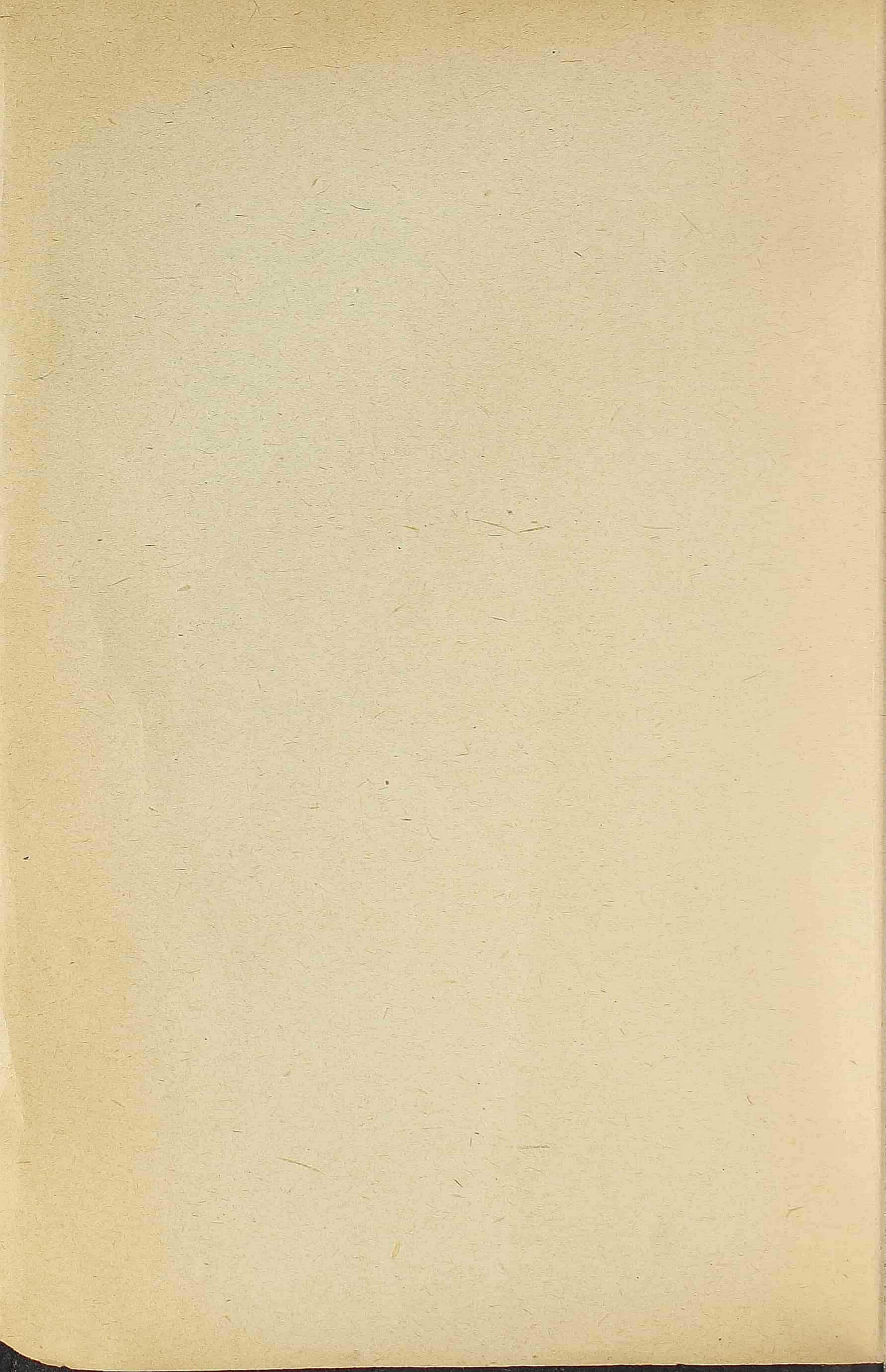
Мих. Л. Ђурић, председник „Београдске трговачке Омладине“ и директор „Трговинског Гласника“ и фирма

Јефта М. Павловић и Комп. на чему им захваљујем.

Београд марта месеца 1903.

Дисац

Лука Ђеловић  
БЕОГРАД  
Luka Ćelović  
BEOGRAD



**СРПСКА**

**ИЗВОЗНА ТРГОВИНА**

И

**АУСТРО-УГАРСКА МОНАРХИЈА**

РАЗРАЂЕНА ПРЕДАВАЊА

ОД

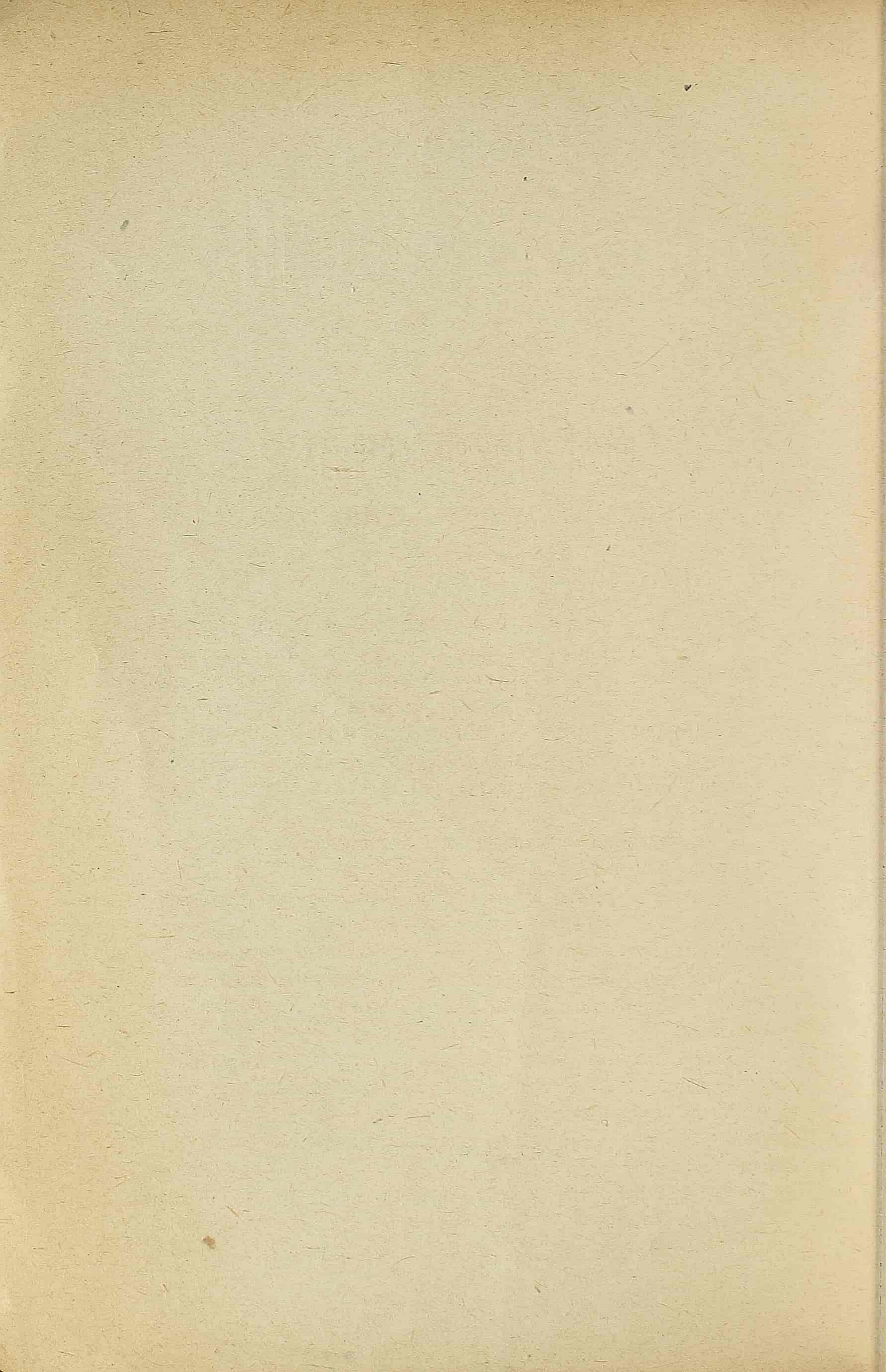
**Божидара Ниќашиновића**

---

**БЕОГРАД**

Електрична штампа Савића и Комп. Космајока 16

1903.



# Српска извозна трговина

И

## АУСТРО-УГАРСКА МОНАРХИЈА

---

Господо !

Важно је питање о коме ћемо данас говорити; тако важно, да му тешко у последицама доглед ставити можемо. Данашње је питање, питање Србије и читавога Српства.

Моје је убеђење, да Србија не може никада постати оно, што треба да је, док економно не постане посве слободна. Она је де јуре данас слободна, али је ипак роб, економни роб, што је спречава, да и право де јуре употреби.

Није потребно о томе да вам говорим, а и нећу; сваки од вас то знаде. Прећи ћу на ствар.

За кратко време, па ће истећи рок тргов. уговору, који је Србија склопила са Аустро-Угарском. Тај уговор је по Србију тако тежак, да не само што је поједине трговце у пропаст срушио, него је убио сваки шири трговински полет читавој земљи. Таки уговор Србија не сме више примити.

Главна недаћа тога уговора је извоз, а тај извоз претставља живот Србије. Тим извозом се Србија умртвљивала, и не нађу ли се начини и не нађе ли се помоћи, тај ће извоз Србију и даље умртвљивљати, док је једном не умртви; смрћу пак Србије наступа и смрт васколиког Српства. Тај моменат није далеко; у десет даљих година под оваким условима може тај моменат брзо наступити.

О томе извозу ја ћу данас да говорим.

Господо! Две државе кад склапају уговор, нису ништа друго, већ два трговца, који међу собом склапају какав трговински уговор. Што је пак који од ових двају трговаца боље схватио свој, *а нарочито положај свога сауговорника*, у толико ће тај при склапању уговора боље проћи. Познати пријатеља или непријатеља, са којим је неко упућен да живи — јесте прва, најглавнија и излазна тачка, која судбоносно делује на читав даљи одношај.

Данас је скоро опште мњење, да је Србија са својим извозом упућена на Аустро-Угарску и да Србија у опште живи од Аустро-Угарске. Није, господо! Ко то мисли, он се вара! На против, ви ћете се уверити, да Аустро-Угарска црпи своју егзистенцију са Балкана, где Србија долази на првоме месту.

Према томе нужно је да се докаже:

1. Да ли Аустро-Угарска потребује оне српске извозне производе, који се у њу увозе или не?
2. Да ли Србија имаде за те своје артикле и друге пијаце, осим Аустро-Угарске или не?
3. Да ли је могуће, да Србија пође и другим извозним путем или не?

Кад се буду ова три питања темељито расправила, тада ће положај Србије према Аустро-Угарској посве други вид добити.

Пре но што ли пређем на саму ствар, нужно је још и ово да споменем: моја је намера, да ово трговинско питање заинтересује наш трговачки свет. Интересовање пак појављује се само онда, када је у човечијој души јасан појам о ономе, за што хоће да се интересује. Јасан појам се добија разумевањем ствари. С тога, господо, пуштам право дискусије т. ј. сваки од господо може ставити питање о ономе, што му није јасно, или о ономе што мисли да је неизведиво; само молим, да се са питањима строго ограничи на предмет о коме се предаје.

Ово што ћу да говорим, израдио сам по службеним статистичким подацима разних држава за задњих 10 година. Ради јасноће, као модел узеху годину 1900. Та је година за српски извоз била једна од најслабијих.

Те године увезла је Србија укупно предмета у вредности 54,027.228 дин.; од тога отпада на Аустр.-Уг.



25,528.875 д., а извезла је укупно 66,521.959 дин.; од тога отпада на Аустр.-Уг. 56,584.701 дин.

Најглавнији од тих извозних продуката јесу:

1. Пољски производи као: пшеница, кукуруз, јечам и т. д. и представљају добивену суму од дин. 17,201.396.

2. Баштовански производи као: суве шљиве, пекмез, грожђе, ораси и т. д. и представља добив. суму од 8,812.010

3. Стока: волови, свиње, месо, маст и сланина. . . . . 22,689.077

укупно 49,702.483

Остало отпада на друге ситнице. Ова три производа су најглавнија, који у опште претстављају економни живот Краљевине Србије.

О свакоме том артиклу говорићемо опширније.

## I. ПОЉСКИ ПРОИЗВОДИ

Статистика Краљ. Србије за годину 1900. износи, да је те године извезено у Аустро-Угарску:

1. Пшенице	98,892.743	клог.	у вредности	8,715.875	д.
2. Ражи	4,527.454	„	„	400.137	„
3. Јечма	19,042.199	„	„	1,791.719	„
4. Овса	6,735.497	„	„	590.277	„
5. Кукуруза	62,520.554	„	„	5,771.432	„

### I. Шеница.

Из Србије извезено је у Аустро-Угарску 987.927 метарских дената. Настаје питање:

Да ли Аус.-Угар. имаде за се корисну употребу о те српске шенице, или је нема?

Да се на ово питање одговори, нужно је, да се изнесе статистика увоза и извоза Аустро-Угар. за тај артикл. Она гласи:

Аустро-Угар. је 1900 год. увезла шенице 359.223 qu, а извезла 81.741 qu. Изгледало би, као да Аустро-Угар. нема довољно шенице за своју потребу, но је мора увозити. Али није тако. Угарска, као једна од првих житница, производи толико шенице, да не само што покрива потребу целе монархије, него јој остаје још прилична количина и за извоз. Све до 1870. Аус.-Уг. је милионима дената шенице извозила у сировоме стању, а од те годи-

не извоз је почео да пада. Разлог је томе, што се у Угарској подигоше велики светски млинови, чији рад не може да подмири шенички производ Угарске. Аустро-Угарска извози у виду разног брашна 1,059.727 цу, а то је прерађени производ делимице са сопственога земљишта а знатан део и од увоза, а највећа количина увози се из страних земаља, само на прераду. (Veredelung).

То значи, Угарска је за овај артикл створила индустрију. Ту индустрију одржавају са великим капиталима деоничка и приватна друштва од врло упливних људи. У моменту, кад се у једној држави оснује и утврди једна грана индустрије, држава мора да води озбиљну бригу за добављање сировога материјала, којег та индустрија прерађује. Јер, као што је пропаст за ону државу, која нема купаца за своје сирове артикле, исто је тако пропаст и за индустријске државе, које немају сировине за прераду.

Метимо случај, да између Србије и Аустро-Угар. наступи трговински рат, питање је ко ће из тога рата извући горе последице?

На ово питање ће нам најбоље одговорити статистички бројеви Аустро-Уг. о њезином извозу брашна. Они гласе, да Аустро-Угар. извози годишње брашна око милијон цената. Из страних земаља увози она око 400.000 цената шенице, а то значи, да се индустријска снага ове прераде мора са  $\frac{2}{5}$  укупнога конзума подмиривати с поља.

Одакле ће Аустро-Угар. набавити тај мањак? Само из оних земаља, које су по природи житнице. Из статистичкога прегледа од задњих 10 година, Аустро-Угар. може да повлачи шеницу само незнатно из: Немачке, Италије, Русије, Турске Америке, а главне пијаце су за њу Румунија и Србија. Ево статистике увоза шенице у години 1900:

Из Немачке метр. цент	14.577
“ Италије	975
„ Русије	34.409
„ Турске	11.021
„ Румуније	16.223
„ Србије	281.268
„ Амер. здруж. држ.	101

Те године је Аус-Угар. увезла укупно шенице 359.223 м. ц. а од тога отпада на саму Србију 281.223 м. ц.

При нормалним годинама Аус-Уг. треба за своју мли-нарску индустрију сталан увоз шенице око 400.000 м. ц.; у случају неродице у њезиној земљи, увоз се тај повећава. Тај увоз пак она рентабно не може ни откуда повлачити, до ли из Србије и Румуније.

Ево доказа за то:

Иза француско-прускога рата Америка је почела са житом да конкурише читавој Европи. Угарска је почела да губи своје пијаце са брашном и дивиденде угарске мли-нарске индустрије дошле су скоро до банкротства.\*) Требало је наћи јевтино жито, па да се одрже угар. млинови. Тада је Аустро-Угарска Србији учинила у царинској тарифи неке олакшице (*Grenzverkehrsbe-günstigung*). Од свију европских држава наплаћује Аустро-Угарска при увозу жи-та царину 1. 50 фор. од 100 кгр., а јединој Србији дала је „олакшицу“ и од ње наплаћује *само* 75 нов. од 100 кгр. Да пак допуни и остали део увозне потребе жита још јев-тиније, створена је могућност тиме, што је 1879. године Босна и Херцеговина, по самовољи бечке владе, придру-жена у царинско подручје Аустро-Угарске. Жито, што се из босанске Посавине извози, бесплатно је. Но од тога је могло само у првим годинама нешто бити — данас је Посавина умртвљена и економно по све сатрвена.

Кад не би Србија шеницу своју у Аустро-Угарску извозила, угарска млинарска индустрија не само што би уздрмана била, него би морала и редукција њезина насту-пити. Србија је у непосредној близини, подвоз је нај-мањи, царинска олакшица је ту и крај свега тога диви-денде угарских млинова данас не износе више од 4.8 — 8.3%.

Непосредном близином Аустр.-Угар. добија из Србије за своју млинарску индустрију најјефтиније сиров мате-ријал, т. ј. шеницу, а тај материјал износи јаке три чет-вртине укупнога увоза (359.223 qu. увоз, од тога из саме Србије 281.223 qu). Кад Србија не би своју шеницу увозила у Ауст.-Угар., онда би Ауст.-Угар. морала тра-жити шеницу на другој страни. Али питање је где? У близини је нема где добити. У коју год буде другу држа-ву ишла да тражи шеницу, ту ће та шеница знатно скупе

\*) Види: Die Finanziellen Ergebnisse der Actiengesellschaften wäh- rend des letzten Vierteljahrhunderts (1874—1898) von Dr Josef Körösy Berlin 1901.“

стајати ради подвоза, особито кад се у обзир узме, да су главни млинови у центруму земље (Будимпешта и Сегедин).

Најближа би земља била из које би Аустр.-Угар. могла шеницу повлачити — Румунија. Она плаћа ђумручну тарифу од 1 фл. 50 по 100 кг. Рецимо, да Аустр.-Угар. и њој даде тај *Grenzbegünstigung*\*) као и Србији, да плаћа ђумручну тарифу од 75 нов., та би шеница, ипак, за то знатно скупља била, него ова из Србије. У моменту пак, кад Аустро-Угар. буде за овај увоз скупље плаћала, она тада са својим млинарским извозом не може да конкурира; услед тога ће она губити пијаце, млинарске ће њезине индустрије нестајати.

Но ако је Аустро-Угар. упућена на српску шеницу, Србија није упућена са својом шеницом на Аус.-Уг. пијацу. Што је то тако до сада било, то је само због увреженога обичаја, који проистиче из комодитета српских трговаца и њиховога примитивног трговања. Године 1899. покушала је Србија шеницу да утоварива у Брајили за Белгију и Антверпен. Те године утоварила је око 20.000 м. ц. шенице. Резултати су тако повољни, да се тај извоз идуће, 1900. удесетостручио и износи 217.616 м. ц., а то је четвртина од извоза, што га Србија извози у Аус. Угарску. Осим што је ова пијаца повољнија за сам производ, пут је овај користан још специјално и за српско бродарство.

Али за овај артикал Србији стоје још боља отворена врата и то у најближој будућности. Ако Србија учврсти сталан политички споразум са Русијом, овај ће производ имати своју сталну пијацу, а да нема ни сенке од икакве зависности од Аустро-Угарске.

Поштована господо! Као што видите, шеница, тај српски пољски производ, који се у вредности неколико хиљада динара извози у Аустро-Угар., не повлачи за собом ни најмању зависност Краљевине Србије према Аус.-Угар.; шта више тај производ Србији пружа чак и малу диктатуру, која би, у случају трговинског рата, краљевину Угар. у тој индустрији оштетила и осетљиве ударе нанела, без икаквих хрђавих последица за се.

\*) Давас већ не може, јер је за шеницу стављена минимална царинска стопа од 6.30 круна по 100 кг.

## II. Кукуруз

По извозној количини, као и по новчаној вредности после шенице долази као пољски производ-кукуруз. Скоро сав сувишак овога пољскога производа изводи се у Аустро Угарску, јер Аустро-Угар. осећа за тим артиклом одвећ велику потребу. Једном речи, Аустро-Уг. је упућена на увоз кукуруза из Краљ. Србији.

Ево доказа. Узећемо опет статистичке податке Аустро-Угар. од године 1900. По њима Аус.-Уг. је те године увезла 1,827.218 м. ц., а извезла само 21.670 м. ц. То значи, да је од увоза за своју потребу задржала 1,805,541 м. ц. Тако је то у задњих 10 година.

Питање је: одкуд њој толико велика потреба за кукурузом.

По карактеру своме, Краљ. Угарска је пољопривредна земља, која гаји сточарство. Аустријске су земље пак већином сточарске. Највећи део Краљевине Угарске је позната Панонија, земља црница, хумус, на којој успева најбоља шеница, а то значи, да би штета била на такој земљи сејати кукуруз, а не шеницу, која се на такој земљи боље исплаћује. С тога у Угарској, релативно увевши према њезиној површини земље, продуцира се врло мало кукуруза. Аустријске земље продуцирају такође релативно мало кукуруза, делимице ради неравнога и одвише високога тла, као што су алпијски предели, а делимице ради климатске сметње, као што су закарпатски предели, у којима најбоље доспевају раж и јечам. Међутим се у обема половинама гаји доста велико сточарство, за које је потребна храна и то по највише кукуруз. Осим тога је Аустро-Угарска још и врло јака у произвођењу шпиритуса, за који се кукуруз троши у великим количинама.

Као што се види, Аустро Угарској је овај увозни производ неопходно потребан из два разлога: за одржање свога сточарства и своје индустрије.

Овај огроман увоз повлачи Аустро-Угарска скоро из свих делова света, где га само може наћи и крај свега тога многостранога повлачења, Краљ. Србија подмирила је 1900. год. скоро трећину од тога укупнога великога увоза.

Ево статистике. Аустро-Угар. је те године увезла:

Из: Србије . . . . . 531.619 м. ц.

Из Румуније . . . . .	692.958	м.	ц.
„ Русије . . . . .	213.622	„	„
„ Италије (Quiruantin за јело)	97.942	„	„
„ Немачке . . . . .	15.935	„	„
„ Амер. задр. држ.	59.681	„	„
„ Турске (из Босне за пре- раду (Veredelung).	150.393	„	„
„ Републ. Аргентиније	52.412	„	„
„ Слоб. прист. Фијуме	131	„	„

Као што се види, Румунија и Србија подмирују  $\frac{2}{3}$  укупнога увоза. Узевши у обзир географски положај Србије и Румуније према Аустро-Угарској, а то је, непосредна близина; и узевши у обзир, да је тај производ један део животнога услова за Аустро-Угарску; даље узевши у обзир, да још Аустро-Угарска имаде својом царинском тарифом од тог производа и директне користи, — онда мислим, да нико неће порећи, да је извозом срп. кукуруза у Аустро-Угарску већа трговинска независност у рукама Краљ. Србије, као извозника, него у рукама Аустро-Угарске, као увозника. Живот једне државе је исто, што и живот једнога човека. Потребе за одржање унутарњег физичког организма прече су, од потреба за одржање спољнег, физичког организма. То значи, Аустро-Угар. мора пре потражити тај артикл као купац, него ли ће га морати Србија понудити као продавалац. За оваки одношај треба само реда у срп. трговини.

Но у овоме извозном производу Србија може у врло блиској будућности за независношћу својом да иде још и даље, далеко даље... до крајности, а то је, да нема ни зрна кукуруза да извезе. — „Немам шта да ти продам!“ Јест, то може Србија да учини, то треба Србија да учини, — то *мора* Србија да учини! А то може учинити гајењем сточарства, нарочито свиња. Сви могући повољни услови, који су нужни за гајење и развијање сточарства, концентрисани су у Србији и према статистици од 1900. год. у Србији је било само око 90.000 ком. свиња, број, који не одговара ни броју становништва, ни карактеру земље као сточарском, нити су то резултати оних повољних услова за гајење сточарства, које Србија има. Али ти повољни бројеви нису резултати, мажда, народне немарности или лењости; на против, народ је вредно и савесно гајио сточарство, али је Аустро-Угарска неоправданим поступком,

под маском ветеринарских установа, спречавала извоз српских свиња и тиме наносила огромне штете српским трговцима и самој Србији. То је био оправдани разлог, да се трговац повуче од трговања са тим артиклом. Услед тога је и произвођач редуцирао гајење свиња, воља је у њему почела да ишчезава. — Србији је још у живој памети година 1895. и 1896! Аус.-Угарска је добро знала, где је срце народа у Србији, где лежи народна снага, која одржава слободу, независност и тежње раскомаданог Српства и по њој је и ударила. — Но о томе, кад дођемо до извоза марве. Овде само још да споменемо, да је то опасно стање нагнало српске родољубе да размишљају, како би се од тога непријатељскога шиканирања извукли и заиста створили су услов, који ће у народу поправити вољу за гајење свиња, а то је — кланица. Ванредни се успеси показују на томе путу и не ће проћи, можда, ни 3—4 године, а статистика ће показати пет пута већи број свиња. Достигне ли се тај број, онда оно пола милиона цената кукуруза, што се извози у Аустро-Угарску, не ће изаћи на пијацу, него ће отићи на храну свиња, а Србија ће моћи да каже: „Немам шта да ти продам!“

Као што се види и овај главни извозни пољопривредни производ, који се извози у Аустро-Угарску, не повлачи за собом ни најмању трговинску зависност и он је реципроцитативна потреба обеју држава. Напротив, тај производ пружа Краљ. Србији већу независност према Аустро-Угарској, него ли обратно.

Међу пољским производима имаде још два, три, који се такођер извозе у Аустро-Угарску, али у мањим количинама и мањим вредностима. Ради тога не могу их детаљно претресати, јер би одузело од детаљнога разлагања најглавнијих артикала. У кратко да кажем о њима, да и ти производи не повлаче за собом никакву потребу, у никаквој трговинској зависности и они су реципроцитативна потреба народа обеју држава, а имају слободније и повољније пијаце на другој страни.

Да додам још само једно своје субјективно мњење о будућности пољских производа Краљ. Србије у извозној трговини. Према статистици од год. 1896—1900. Србија је извозила годишње просечно око пола милиона м. ц. разних пољских производа. Моће ли пак Србија унутар-

њим својим пољопривредним радом у правцу, који јој одређује карактер земље, а то је сточарство; и ако на томе правцу буде енергично радила само неколико година — тада ће сав пољски производ, којег данас има и којег ће повећаног имати, било рационалнијим радом или новим мељорацима, — утрошен бити у самој земљи и за извоз не ће имати ништа. Тада ће бити Краљ. Србија у овим производима од сваке државе савршено независна. Госпо-до! Ово што сам рекао није теорија, него лако остварљиви факат, који по свима правцима упућује Србију, да тако буде!

Не само да није згорега, него је одвећ нужна потреба, да овде изнесем статистику извоза свиња из Србије од задњих 60 година. Она ће вам открити грозоту назатка Србије, на коју неће нико да се обазре. Тај назатак је почео Србију да води у пропаст од онога доба, кад је Србија данашњи уговор са Аустро-Угарском учинила.

Та статистика почиње од године 1843, а свршава се 1900. Ради лакшег прегледа, поделио сам је у 3 периода и то:

1. од 1843 — 1860., дакле период, од 18 година;

2. „ 1861 — 1881., „ „ „ 16 „

јер ради ратова за ослобођење од 1875—1879 статистике нема;

3. од 1882 — 1900., дакле период, од пуних 19 год.

У првоме периоду 1843—60., за пуних 18 год., извезло се из Србије

свиња..... 4,428.471 ком.

У другоме периоду 1861—1881., за пуних 16 година, извезло се 5,692.124 ком.

У трећем периоду 1882—1900., за пуних 19 година, извезло се 3,322.334 ком.

У првоме периоду извоз у најслабијој години износио је год. 1845. 93.032 ком.

У другом периоду беше године 1874. 158.745 ком.

У трећем периоду „ „ 1896. 48.121 ком.

У првом периоду беше најачи извоз год. 1853. 396.111 ком.

„ другом „ „ 1869. 442.792 ком.

„ трећем „ „ 1883. 304.835 ком.



Разлика се ова још боље примећује, кад се узме у обзир, да је у првом и другоме перижоду Србија била територијално и по броју становника мања, дочим је у трећем перижоду добијањем ново-ослобођених крајева постала и територијално и бројно већа. У првоме и другоме перижоду није имала никаквих техничких комуникација, дочим је у трећем имала. Све ово кад се узме у обзир, Србија је у гајењу свиња у задњем перижоду два пута слабија, него ли је у предзадњем перижоду била, а преко три пута слабија од задњег перижода, да се природно развијала. Кад се узму у обзир све повољштине, које је задњи перижод имао и да је био правилан развој тога перижода, тај је перижод требао да покаже најмање 10 милиона комада извоза. Да је Србија дошла до тога природнога броја, она не би од пољских производа имала шта извозити, све би утрошила на храну свиња.

Мирне душе и мирне савести може се тврдити, да је Србија у задњем перижоду изгубила најмање 6 милиона угојених свиња. Ако се просечно рачуна комад *само по 100 динара*, то би онда износило 600 милиона динара, а гласом статистике, Србија је за исти перижод за **сву** извозну храну добила 206,457.172 динара! Даклен разлика је око 400 милиона, што их народ и земља изгуби!

Живот и у опште егзистенција Краљ. Србије зависи од извоза стоке. Свестрани њезини услови упућују је на тај производ и кадгод је недаћа била у овоме производу, ту недаћу је осетила читава земља и материјално и морално. У свима годинама овај производ преставља половину укупних извозних производа, коме се у земљи не може апсолутно наћи никакве примене, он се *мора* извозити. И скоро сав тај производ извожен је у Аустро-Угар., не можда, што је безусловно тако морало бити, него што се то уобичајило и до данас тако остало, јер се није о томе размишљало.

Србија је извезла у Аустро-Угар. волова и бикова	56.482 ком.
и свиња које дебелих, које полудебелих	78.648 „

Ово је скоро читава количина, коју је имала Србија те године за извоз.

Ради јаснијега прегледа мораћемо сваку ову врсту посебно претрести.

#### А.) Волови и бикови.

Гласом извештаја Аустр.-Угар. она је те године увезла волова и бикова . . . . . 60.917 комада.  
а извезла . . . . . 75.218 ”

То значи, да је Аустро-Угар. од свога сопственога производа имала за извоз *само* . . . . . 14.301 комада  
а осталих 60.917 ком. увози.

Питање је, одакле она то увози? — Ево одакле:

Из Немачке . . . . .	ком.	36
„ Румуније . . . . .	„	4
„ Црне Горе . . . . .	„	58
„ Србије . . . . .		57.553

Кусур из осталих земаља.

Као што се види, Аустро-Угар. са туђим увозом чини трговину са другим државама, било то са сопственим производом или туђим, али трговином натурализираним, а главни увоз, са којим она ту трговину води, било оригиналном или натурализираном, јесте — Краљ. Србија. Аустрија је у близини немачке границе подигла кланице, где коље говеда, па оданде шаље свеже месо у Немачку. Дакле волови, које Србија извози у Аустро-Угар., нису животна потреба за њезино становништво, него је само трговачки артикл, који се делимице продаје даље у оригиналу, или се као прерађен артикл, извози у другоме виду.

Али мала је количина, коју Аустро-Угар. извози у Немачку у заклатоме стању. Ево статистике:

Немачка је увезла год. 1900. сировог <i>говећег и шелећег</i> меса укупно . . . . .	154.184 м. ц.;
од тога из Аустро-Угар. само . . . . .	3.760 ” ”

Али ћете, господо, одмах видети, куда иду ти српски волови, који се шаљу у Аустро-Угарску. По немачкој државној статистици, Немачка је 1900. увезла волова укупно комада 64.204. Од тога.

Из: Баденске . . . . .	комада	53
„ Данске . . . . .	„	3.849
„ Француске . . . . .	„	817

„ Швајцарске . . . . .	„ 23
„ Аустро-Угарске . . . . .	„ 60.204

Као што се види, Аустро-Угарска је само комисионар српских волова, било то за оригиналну робу, натурализирану, или измењену.

### Б.) Свиње.

До 1900. године Србија је скоро све своје свиње у живоме стању слала у Аустро-Угарску, нарочито у Штајнбрук. Те године је Аустро-Угар. увезла укупно комада 84.109. а од тога је из саме Србије увезено 78.648. Овај одношај увоза је у задњих 10 година једнак.

И овде настаје питање, да ли овај српски увоз свиња Аустр.Угар. троши за сопствену потребу, или јој и овај увоз служи за даљу њезину трговину. Да се до тога закључка дође, нужно је изнети стање увоза и извоза, не само у комадима живих свиња, него и статистику увоза и извоза свињскога меса, масти и сланине. Ти бројеви гласе:

Аустро-Угар. је:

увезла:	извезла:
Свиња ком. 84.109	ком. 7.290
Сланине 281 м. ц.	1.995 м.ц.
Фришкога и сољенога меса 6.500 м. ц.	10.646 „ „

Узмемо ли да оно 84.109 ком. узевши просечно једно свинче да је тешко 180 кг. чистога меса, то онда претставља увоз у м. центама 115.396 а извоз 13.122 м. ц.

Према томе Аустр.-Угар. је увезла у метр. центама, које свиње, које њихове саставне делове 122.177 м. цен. а извезла 25.763 м. ц. То значи, да Аустро-Угар. од укупнога свога увоза потребује  $\frac{4}{5}$  за сопствену употребу. Дакле увоз свиња за Аустр-Уг. је њезина животно потреба.

Од врло великога је значаја, да се утврди, да ли је увоз срп. свиња неопходна потреба за живот а.-угарског становништва, или не! То ће се моћи дознати, ако се изведу статистички бројеви свеколиког свињског меса у свим стањима, т. ј. као месо у живом, у закланоме стању, као сољено, прерађено и у виду разних кобасица, које А. Угарска увози и извози. Резултат тих бројева ће сам та-

да потврдити, да ли А.-Угарска потребује за свој живот увоз свиња, или не. Ево тих бројева:

Рекли смо, да је А.-Уг. год. 1900. увезла, које у живим свињама, које у сланини, фришком и сољеном месу, свега м. ц. . . . .	115.396
Даље је увезла још сировога мяса . . . . .	35.021
Преправљеног мяса . . . . .	2.877
У кобасицама. . . . .	2.474

Увезла је укупно м. ц. 155.768

Извезла је, као што је напред речено, које у живим свињама, фришком и сољеном месу и сланини м. ц.	25.763
Даље је извезла у сировом месу . . . . .	14.040
Преправљеног мяса . . . . .	10.641
У кобасицама . . . . .	1.476

Извезла је укупно 51.920

Дакле увоз 155.768

Извоз 51.920

Остало у земљи 103.848 м. ц.

за подмирење потребе њезиног становништва.

Непобитна је истина, да Аустро-Угарска нема у својој земљи толико свиња, да може подмирити своју потребу, него је упућена на увоз. То је најпосле природна ствар. Кад се узме у обзир карактер земље појединих њезиних провинција, онда ће се видети, да осим средње и јужне, уже, Угарске, и у широј Угарској, Славоније и једног дела Хрватске, скоро све остале покрајине њене не могу дати свиња, колико је за њихово одржање нужно. Чак трговци из Славоније (Петриње) извозе и данас месо из Србије.

Да видимо, колико Србија даје од тога увоза.

Рекли смо, да је А.-Угарска укупно увезла разнога свињскога мяса у разним стањима м. ц. 155.768

Од тога је Србија дала:

У живим свињама

(78.648 ком.  $\times$  180) = 81.566 м. ц.

У месу сировом или усољеном и сланини

33.902 „ „

Даје Србија укупно 115.468 „ „ 115.468

А Аустро-Угарска . . . . . 40.300

Као што се види, три четвртине укупне животне потребе у свињама подмирује Србија.

Господо! Кад би Србија још престала и свој кукуруз у А.-Угарску да извози, А.-Угарска би у овој потреби осетила врло снажан удар, а тада, нема сумње, да би и политички обзир према Србији са свим друкчији били.

Питаће је, да ли Аустр.-Угарска може ту своју животну потребу подмити са друге стране? — Не може! На западу је толика потреба за месом, да о извозу не може ни говора бити\*). Југ и север не одговарају одгајивању, свиња; остаје једино још врело за Аустро-Угарску: Босна, Румунија и Србија. Босна је материјално и економно посве уништена. Гајење свиња, које је тамо до пре окупације врло развијено било, данас је посве уништено. Под видом болести ево је већ 20 година, како је Босна са извозом свиња затворена, услед чега је гајење свиња у Босни посве занемарено. За време француско-пруског рата само Грачанички Котар, који броји 28.000 становника, извозио је годишње по 80.000 зрелих свиња; данас сва Босна не извози ни 8.000 и то у Беч, под најоштријем карантеном.

Друго је Румунија. До пре десет година румунске су свиње на штајнбрушкој пијаци играле доста важну улогу, али Аустро-Угарска није ни њој пуштала солидну и слободну трговину, већ је употребљавала за политичке циљеве. И Румунију је шиканирала, као и Србију, а могла је, јер јој је румунски странски двор у томе помагао, док народ није напустио гајење свиња и прибегао извозу пољских производа.

Народ у Румунији напустио је гајење свиња и налази бољи рачун, а и већу сигурност, да свој кукуруз продаје, но да њиме храни свиње, да их после предаје Аустро-Угарској на милост и немилост.

Остаје једина Србија, и на њу је Аустро-Угарска упућена, *volens, volens*. Истина, Србији би лежало, а и лежи у интересу комодитетног трговања, да се свиње, као и рогата марва њезина, извози и продаје у близини суседне монархије; али не и у мањем интересу аустро-угарскога ста-

\*) Западне су државе принуђене, да се хране већином прерађеним месом, да га могу само из даљине повлачити. Немачка повлачи месо чак и из Уругуаја.

новништва лежи, да Аустро-Угарска солидно изиђе на сусрет тој међусобној потреби. Али каква противност!

Политички циљеви, које Аустр.Угарска имаде према балканским народима, Словенима, а *нарочито Србима*, одвраћају је од солиднога поступања. Где се хоће природни циљеви да постигну, ту солидности места нема. Андраши је јавно на Берлинском Конгресу изјавио, да је програм Аустро-Угар. не дозволити развијање ниједне славенске државе, узбијање уплива Србије и Црне Горе и најенергичније продирање на Егејско море.

Од Берлинског Конгреса, па до данас Аустр.-Угарска је тај програм најсавесније изводила и изводи. Она је тиме очито и отворено казала, да ће бити највећи непријатељ Србије и Српства, које треба да води балканску хегемонију. Тиме Србија мора да је на чисто! Људи или партије у Србији, који мисле, да је напредак Србије и српскога народа у добрим односима са Аустро-Угарском. — варају се! За мирно развијање Србије, нема сумње, да су мирни и пријатељски односи са суседном монархијом нужни, али такве одношаје Аустро-Угарска не може прихватити и одржавати, јер би се противили њезином програму, који гласи — уништење Славена и Српства. Ако се спољашњом фформом и прикрију, они су неистинити, а у толико и опаснији. Најпослед не треба стављати никакве хипотезе, двадесетогодишња прошлост Србије је створена карта, коју може свако читати и конзеквенције изводити.

Нисам рад да описујем поједине моменте, то и деца у Србији знају, па за то ће свако и веровати, кад речемо, да је трговина са марвом лежала у рукама Аустро-Угар. на њезину милост и немилост. Кадгод је та измучена Србија хтела да диге главу, било то у спољној политици, било то у своме унутарњем сређивању, извоз српске марве бијаше Дамаклов мач, који је полетнији лет српскога орла по глави био. И Србија се морала повиновати, јер није имала другога излаза, или управо није хтела да размишља о каквом излазу. Сељак је морао марву да гаји и да је будзашто продаје, па је тако Србија постала роб са својим сопственим малом; давала је своју, крвљу стечену, муку будзашто, а по врх тога још и своју независност.

Но ниједна неправилност не може се до краја извести. 1895. године, за министровања Стојана Новаковића, срп. омладина у Београду дала је у једном моменту израз свога националнога осећаја, који Аустро-Угар. није био по вољи и она незаконито постојећем трг. уговору, као и ветеринарској конвенцији, забрани извоз живих свиња. Беше то удар за Србију, али уједно и моменат, да Србија о себи мисли. Мудри Новаковић са разборитим срп. трговцима увидео је, да је гајење марве, особито свиња, живот Србије, али се тај живот безусловно мора угасити, ако се тај најглавнији извоз не отме од шикарирања. И отет је, ако за сада не посве, али је на путу, да постане од Аустро-Угар. посве неодвисан. То је стварање кланице. Недогледне су користи, које је Србија том установом добила; те користи не леже само у томе, што ће се Србија отети од неоправднога гоњења, него је Србија том установом положила темељ, који је из примитивнога трговања са марвом уводи у свецки начин трговине, отварајући врата Србији за најсијајнију будућност у томе производу, који је живот народа.

То велико и недогледно добро у стварању кланице лежи још и у томе, што се тиме, тај највећи извозни артикал из сировога и оригиналнога свога стања, у коме се не може дуже времена држати, претворио у врсту курентности, који се као такав не мора ограничити на близину; њему је, као таком, отворен читав свет.

Циљ моме предавању није да опширно говорим о начину, па и користи те установе, али морам ипак досадање њезине успехе истаћи. Ти успеси су основа, са које се може посматрати трговинска независност или зависност Краљ. Србије према Аустр.-Угарској. По задњем извештају „Срп. акц. друш. за клање и прераду стоке“, клање и прерађивање стоке од постанка тог друш. 1898. па до закључно 1901. текло је овако:

Заклаано је и извезено:

1898.	1,425.000	ккгр.
1899.	2,093.000	„
1900.	3.390.000	„
1901.	6,014.000	„

Ови бројеви не требају коментара, само је нужно да кажем, да је највећи део овога меса отишао у Енглеску,

Француску, па чак и у француске колоније у Африци, а то су пијаце, о којима Србија не би могла ни сањати, да у нормалним приликама извози своју стоку у живоме стању.

Господо, као што се види, у најближој будућности Србија и у овоме своме најглавнијем извозном артиклу не ће бити упућена само на Аустро-Угарску; на против рентабилитет ће Србију упутити на даљи запад у Европи.

### III. Суве шљиве и пекмез.

Трећи међу најважнијим извозним артиклима јо сува шљива и пекмез. Количина извоза варира између 1500, до 4.000 вагона, а унос новаца од 10—18 милиона дина. Гласом службених извештаја срп. министарства финансије преко  $\frac{3}{5}$  укупнога извоза иде у Аустр.-Угар. Изгледа, да би она највећи потрошач тога артикла била. Но у ствари је посве противно. Од овога артикла Аустро-Угарска не потроши у својој земљи скоро ништа. Све то она експортира даље на запад, на велику штету српске трговине.

Нужно је да наведем кратку биографију трговања са тим артиклом.

Српски трговци, као и сви остали балкански трговци, до најскоријега времена, водили су своју трговину посве примитивно. Примитивност пак изазива експлоатисање са стране јачега и уређенијега. Ни у једном моменту не истиче се тако видно и тако јасно, како Аустро-Угарска експлоатише Србију, као у овој трговини са сувим шљивама.

Употреба сувих шљива данас је у Европи ужасно разграната. Четири су врела из којих Европа подмирује ту потребу, а то је: Србија, Босна, Француска и Америка. Ове четири државе изферију Европи годишње око 20.000 вагона или 2 милиона метр. цената, од чега одпада на Србију око 4 хиљаде, а на Босну око 3 хиљаде вагона.

Од свију средњо — европских држава Аустр.-Угарска потроши сразмерно најмање сувих шљива и ту своју домаћу потребу подмирује из Босне, јер та шљива улази без ђумрука, дочим је српска уђумручена. Међутим из службених извештаја, као и из самога практичнога трговања зна се, да се скоро сва српска шљива увози у Пешту.



Српска сува шљива тражи се највише по целој Немачкој, једном делу Швајцарска, Шведске, Енглеске, а у најновије до а иде и у Русију. Све ове земље дођављају срп. суву шљиву највише из Пеште, а делимице и из Беча; тек у задњих 4—5 година интелигентнији српски трговци похваташе са конзументним земљама директне везе, али већи део извоза иде и данас у Пешту.

Кад су пре неколико година разборитији и интелигентнији српски трговци почели Пешту да обилазе и да са Немачким потрошачима ступају у директну везу, Угарска је влада, да одржи глас пијаце, као и интересе својих гросиста, отворила у Пешти антерп, т. ј. транзитни магацин, у који су српски трговци слали своју робу на комисионарску милост и немилост. Ту су установу службени пештански листови објавили као благонаклоност угарске владе према српској трговини. Међутим то ништа друго није, доли исписавање, спречавање полета српској трговини и спутавање у трговинску зависност.

Како се та трговина после развија из Пеште, није овде место да говорим, јер би то спадало на уже питање саме трговине. Ја ћу само да кажем: да српској шљиви, као једном од највећих српских извозних артикала, није пут у Аустро-Угарску, већ у остале западне државе и сви услови, као и сви нужни начини у тој трговини леже у могућности српске трговине, т. ј. српски трговци могу врло лако да испуне захтеве конзументата. Један од најглавнијих тих услова је етовирање сувих шљива. Шљиварски ме трговци разумеју, а ако буду захтевали, ја ћу им радо држати посебно предавање о специјалној трговини са сувим шљивама. Овде је главно:

Аустро-Угар. монархија од увезених срп. сувих шљива за своју потребу не троши скоро ништа, него тај артикл увози само ради своје даље трговине; дакле Аустро-Угарска имаде од тог производа знатну трговачку корист материјалну, а поред ње и моралну; она је томе артиклу само комисионар и њиме одржава својој пијаци европски глас у једноме артиклу, кога она у својој земљи врло мало има, него га увози.

Господо!

Овако је стање ових тријух најзнаменигијих српских производа, који се извозе у Аустро.-Угар. и који претстав-

љају живот Краљ. Србије. То стање ових трију извозних артикала могло би се овако дефинисати:

1. **Пољски производи.** (Шеница и кукуруз). *Тај извозни артикл Аустро.-Угар. потребује за своје становништво и своју индустрију, а Србија за извоз тога артикла имаде и друге повољне пијаце.*

2. **Стока.** *Тај српски извозни артикл Аустро-Угар. потребује делимиче за своје становништво, делимиче за своју извозну трговину. Потребу ту не може подмитрити ни с које друге стране, до ли из Србије. Србија пак имаде за тај артикл друге пијаце.*

**Суве шљиве.** *Тај извозни артикл увози Аустро-Угар. само за своју даљу извозну трговину, она је томе артиклу само комисијонар. Србија пак за тај свој артикл не само да имаде друге пијаце, него си у интересу њезином било, да на друге пијаце оде.*

Господо, као што видите, Аустро.-Угар. је у трговинскоме питању зависнија од Србије, него ли Србија од ње. Кад је почетком прошле године Србија окренула своју спољну политику у правцу свог природног политичког колосека, скоро сва а.-угар. штампа је претила Србији, како је она смела то учинити, кад је њезина економна и материјална егзистенција зависна од једнога мига А.-Угарске! Јелте господо, да је то смешно?! Камо те среће, да Аустро-Угарска објави трговински рат! Онда би Краљевина Србија од свих трзавица спасена била; у њој би тада оживела истинска и активна пијемонтска снага; Србија би постала велика и силна, пошла би путем, којим се она сама боји да коракне, не познавајући своју сопствену снагу.

Али осим ових ефјективних губитака, Аустро-Угар. би у случају трг. рата изгубила знатно и на својој извозној индустрији. Србија увози индустријске артикле из Аустро-Угарске годишње од 25—30 милиона динара. Србија ако без неких од тих предмета не би могла бити, могла би их из других држава увозити. Према томе нити би српска трговина што губила, нити српски ђумручни приход.

Али ови директни губици повлачили би још и индиректне губитке, који су скопчани и са моралним губицима, а то је:

Европски глас штајнбрушкој пијаци одржавају срп-

ске свиње. Од укупнога њезинога годишњег стања, близу половине престављају српске свиње. Ко је помно пратио извештаје са штајнбрушке пијаце, тај ће се уверити, да је и посета страних купаца и продња слабија била, кад је извоз срп. свиња забрањен био. Велики купци са запада јавно се у Штајнбруху извештавају, па кад им се јави, да је стање слабије, они и не долазе. У случају трг. рата, Штајнбрух би неминовно полако падао. Исто је и са бечком пијацом са говедима.

Као што произвођач сирових продуката грчевито јури за повољним пијацима, тако исто и купци грчевито јуре за повољним произвођачима; интереси су њихови узајамни. Сва загонетка у томе је та, да се нађу и сусретну и ствар је решена. Српска стока је реномирана, или боље да кажем, о њој се у сточној трговини знаде и вредност је њезина калкулирана. — Господо! Кад би се огласио трг. рат, то би питање, вентилирала сва европска штампа као дипломатско питање, а из те јавности свака трговачка бранжа изводила би за се своје интересе. Као што рекох, српска је стока у европској трговини позната, т. ј. знају трговци, да је Србија обилно имаде и кад би се огласио трговински рат, ти би трговци долазили директно у Србију, морали би да дођу, јер их њихов интерес гони, пошто је сточни производ за запад од неизбежне потребе, а сам га нема у довољној мери. То би био скоро једини пут, да се постигне жељена цел, да Србија у својој земљи створи сточну пијацу, на којој ће своју стоку продавати. Овака слободна, независна и сигурна трговина са стоком имала би огроман утицај на гајење сточке. За три до четири године Србија би утростручила број свиња, а то значи, да би Србија могла тада на своју пијацу истерати два пута већи број свиња, него што је износила штајнбрушка пијаца, тиме би српска пијаца добила европски и глас и значај.

Ово, што сам навео за стоку, још у јачој мери важи и за суву шљиву. Шљиварски ће трговци то разумети. Кад би био трговачки рат, Србија не би својих 3.000 до 4.000 вагона увозила у Пешту, а пештански и бечки трговци не би могли са западом правити шлусеве, из простог разлога, што не би могли лиферовати, што немачки значи *Lieferheitsunfähig*. Оно мало, што из Босне улази, то

треба за домаћу потребу, а Аустро-Угар. нема шљиву апсолутно са никоје друге стране да увози. Шљива се не може адаптирати, ако јој природа није место одредила. Пошто је пак на западу шљива од неопходне потребе, западни ће се трговци обраћати директно у Србији. Тај пут је данас лако изведљив, јер су разоритији шљиварски трговци прве тешкоће савладали, а за брзо и коначно спровођење ту је и Извозна Банка, која би требала у томе на сусрет изаћи.

Господо, као што видите, трговински рат би Србију подигао и материјално, али што је од великога значаја и морално.

Но ја не ћу заносно да пледирам за трговински рат, а Србија га не мора нити оглашавати, нити га водити. Ма колико да би тај трговински рат Србији и донео користи, ипак би у први мах наступиле и трзавице, јер и најкориснија реформа захтева извесне жртве. Ја ћу ово питање предложити са практичне трговачке стране, да се прво практичан трговачки пут исцрпи, па кад је и то учињено, онда прибећи крајности. Буде ли Србија принуђена, да прибегне крајности, онда су то политички мотиви.

Аустро-Угарска ни у једноме народу не гледа већег, озбиљнијег и опаснијег непријатеља као у српском народу, с тога је она и упутила своју политику на угушивање свакога полета, како у политичко-националном, тако и на економном пољу. С таквом државом закључивати трговински уговор, који би доносио међусобну економну корист — немогуће је! Она корист, која би се из таког непријатељског одношаја могла извојевати, била би само последица најенергичније борбе, која би се огледала у независности. Јест, али ту независност треба извојевати!

Господо! Имаде у Србији умне снаге, која би кадра била саставити најлепши уговор, према којем би Србија цветала, али је питање, би ли га Аустро-Угарска примила, особито кад су познате њезине политичке тежње. Она тежи да Србију, као пијемонт српски, умртви, с тога се не треба варати и не треба се надати, да ће Аустро-Угарска ишта за Србију повољно примити — *све док она што може!* А докле ће она моћи то чинити? Догод Србија себи не пробије други пут. Господо! у овоме моменту, кад

Србија створи себи други рентабни извозни пут — Аустро-Угарска ће економно побеђена бити и тада ће њезина егзистенција захтевати, да она према Србији друкчије поступа.

Али овако док је Србија неспремна, а географски од Аустро-Угарске блокирана, Србија не ће моћи никакав повољнији уговор закључити. У осталом, то је природна ствар. Нека Србија поднесе најкраснији уговор, који би се оснивао и на међусобном праву и на реципроцитативну корист обејух потписница — Аустро-Угарска га не ће примити, јер знаде, да Србија није покушавала да изађе на други пут, па ће морати подлећи њезиним условима. А кад Србија неспремна дође до уговорнога дана, тешко ће се наћи која српска влада, која би са неспремљеним трговцима огласила трговински рат. И саветно не би то било. Такав моменат могао би бити по њу судбоносан. Неупућени извозници на други пут, изгубили би се у нејасности; извозна би трговина за неко време престала; новац не би улазио; производи се не би могли уновчити; уплате државне би престале; обвезе јавних дугова не би се испуњавале и место што би се у таком неспремном моменту трговинским ратом хтело Аустро-Угарској нашкодити — створили би се у земљи немири, који би могли по Србију судбоносни бити, ако у ничему другом, а оно у томе, што би тада Србија, побеђена, морала да подлегне још тежим трговинским условима.

С тога би саветно било, да још *сада*, *одмах*, почву позвани фактори да стварају нови пут. То могу. Трговински уговор истиче тек свршетком декембра 1903. Дакле имаде још скоро 14 месеци, довољно време, да се нужна грађа прибави и експерименти учине.

Кад буде Аустро-Угарска видела, да је Србија спремна и за други пут, верујте, да ће тада Србија друкчија у њезиним очима изгледати, и онда ће се Србија моћи тек надати, да при уговору не буде економни роб.

Питање је: да ли имаде којег другог извозног пута? — Имаде! Молим вас, господо, да ме саслушате.

Пре него што пређем на детаљно разлагање извознога пута, који ја заступа, морам додирнути положај данашњих путева и њихову политичку стратегију.

Не би ово питање додирнуо, али је оно карактери-

стика, која обележава тежњу А. Угарске према Србији, а у тој тежњи и лежи баш она права језгра, која позива Србију, да неуморно ствара себи нов извозни пут и то што пре, ако не мисли да у најближој будућности западне још у гори и тежи процеп.

Још почетком прошлога столећа А. Угарска је сву пажњу обратила на то, да се Србија не би економно од ње откинула. „Не б'јимо се ми политички слободне Србије, него економно слободне!“ Узвикнуо је аустријски државник Хајмерле, онај исти, што је потписао са Србијом трговински уговор 1881. Да се пак то постигне, <sup>п</sup>нужно је било обратити пажњу на трговачке путеве, с тога се Аустрија и опирала свакој пројектованој прузи, која би Србију преседала и тиме јој дала могућност да изиђе и мимо А. Угарску у страни свет, него Србија да имаде само путеве, који би се из њезине унутрашњости кретали према а. угарским границама.

Још у шездесетим годинама прошлога века барон Хирш, којег су у Европи прозвали жељезничким краљем (Eisenbahnkönig), говорио је, да је спас А.-Угарске у градњи комунационих путева на Балкану. Тај предлог је А.-Угарска и усвојила. Али рачувајући увек, да Србију задржи у својој економној сфери, она је те путеве тако пројектирала, да Србија не добије излаз на другу страну, већ да А.-Угарска продре на исток, нарочито на Егејско море, Србији иза леђа. Да то постигне, њезин је пројекат био овај: Загреб—Сисак — Даберлин (босанска граница) Босански Нови — Бањалука — Добој — Сарајево — Митровица — Солун. Та се пруга одмах и почела градити и још пре окупације Босне и Херцеговине нормална пруга Загреб — Сисак — Даберлин — Бањалука беше саграђена и предата јавности. Та је пруга, по аустријском пројекту, требала да буде она, која ће везивати европски исток са западом, а која данас иде кроз Србију.

Међутим је дошла окупација Босне и Херцеговине и продужење те пројективне пруге обуставило се за неко време, док се није саградила пресантна пруга Даљ — Винковце — Брод — Сарајево.

Но по срећи за Србију, Мађари су иза седамдесетих година почели према Бечу да дижу главу, па су у тој прузи видели само аустријске интересе, а њихови да су

запостављени. С тешком муком су у Бечу извојевали, да главна пруга, која везује две најпротивније европске тачке, исток и запад — пролази кроз Угарску, да природним путем из ње избије у Србију. Беч је тек онда на то пристао, кад је Србију обвезао са оном тешком конвенцијом, која је родила и данашњи трг. уговор, а то је, кад је Беч Србију посве имао у својим рукама, онда је и дозволио тај правац кроз Србију. Од те пруге Србија имаде неоцењена добра! Она пружа Србији могућност, да се ослободи од а.-угарскога уплива. Што то до данас није учинила, крива је само српска немарност, а и а.-угарски уплив, којег је она у Србији имала и њиме спречавала то продирање за економном независношћу.

Но Аустрија се није одрекла своје прве намере. Она је њу почела сад изводити. У прошлој години заједничке делегације вотирале су босанској влади зајам од 75 милијуна круна за продужење пруге Сарајево — Митровица у Новопазарски Санџак и онда је Аустрија изишла сувим и до Цариграда и до Солуна и тада је Србија посве блокирана. Та се пруга од јесенас са највећом енергијом ради уз уљуљкани сан Краљевине Србије, о чијој се глави то и ради. Тада може пруга Београд—Ристовац да се ако не збрише, а оно да се претвори у какав вичиналбан. Приход државних српских жељезница ће се редуцирати. Аустро-Угарска ће сав свој извоз, који иде на исток, тим путем превозити. Снагом својом ће полако и особни европски саобраћај окренути преко Сарајева—Митровице у Цариград. Једном речи, Србији прети од те пруге велика погибија. Кад Аустро-Угарска сагради ту пругу, онда је похватала све главне позиције за излаз Србијин. Она ће тада приграбити садању пругу оријенталне жељезнице, Ристовац—Солун и онда ће на тој прузи диктирати са тарифама како она буде хтела, а то ће учинити, да ће Србију опет одбити на Аустро-Угарску, у њезину пропаст.

Та се судбина спрема Србији, јер не треба смести с ума, да је сам Андраши у IX седници, 13. јула 1878. на Берлинском конгресу отворено изнео програм рада Аустро-Угарске на Балкану, који гласи, да Аустро-Угарска не може дозволити, да се на Балкану подиже и једна словенска држава и најенергичније продирање на Егејско Море. Да она тај програм са највећом енергијом и изводи, мислим,

да не треба ни доказивати. Та Србија је бар пуна и препуна тих горких искустава!

И та судбина није далеко од Србије. Пруга Сарајево — Митровица ради се већ и дању и ноћу, да само што пре буде готова. Да Србија спасе себе од тог тешког удара, треба *одмах* да учини све што се може учинити, а да повољно окрене свој извозни пут према Солуну. Уз цену и највећих жртава мора Србија окренути тим путем, *да до zgodнијег изласка одржи бар Хиршову пругу у независности, дајући јој прилике за заслугу.*

Но да се повољно продре на тај излаз, не тражи се од Србије никаквих жртава, до ли мало савесног и стрепљивог рада и не само да тај пут не тражи никакве жртве, него је тај пут за Србију *и краћи, и бржи, и јефтинији.* Зато ћу о њему опширно да говорим, као о предмету, који је сачињавао језгру мојих предавања.

Имаде људи у Србији, који хоће да тврде, да је пут на Солун немогућ и то на основу неких покушаја, који су чињени, а који су хрђаво испали.

Да су покушаји чињени и да су хрђаво испали, то је истина. Али тај неуспех не лежи у немогућности, него у несрећености. Те покушаје није водила **трговачка рука**, без које се тај успех не да ни замислити. Том неуспеху, као што је познато, крива је: слаба администрација турских чиновника, спора манипулација турских царинских чиновника и неуредна свеза бродова.

Као што се види, све ове препреке су **административне** природе, а врста таквих препрека може се безусловно отклонити.

Но главно је, да је Србија за те покушаје учинила од своје стране све могуће олакшице, т. ј. она није наплаћивала за извозне производе, који се извозе у правцу Солуна — никакве царине. Турска је изишла Србији на сусрет и учинила с њоме уговор на основици највећег повлашћења и најзад, дирекција пруге Ристовац — Солун изишла је Србији са најбољим предусретанјем. Ова три последња фактора најглавнија су ствар. Кад они међусобне тежње имају, да се тај пут олакша, онда би ти покушаји морали безусловно не повољног, већ особитог успеха показати. Што је пак на против хрђаво испало ја опет кажем, да је то ради тога, што у тим и толиким



повластицама и олакшицама није било трговачке руке, која ће то да води. Да Србија даде највеће олакшице, да службена Турска изиђе највише у сусрет, ипак се то не да извести, ако нема снажне трговачке руке, која ће те олакшице у многим неуредностима, што их имаде у Турској, у живот спровести и омогућити, да та извозна трговина од тих олакшица имаде фактично и користи.

За извозни пут преко Солуна имаде три главна питања, која би разборит трговац ставио, а то су:

1. Да ли је тај пут скупљи од досадашњег пута?

2. Да ли извозни српски производи могу тај пут да издрже и

3. Дужина времена тога пута?

Ако се на ова три кардинална питања може повољно одговорити, онда је тај пут изводљив и оне административне незгоде и препреке тиме би уклоњене биле.

На прво питање може се позитивно одговорити, да је извозни пут преко Солуна далеко јефтинији од данашњег железницом кроз А.-Угарску.

Пре но што пређем напосебно прорачунавање појединог извозног производа, нужно је, да бацимо општи поглед на железничку пругу Ристовац—Солун, под именом оријенталне жељезнице.

Разни се гласови проносе о расположењу тих оријенталних жељезница према српском извозу. Неки чак хоће категорички да тврде оно, што насигурно не знају. Кажу, не може се на Солун, јер оријенталне жељезнице су у рукама А.-Угарске, па ће она сметати. Међутим то не стоји. Оријенталне жељезнице су мањим делом у а.-угарским рукама; са већим делом располажу Швајцарци и Немци у Немачкој. Чак се позитивно знаде, да су 1890. године те оријенталне жељезнице, видевши да би се Србији боље рентирало да се крене на Солун, понудили Србији нечувано јефтину подвозну тарифу, особито за свиње, што ће моћи посведочити и дирекција српских жељезница. И иза 1890 године заиста су неки покупаји и чињени, али А. Угарска, бојећи се, да се не би тај пут утврдио, упливом својим учипила је, да је сама Србија почела да отежава тај пут. Олакшице, које је дала за тај нови извозни пут преко Солуна, почела је полако одузимати. У задњем уговору између Србије и А.-Угарске, од 1892 године, у

тачци 2. чл. VШ. Србија се обвезала, да ће за извозне своје производе у *свима* правцима наплаћивати по општој царинској тарифи, која постоји са А.-Угарском. Шта значи то? У А. Угарској су људи и државници увидели, да је пут преко Солуна за Србију могућ и да тиме прети опасност А.-Угарској. Оне административне неприлике поправљаће и надокнађиваће у први мах ове државне олакшице, које ће учвршћивати извозни пут у томе правцу, па наравно да ће временом отклонити и оне административне и манипулационе препреке. За то је А.-Угарска и навукла Србију са том тачком на танак лед, да без потребе затвори сама себи све излазне путеве. Доцније пак пруга оријенталних жељезница, Ристовац—Солун, није била већ тако предусретљива у подвозним ценама. Иза кулиса се говори, да А.-Угарска даје тој управи годишњу субвенцију, да подигне подвозне цене на извесне српске извозне производе, да тиме онемогући понован покушај и да у Србији утврди уверење о немогућности излаза на Солун, као што га је фактично доста и утврдила.

Истина, ја те субвенције нисам својима очима видео, али сам штудирао њезину подвозну тарифу и уверио се, да је тарифа оријенталне железнице: Ристовац—Солун за главне српске извозне производе као: суву шљиву, пекmez, месо, свиње и жита најскупља у Европи. (Осим босанских жељезница, које су још скупље). Али што је најчудноватије и сама српска жељезница повела се за оријенталним жељезницама и у подвозу је ученила свој сопствени извозни производ преко Солуна!!!

Да се може јасно видети, ево примера из те тарифе. Узмимо за суву шљиву. Од Београда до Будимпеште имаде 350 километара и плаћа се за вагон сувих шљива (100 цената) 145 франака или од 100 кг. и 1 километар 0.41 сантима. Од Београда до Ристовца имаде 370 километара и плаћа се за вагон шљива 158 франака или од 100 кг. и један километар 0.43 сантима. Од Ристовца до Солуна имаде: 338 километара и плаћа се за вагон шљива *170 франака*, или од 100 кгр. и 1 километра *0.50 сантима!*

Треба још у обзир узети, да се на пругама у А.-Угарској добија и рефакција, дочим на овој слабо. Дакле сумње нема, да ту игра улогу субвенција. Да А.-Угарска

није потпуно уверена, да Србија може на Солун изићи, управо, да је оно њезин прави пут, који би је увео у светску трговину — не би она цабе давала субвенције.

Али та субвенција не одлучује ништа. Ако је на кратко време, она може одмах да престане; а ако је на дуже време, она се може под фирмом какве рефакције изиграти. То је трговина, то су интереси, и кад би данас Србија дошла управи оријенталних жељезница и рекла, да ће главне своје производе извозити преко Солуна и да ће тај извоз износити око 30 хиљада вагона годишње, што засеца у милионе франака, — тада ће Аустро-Угарска немоћна бити, да те шпекуланте субвенцијама задржава. Сад може и са неколико хиљада форината, јер то друштво види, да тим начином више заслужује, него на подвозу самом, којег поједини српски извозници од времена на време покушавају, а којег је почела сама Србија да отежава.

Данашња подвозна цена од Београда до Солуна при утоваривању по 10.000 кгр. у вагон износи за: суву шљиву, пекмез и жита 3,28 франака у злату, а за фришко месо 3,65 кад се утовари 10.000 ккг., а 4,36 фр. кад се утовари 5000 кг. Све су то цене за 100 кгр.

Кад би пак Србија изближе ступила у преговоре са Хиршовом жељезницом, мирне душе би се могло рећи, да би се ова цена преполовила, а ако не баш преполовила, а оно, *кад би та жељезница рачунала по стоји угарске жељезничке тарифе, без рефакција, што би оријенталне жељезнице драговољно учиниле*, онда би подвозна цена од Београда до Солуна износила највише 2 франка од 100 кг.

Наравно, да се ту разуме и српска жељезница, која је и позвана, да овај извоз потпомаже.

Да пређемо сада на специјално прерачунавање појединих главних извозних артикала, о којима говоримо.

## I. Жита.

Нема више од 3—4 године како су покушаји чињени, да се српска жита извозе Дунавом преко Црнога мора и успеси су били тако сјајни, да је ове године већа половина укупнога извоза отишла тим путем за Антверпен, Хамбург и т. д. Овај производ не би могао жељезницом никада до тих удаљених крајева доћи, ради одвећ ску-

пога подвоза, с тога путни подвоз овога производа можемо само срањиваги са овим воденим путем.

Путни подвоз жита од Брајиле до Антверпена износи око 3.80 франака од 100 кг. Од српских станица, па до Брајиле не рачунамо.

Да видимо сад преко Солуна.

Од Београда до Солуна била би подвозна цена 2 франка. А од Солуна, па до Антверпена или Хамбурга?

Овде морамо опет за часак да прекинемо и да учинимо један предлог, пре но што одговор дамо на ово питање.

Ми смо рекли, да су још у ранијим годинама неки незнатни покушаји чињени, да се изиђе на Солун, али да је било сметње. Међутим сметњама најозбиљнија је **неуредност** са морским паробродима.

То је потпуна истина! Али истина је и то, да су ти производи, којима се тај пут покушавао, превожени *са редовним паробродима*, који иду од пристаништа до пристаништа и који не могу у одређени дан стићи, рецимо у Солун, јер не могу предвидети, колико ће се у коме пристаништу задржати, пошто то зависи од утоваривања и истоваривања разнога терета, који они превозе. То су тако зване *Sammelschiffe*. Осим тога, ти бродови нису увек удешени за превоз тих српских производа, јер о томе нису извештени; а често се догоди, да не могу ни да приме читав извоз, који чека у Солуну, јер нису спремни за то. Код таквих прилика, заиста није могуће преко Солуна ићи и са производима у неуређеноме солунском пристаништу чекати и ишчекивати опет другу лађу, за коју се опет насигурно не зна, хоће ли и она моћи робу пренети. У таким приликама мора српски трговац штету поднети, а особито они, који чекају са живом стоком.

*Али то је само неуређеност!*

*Но Србија би требала да имаде бродова, који би из Солуна само српске производе до означеног места превозили.* Она би требала са каквим паробродским друштвом у споразум доћи, по коме би то друштво у одређено време морало, рецимо, сваки пет или десет дана, слати по један брод у Солун, који би робу примао. Рецимо, да су то бродови средње теретне снаге, од 5.000 тона, т. ј. 5,000,000 кг., Србија би морала да се обвеже, да ће тај квантум увек спреман бити.

Питање је: може ли се Србија на тај квантум обвезати? — Може! — Савршено може!

Речено је, да извозни живот Србије сачињавају: жита, стока и сушено воће (сува шљива и пекмез). Извоз тих производа по времену стиче се у 4—5 месеци, од октобра па до фебруара месеца и дневни њихов извоз износи око 60—80 вагона или 600—800 тона, а то значи, да би се у 5—8 дана у Солуну спремио довољан квантум, који би Србија била обвезна прибавити. Мислим, да ја ово не треба да доказујем статистичким бројевима. Трговци ће ме савршено разумети.

Кад је из Србије дневни извоз толики, онда значи, да је српска жељезничка дирекција у положају, да тај извоз извози као **посебан извоз, са посебним возовима.**

Друга озбиљнија препрека је била спора администрација, као и манипулација турских ђумручких чиновника. И то је истина. Али је и то истина, да је Турска 1890. Србији изашла на сусрет са трговинским уговором, на основици највишега повлашћења. То значи, да је Турска увидела, да је српски извоз кроз њену царевину њој од користи. И сасвим је природна ствар, да она тај пут потпомаже.

Кад српски извоз може излазити у *посебним возовима* и кад Турска томе извозу излази на сусрет, онда је врло лако отклонити спор у администрацији и манипулацији турских чиновника на ђумруку. Србија тражи посебног чиновника за ђумрук у улазну тачку — Ристовац. Буде ли требало — Србија се може обвезати, да Турској плаћа тога чиновника, *који ће само робу у томе возу, који је опредељен за извоз преко Солуна на запад, прегледати.* На вагоне тога воза удари се блomboа турскога ђумрука и та се отвара тек у Солуну при утоваривању. И ту Србија нека плати још двојицу турских чиновника, који ће нарочито на српском извозу радити и све је то за Србију трунак, мајушни, сићушни и незнатни издатак. У Турској је и данас хиљаду гроша велики господар, а нигде се веће привилегије не добијају, као у Турској; најнеуређенија држава у Европи, а опет уз бакшише најуређенија! Захтев Србије, да јој се даде посебан царински чиновник, није никакво особито право, или привилегија, које

се тешко добијају. Превелики промет, који иде у прилог Турској, захтева то и Турска би то дала драговољно, као што би у такоме случају и друге државе дале. То је само ђумручни „транзит“, који све државе у томе види отпављају. Требала је само трговачка вешта рука, која ће турске чиновнике на брзину побудити.

На прузи Ристовац — Солун нема ништа да возове задржава. На против, ја идем тако далеко, да би се са том пругом могло споразумети, да би то друштво дало и „*цпопребу*“ жељезничке пруге.\*

На оваки директан начин српски извоз дошао би из Београда у Солун најдуже за 30 сахата.

Питање је, да ли Србија треба што у Солуну у пристаништу за ову робу?

Србија — да олакша и побољша извоз у томе правцу — отворила је у Солуну трговинску агенцију, а у Македонији и Старој Србији неколико конзулата. Све је то за трговце непотребно! У Солуну није нужна агенција, јер Србија за свој извоз, који иде на запад, не може свезе држати *преко Солуна*. За оно мало извоза, што из Србије иде у Турску, није потребна агенција, већ један вредан човек, који ће уједно водити брзојавну свезу између паробродског друштва и извозника из Србије, који би морали оличени бити у каквој корпорацији, а да роба на време стиже. Што се пак тиче конзулата у Македонији и у Старој Србији, мислим, да ће они мало олакшице допринети за овај пут, као што га и нису олакшали. Нека њих, ако су достојно заступљени. Али Србија мора прво себе економно од А.-Угарске ослободити, а ослобођењем своје економске слободе, ослобођава се Србија и политички, а политичком таквом својом слободом — ослобођава и остале делове Српства... и тада испуњава идеју — уједињење Српства, без чега, нарочито њој, нема живота! Конзули ти, који су постављени за олакшицу извоза у томе правцу — мало ће томе користи допринети.

Они су посве друкше васпитани и рад је њихов други. Пробијати са трговином нове путове — не може се конзуларним канцеларијским актима. То није ништа, и жали

\* Кад би се извоз кренуо овако овим путем, Србија би ужасно могла уштедети на добављању нових вагона, које већим делом троши А.-Угарска, а не Србија!!!!

Боже оних пара, што су за то дате. Да Србија пробијањем тога пута привуче за солом Стару Србију и Македонију и да у трговини буде Србија комисионар, као што је А-Угарска Србији, а у исти мах да врши и српску мисао — Србији треба у тим земљама *добри, вешти, образовани и стручни агенти*, који ће стајати у вези са извозницима у Србији. Трговачки агенти су нужни, који ће разумети, да оним чорбацијама **добро робу продају, то приближава, то спаја, то слева!!!**

Али нека и конзула. Ако су добри, они ће у другом правцу користи донети. Донесу ли користи, онда Србија и српски народ може рећи: трошак њихов... Богом им прост био!... Али ако су добри!

Али за овај пут — трговачки узевши — Србија треба у Солуну само једну дашчару. Од дасака направљени магацин и *добре магацинере*, који ће робу сортирати. Та роба не може скоро ништа лежати. Возови дневно долазе и они се — по претходном споразуму са бродарским друштвом о доласку брода — одмах и утоваривају.

Дакле, српски извоз преко Солуна може се само тада успешно изводити, ако тај извоз имаде своје посебне бродове (*Schiffladung*). Овака врста извоза отклонила би и онај технички недостатак, који је у неуређености солунскога пристаништа.

Па је ли све то изводљиво? За интелегентнога трговца је то играчка. Шта се тражи? Мало реда, који је српској извозној трговини тако потребан! Шта је та мала Србија са својом извозном трговином? Једна већа енглеска или американска трговачка кућа. Ко прелистава повест трговачког развоја, као и биографије појединих знаменитих трговаца — тај ће јасно увидети, да су поједине државе, као и поједини трговци, почели онда да напредују, кад су имали своја сопствена комуникациона средства, која су им омогућила *брзину* њиховога рада и услед јефтиних полвова и способност за конкуренцију. Само на тај начин почела је Америка Европи конкурисати. У Америци, као и у Енглеској, чим један трговац дође до бољег материјалнога стања, — прва му је брига, да дође до својих бродова. Ти се људи нису обогатили од заслуге тих бродова, него само од своје трговине, коју су им бродови потпомагали. У осталом ту не треба много доказивати. Узмите српске

богате трговачке куће, које су са својим дереглијама и шлеповима крстариле по Дунаву и Сави.

За овај већи рад и Србија може да бира највећа и најбоља бродарска друштва, која ће слати ородове уређене, да се могу све врсте српских извозних производа превозити, па и жива стока.

Још нешто. Овде је свуда говорено, да то трећа Србија да ради, па изгледа, као да предлажем, да влада то спровађа. Боже сачувај! Гдегод је чиновнички апарат трговачке идеје спровађао, ту је увек наопако испало. То је тако у свима државама, па се из тога не може ни Србија изузети. За тај би рад била најподеснија Извозна Банка, или би се морао створити један енергичан и способан „Шпедициони биро“, који би имао највећи наклон на службу Србију; коме би Србија поверила на спровађање оне олакшице и повољности, које је Србија својим државним ауторитетом прибавила, било то уговорима са појединим државама или појединим друштвима. Тај би се биро могао самостално издржавати од разних рефакција. Устројство такога шпедиционога бироа спада у другу тему, о којој ћу, можда, доцније говорити.

Да наставимо онамо, где смо прекинули. Питање је било: шта би стајао подвоз од Солуна, па до, рецимо, Хамбурга? Из приватнога, али врло поузданог извора добио сам извешће, *да би највећа француска, енглеска или талијанска бродарска друштва посебну лађу са товарном снагом од 5000 тона, удешену са свима потребима, ставили на расположење, да тежину од 5000 тона разне робе превезе од Солуна до Хамбурга највише за — 25.000 франака.*

Да је ова цена вероватна, може се закључити и из извештаја аустро-угарског конзулата у Цариграду од 5. фебруара 1900. год. Бр. 712. Тај је извештај истина за угаљ, али то не чини ништа, по њему се ипак може дознати оно, што нама треба. Треба и то напоменути, да је цена угљуте године била највиша услед штрајковања у угљаним мајданима.

Угаљ енглески из Ливерпола (Liverpool) стаје у Цариграду *ab Board* једна тона (1000 кг.) 13.50 круна. То значи 100 кг. 1.35 круна.

Ова цена је у трговини и тај се угаљ са трговачком заслугом и превозом из Ливерпола у Цариграду продаје



по 1.35 круна од 100 кил. Најгори да је то угаљ то он са трговачком заслугом у Ливерполу мора коштати *најмање* 80 хелера од 100 кил. Према томе би сам пут од Ливерпола, па до Цариграда, што је много даљи пут, стајао 55 хелера од 100 кил. Онај дакле извештај, да би свако бродарско друштво 5000 тона превезло од Солуна до Хамбурга за 25.000 фран., је више него вероватан. *По тој цени би 100 кил. стајало 50 сантима\**.

Дакле путни подвоз Дунавом од Брајиле преко Црног мора до Антверпена или Хамбурга стаје 3.80 франака од 100 кил. а преко Солуна највише 2.50 фр., разлика је дакле 1.30 фр. од 100 кил! Ко је трговац, тај разуме и схваћа ту ужасну разлику на 100 кил, и разуме оне благотворне користи, које би настале и за српског извозника и пољопривредника, да се овим путем и свако крене.

Да завршимо: да ли је подвоз за српска жита преко Солуна јефтинији, него преко досадањег? Јесте! И то врло осетљиво!

## II. Стока.

### а.) Жива Стока

Пре свега настаје питање: да ли се српска жива стока може продавати на далеким пијацама? — Може! Неоспорно може! Што то није до сада чињено, једини је узрок далека и скупа жељезничка пруга, коју стока не би могла ни физички одржати.

Да ли српска жива стока може физички тај морски пут да издржи? Савршено може! Јер су и најдужи водени путеви за стоку сн шљивији, него ли најкраћи жељезнички.

И треће: може ли српска жива стока поднети евентуалне климатске промене рецимо н. пр. до Лондона? Може, јер српска стока је одрађена у зони, која ту промену не осећа, јер је скоро и нема.

Дакле српска се стока може преко Солуна и жива извозити, само ако јој то допусти путни подвоз.

---

\*) Тачну и позитивну тарифу за овај пут не могу дати, што друштво према мени, као приватноме човеку, не би обратило довољно пажње у овако крупним питањима. Али онај извештај може да служи савршено као полазна тачка. Од оне цене се може саме одбити, а никако додати.

**Долази сада један најважнији, драгоцен, неоцењени моменат за извоз српске стоке, који уједно представља и живот народа! То је ово:**

Цена подвоза на жељезници, куда је стока до сада извожена, за сваку робу није једнака, разлика се у глав-  
номе оснива на простор и тежину робе.

Кад би Србија имала свој посебан брод, као што је напред разложено, онда би биле подвозне цене за све српске извозне производе егалне, т. ј. једнаке, и подвоз стоке не би се више наплаћивао по простору, већ по тежини.

Дотично бродарско друштво, са којим би Србија у споразум ступила, имаде Србији да стави свој брод на расположење, а то је његов простор и теретну снагу од 5000 тона. А од вештачке манипулације српских магацинера у Солуну зависило би, како ће они исцрпети и простор и теретну снагу брода. На тај начин би, рецимо, један во, који је тежак 400 кгр., превежен био из Београда у Хамбург или Лондон за 10 франака, или још са узгредним трошковима хране и пића највише за 15 франака!!! Међутим, данас српски извозници плаћају за вагон волова, у коме стане највише 11 волова, а теже укупно 4000 килг., од Београда (Сосо) до Беча само путнога подвоза 148·20 франака, без осталих неузгредних трошкова, што на вола долази 12·47 франака! А каква је ужасна разлика у цени воловима у Лондону и Бечу!

Мислим, да даљег коментара не треба; једино је још то, да би Србија, извозећи живу стоку у Француску, Швајцарску, Немачку и Енглеску, имала куд и камо повољнији преглед ветеринарске полиције, него у А.-Угарској. Те су државе куд и камо праведније у поштовању интернационалнога права од А.-Угарске, а што је најглавније, те државе немају према Србији оне политичке аспирације, које имаде А.-Угарска, јер је још Андрашије на берлинском конгресу, у IX седници отворено изнео програм А.-Угарске на Балкану — *да она не може дозволити, да се и једна славенска држава на Балкану развије*. Србија је прва таква славенска држава; развијање једне државе условљава само њезин економни живот, ergo А.-Угарска је по програму свога политичкога рада отворени непријатељ Србије. Србија мора да је са тим на чисто, а за то има небројено искустава и доказа.

Да је А.-Угарска могла економни живот Србије у сточарству убијати, криви су опет синови њезиви. Србија је на првоме месту сточарска земља и Србија према западу нема ни са којом државом ветеринарски уговор, осим са А.-Угарском. Покуша ли Србија кроз А.-Угарску живу стоку да провезе даље на запад, онда је она подвргнута милости а.-угарске ветеринарске полиције. Не могу тачно да речем, да ли је то било пре једну, или две године, кад је један већи транспорт српских овнова требао да отиде у Швајцарску. Србија нема директан ветеринарски уговор са Швајцарском и тај је транспорт морао да подлегне ветеринарскоме прегледу у Бечу. За такав транзитни преглед одређен је у Бечу само један дан у недељи. (мислим сурота) И ако је тај транспорт из Србије благовремено послат, да у одређени дан стигне у Беч, то је ипак жељезничка манипулација у А.-Угарској учинила, да је тај транспорт за тај дан одоцнио. Преко недељу дана је морао тај транспорт чекати у карантину на ветеринарски преглед и природна је ствар, да се услед нараслих трошкова није више рентирало извозити срп. овнове у Швајцарску. Уби први покушај, а у Србији се о економији тако мало пише, да ће тај рђави покушај убити у земљи вољу за други покушај, а у народу ће се „*усмено*“ распрострети мњење — *не може се онамо!*

Ако Србија буде са свима западним државама склопила ветеринарски уговор, онда ће овим новим путем отклонити неугодности, које имаде у А.-Угарској.

Од данашњег ветеринарског уговора са А.-Угарском — гори не може бити, па да се макар и исти таки учини и са осталим западним државама, Србија би се могла од тих држава ипак бољем надати, јер оне немају онаке политичке тежње, као А.-Угарска, и те државе знају да поштују и уговоре и међународно право, што код А.-Угарске према балканским државама апсолутно није!

Дакле српска жива стока може се јефтиније и повољније извозити преко Солуна.

Али ја ипак остајем при ономе, што сам у своме предавању разлагао, да Србија мора свом снагом тежити, да што мање стоке извози у живоме стању. Ма какве погледности биле, извоз живе стоке је ипак — ризик. Сви српски сточарски извозници треба да се привију оној мудрој, корисној,

неоцењеној и по Србију спасоносној установи, коју је мудри Стојан Новаковић са српским родољубима у најмучнијим моментима подигао, а то је — *кланица*! Она је тако напредна, циљ је њезин тако узвишен, да могу само рећи: чувајте оне зидине на Дунаву, да не прђу као санитетски депо у граду и муниција у Крагујевцу! Истина, у њој се ради ледом, али имаде леда, који и ватром сагорева!

### б) Месо.

Мислим, да је сувишно и говорити да би подвоз за месо преко Солуна јефтинији био, него што је сада. Као што је речево, кад би Србија имала свој брод, онда подвозне цене за ова три главна извозна производа биле би егалне тако, да би путни подвоз за месо од Београда, па до Хамбурга или Лондона стајао 2.5 франака од 100 кг., а то је ужасна разлика према данашњој подвозној цени жељезницом. У прешлој години београдска кланица послала је један вагон меса у Лондон брзим возом (Eilgut) и платила је за то око 1200 франака, а то је 100 кг. 12 франака! Та до самога Беча плаћа се 3.10 франака 100 кг. Рећи ће ко, да ће месо жељезничким путем у Лондон пре стићи, него ли преко Солуна? Вара се! У дужини путовања биће приближна једнакост, али о томе ће бити опширније говора, кад будемо одговорили на оно питање, да ли је пут преко Солуна даљи од досадањег. Овде је главно да се само докаже јефтиноћа подвоза и то сам доказао. Пут преко Солуна толико је јефтинији да не само што се не може са данашњим сравнити, него та разлика заседа дубоко у живац и саме трговине са месом. Узмимо пример само код једног вола, који је тежак 400 кг чистог меса. Сам путни подвоз на томе вољу даје сувишак од неких 35 франака, а то је за трговца ужасна разлика, и она имаде свој повољан значај, а то је, ако та разлика не остане у Србији, она ће услед те велике диференције моћи свима да конкурише; не ће ли то, онда та разлика остаје у Србији. т. ј. у Србији ће поскупити волови и то знатно поскупити, што ће пре бити него оно прво.

## Воће.

### а) Суве шљиве и пекмез

Речено је, да А.-Угарска од овога српскога производа не троши ништа, већ га као комисионар извози даље. Питање је, да ли би за овај производ пут преко Солуна до места његове потрошње био јефтинији од досадањег аустро-угарском жељезницом?

Може се слободно рећи, да се српска сува шљива троши скоро у читавој западној Европи, па чак и у самој Француској, кад у њој омане род. Она иде у источне немачке вароши до саме руске границе, Königsberg и Bromberg); она иде у рајнске и вестфалске пределе; иде у јужну Немачку, у Швајцарску, у Енглеску, Шведску и Норвешку.

Настаје питање: *да ли може српска шљива преко Солуна, морем, да дође до сва та раширкана места, а да јој је подвозна цена повољнија него ова досадашња?* Јер до сада је израчунат путни подвоз до Хамбурга, који износи 2.5 фр., али од Хамбурга мора та шљива ићи са жељезницама у разним правцима, па да ли ће тај подвоз бити повољнији, да може српска шљива задржати своје цијене? — Јесте! **Овим путем преко Солуна српска шљива са јефтинијим подвозом може са свију страна, дакле, од Италије, Швајцарске, Француске и Немачке да дође до на саму а.-угарску границу.**

Да то може наш трговац разумети ево једнога примера:

Wodenbach је аустријска граница према Саксонској. Из Београда до Боденбаха по данашњој тарифи жељезницом кроз А. Угарску плаћа се 446 франака  $100=4.46$  фран. Преко Солуна ће пак коштати: Београд — Солун — Хамбург 2.5 фр. Хамбург — Боденбах жељезницом стаје 199 фр. од вагона или 1.99 од 100 кгр. Укупно 449 фр. од вагона, или 4.49 фр. 100 клг. Дакле до на саму аустријску границу разлика је само 3 фран. од читавога вагона! Али прва варош преко аустријске границе у Саксонској, где је потрошња српске шљиве, показује већ велику разлику у подвозу, што омогућава конкуренцију. Узмимо варош Дрaжђанс (Dresden), која је од аустријске границе удаљена око 100 километа-

ра. Данашња подвозна цена жељезницом кроз Аустро-Угарску износи: Београд — Дражђани 500 фран. од вагона. Преко Солуна пак: Београд—Солун—Хамбург 2.5, Хамбург—Дражђани 189 фран. од вагона. Укупно 100 кг. стаје 4.49 фран. Што се даље према Хамбургу иде, разлике су све веће и веће. Тако н. пр. узмимо још Берлин. Кроз Аустро-Угар. кошта Београд—Берлин вагон 639 фран. Амо: Београд—Солун—Хамбург 2.5, Хамбург—Берлин 106 фран. Укупно 326 према 639. За трговину је то ужасна... ужасна разлика!!!! И што се даље према Хамбургу иде, та је разлика све већа, тако да је у самом Хамбургу разлика око 450. фран. по вагону. Главно је, што немадем овде да приметим, да су крајеви око Хамбурга јаки потрошачи шљива.

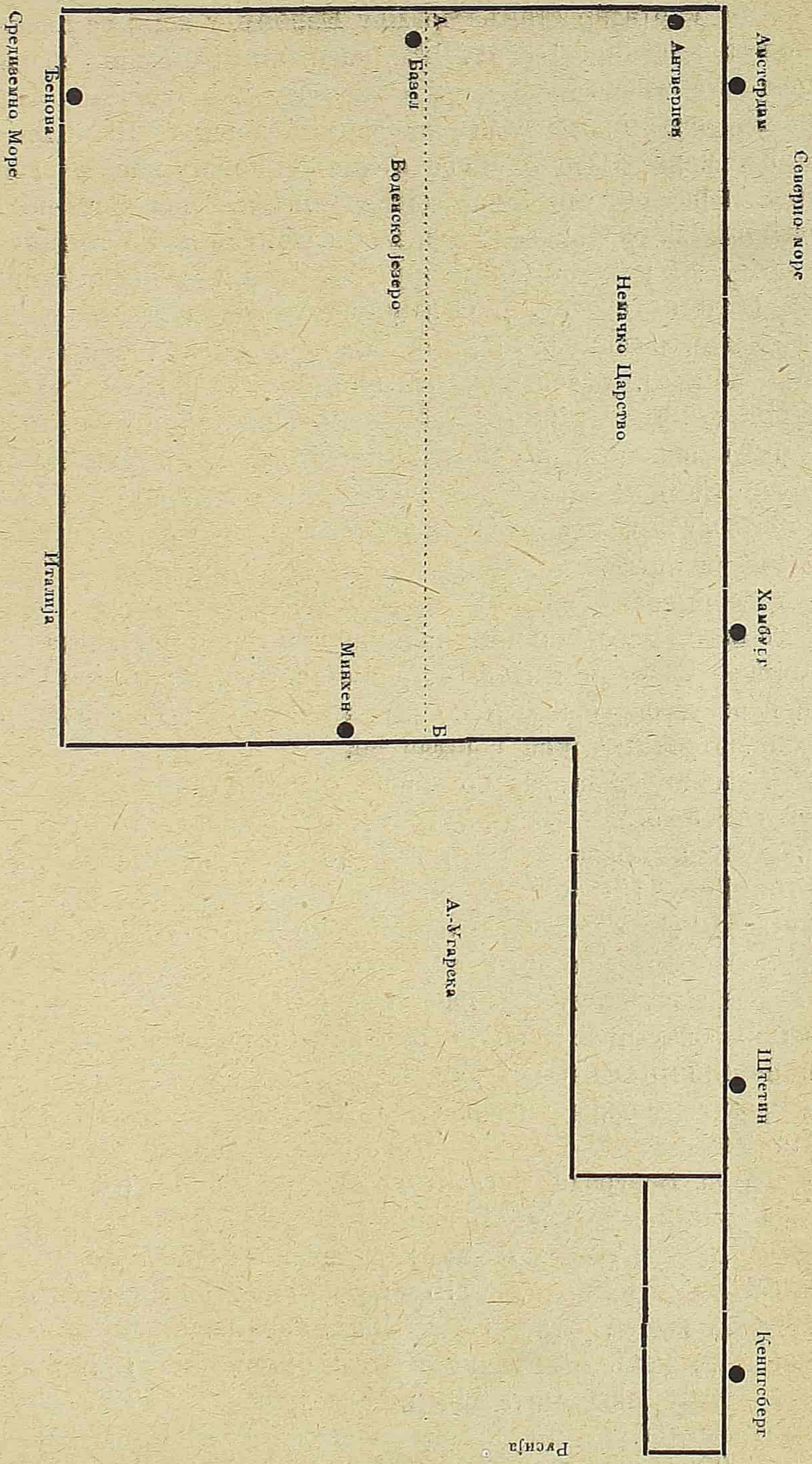
Ова разлика је за излазне тачке Београд, Шабац, Обреновац, али та је разлика много већа са станица у унутрашњости, одакле се ови производи такође у великој количини извозе. Њих још скупље стаје пут преко А.-Угарске, односно њих стаје још јефтиније пут преко Солуна. Јер до излазне тачке у Србији према А.-Угарској, мимо већ наведених цена, имају још да доплате.

Крагујевац	на вагону	57 фран.
Лесковац	„ „	117 „
Младеновац	„ „	23 „
Ниш	„ „	99 „
Параћин	„ „	64 „
Пирот	„ „	128 „
Сталаћ	„ „	72 „

Враћа на вагону 144 фран.<sup>1)</sup> Ове би пак станице до Солуна мање платиле, него Београд.

Да се може очигледно видети тај тарифски процес, докле би могла Србија путем преко Солуна доћи до Аустро-Угарске и задржати своје садање цијене и да се може видети разлика у подвозној цени, коју би српска шљива добила, кад би се преко Солуна извозила, износим овде имитирану карту, из које ће се приближно моћи схватити, шта хоћу да кажем. Ко хоће моје разлагање савршено да разуме, тај нека узме политичку и жељезничку карту Европе, па пред њоме нека чита ово што долази:

<sup>1)</sup> Ово је рачунато по тарифи S W Hoffmann, а могуће је, да Србија имаде за ове станице своју специјалну тарифу са олакшицама. Али свакако имаде досга видне диференције.



Ова карта преставља средњу Европу, у којој се шљива понајвише троши. Црта АБ је идеална и раздељује средњу Европу на северну и јужну половину.

По моме предлогу шљива српска, која се извози преко Солуна, мора се истоваривати у два пристаништа. И то, једно мора бити у Средоземном мору, из којег ће се после шљива разносити у она места, која су испод те идеалне црте, тј. у јужној половини; — а друго пристаниште мора бити на северу, у Северном мору, одакле ће се опет шљива разашањати у места, која су над том идеалном цртом, тј. у северној половини.

За јужну половину узео сам пристаниште Ђенову (Genoa), а за северну половину може бити и Антверпен и Амстердам и Хамбург, а за источне немачке крајеве и северну Русију узео сам Кенигсберг.

### Јужна половина

Базел (Basel) је најсевернија тачка Швајцарске, на граници Елсаса и Баденске. Данашњи путни подвоз кроз А.-Угарску, од Београда до Базела износи 686 фран. од вагона. Преко Солуна коштао би:

Београд—Ђенова 2.5 фран. (рачунам као и до Хамбурга) Ђенова — Базел (via Chiasso) кошта 258.20 франка; укупно Београд — Базел 508.20 франка. Дакле, јефтиније за 178 фр. од вагона. Али Базел је од Ђенове најудаљенија тачка и уједно најсевернија од Швајцарске, а Швајцарска је јак потрошач шљива.

Осим тога, све остале велике Швајцарске вароши леже на овој прузи идући Ђенови; дакле подвоз ће њихов јефтинији бити од Ђенове, него ли онај за Базел. На против садањи подвоз до тих места је несразмерно већи. Тако:

Од Београда до Aarau	фр.	708
„ „ „ Berna	„	810
„ „ „ Chaux de fonds	„	833
„ „ „ Fribourg	„	850
„ „ „ Genf (loco)	„	989
„ „ „ Luzern	„	729
„ „ „ Alten	„	726

Преко Солуна би подвоз за сваку ову варош износио испод 500 фр. од вагона. Једине су неколике вароши у



источноме делу Баварске, куда се не би могло овим путем продрети. Али за то Србија добија ужасно на западу.

### Северна половина

Од Амстердама до Базела (754 километара *via* Emericich) плаћа се за вагон шљива 451 фран., а од Београда до Амстердама 2.5 фран. Укупно 701 фран. Преко А.-Угарске кошта 686 фр. дакле за 15 мар. јефтиније. Али Србија за Базел не би слала на Амстердам, него на Бенову, где је пут јефтинији за 178 фран. Али чим се почне од Базела северно ићи према мору, јефтиноћа се ужасно показује. Узмимо варош *Mülhausen*, која лежи само око 50 километара северније од Базела. Нека преко Солуна подвоз до *Mülhausen*-а кошта исто као и до Базела *via* Амстердам, т. ј. 701 фр., данас пак преко А.-Угарске (*via* Будимпеште) кошта 773 франака.

Али што се год северније иде према пристаништима, то је путни подвоз преко Солуна несразмерно мањи, у самом Амстердаму је та разлика ужасна. Преко Солуна коштало би 100 кг. 2.5 фр.; а кроз А.-Угарску кошта 7.96 фр.! Исто тако је огромна разлика за околна места око тих пристаништа, до којих би железнички подвоз од Амстердама коштао од 50 до 200 фр. по вагону, дочим је данашњи подвоз кроз А.-Угарску ужасно скуп.

Ево неколико тих места са данашњим подвозом кроз А.-Угарску;

У	Achen	франака	974
„	Altena	„	904
„	Aschaffenburg	„	733
„	Barmen	„	911
„	Bielefeld	„	846
„	Bingen	„	817
„	Bon	„	903
„	Braunschweig	„	727
„	Bremen	„	689
„	Coblenz	„	859
„	Cöln Gereon	„	926
„	Colmar	„	749
„	Duisburg	„	900
„	Düsseldorf Bilk	„	920

„ Eschweiger	„	970
„ Frankfurt a М	„	764
„ Geestemünde	„	714
„ Hannover	„	771
„ Heilbronn a N	„	706

До најудаљенијег пак овога места преко Солуна не би подвоз више од 450 фр. стајао.

Ово што важи за западну континенталну Европу, још више важи за њезина северна полуострва и острва—Шведску и Норвешку и Британију. Ја мислим, да о томе није потребно ни да говорим, пошто је то тако јасно и тако видно.

Но пут преко Солуна прибавио би српској шљиви јачу пијацу у источној Немачкој. Од неколико година српска шљива иде чак до Кенигсберга. Србија имаде у Кенигсбергу свој конзулат и по његовоме извештају шљива узима све већи мах. Она би и даље могла у северну Русију продирати, али не може ради великога подвоза, па мора да уступи француској шљиви. Данашњи подвоз (картирање у Пешти) од Београда до Кенигсберга износи 753 фр. (од Обреновца 797 фр. а од Шапца 653 марака 857 фр. (100 мар = 131.25 фр.) Преко Солуна пак не би подвоз износио ни пуних 400 фр. од вагона. А то је услов, који би омогућио продирање српске шљиве у Русију и са северне стране.

Мислим, да сам јасно и необориво доказао, да би пут преко Солуна за шљиву несразмерно јефтинији био.

Али осим јефтиноће путнога подвоза, пут преко Солуна имао би специјално за суву шљиву велики утицај на трговинску политику у шљиварском свету. Ево зашто:

Крај свега тога, што је путни подвоз до најудаљенијих места на западу данас велики, српска шљива се ипак, скоро сва, онамо извози. Та су места у близини Француске, која је такође богата са шљивом, а исто тако су та места на удару увоза американске шљиве, па при свем том српска шљива сноси конкуренцију и француске и американске шљиве. Али шта би наступило, кад би срп. шљива превозом преко Солуна у тим пристаништима за 3—400 фр. од вагона јефтинија била? Потисла би и француску и американску. Французи пак, као интелигентни и разборити трговци, да отклоне конкуренцију својој шљиви,

куповали би српску шљиву. Постали би оно, што су данас Пештанци — комисионари. Само то би било на посве другој и здравијој основи. Французи своју шљиву скоро искључиво извозе етивирану, па би и српску шљиву куповали за прераду, да је после као етивирану изашаљу, а етивирана се шљива јаче тражи, радије купује и посао је рентабилнији. Истина оваки начин трговине не би био за препоруку, јер би потпомагао примитивност трговине са тим производом, али ја сам тај моменат навео, да се може извозницима неко јемство пружити, да би преокретајем извознога пута и цијаце сигурне биле за шљиву у стању, као што се данас извозе. Прво треба независност извојевати, па онда ће и напрелак у усавршавању природним путем за њом доћи.

Завршујући одговор на прво питање, имадем да приметим, да сам ја ове подвозне цене вадио из јавних ставова, не обзирући се на разне рефракције, особито *на шајне* рефракције, у којима се аустро-угарске жељезнице особито одликују давањем истих појединим шпедитерским фирмама, не на корист општег саобраћаја, него из политичко-економних обзира. Таким је рефракцијама данас Србија блокирана и туђински шпедитери овде у Београду управљају српским извозом, упућујући га на А.-Угарску, а одбијајући га од Солуна, од правога и најкориснијега извознога пута Краљевине Србије. Ја сам напред нагласио, да су чињени покушаји, да се на Солун продре, само ради тога хрђаво испали, што није било **трговачке руке**, која би уз онолике повластице тим извозом управљала. Ту је нужан енергичан, способан и независан шпедициони биро — *али српски* и од људи, којима је Србија на срцу. Мало је људи у Србији, врло је мало, који знају и који схваћају онај ужасан и страшан шпедициони и рефракциони комплот, који је око Србије оплетен; свезао Србију, па јој не да никуда да макне. А народ и извозници плаћују... плаћају са крвљу својих живаца!

Пошто је такав шпедициони биро један од најглавнијих у извозном путу на Солун, то ћу доцније опширније о томе говорити, а сад да завршимо са првим питањем:

Је ли пут преко Солуна јефтинији од досадашег или не?

Јесте јефтинији! Несразмерно јефтинији за све српско извозне производе!!!

Друго је питање било:

*Да ли је пут преко Солуна даљи од досадањих путева?*

Из досадањих чланака видело се, да главни артикли иду на далеки запад, изузимајући живу стоку, која је извозена у А.-Угарску. Није нужно да овде доказујем брзину жељезничкога пута кроз А.-Угарску са техничке стране. Искуство је најбоље, а оно може свакоме српском трговцу посведочити, да, рецимо, вагон сувих шљива не може у коју Немачку варош стићи пре 12—14 дана. Што год је које место удаљеније или је скопчано са каквим претоваривањем, то та роба траје све више времена, да до свога опредељења дође. Осим времена, што га фактичка жељезничка манипулација захтева, на а.-угарским се жељезницама често појављују и разна шиканирања. Зато имаде много и много небројених разлога. Доста то, да српски извозни производи, ако се и у пуним вагонима товаре, то ипак не могу обичним подвозом пре 12 до 14 дана стићи у које место ван Аустро-Угарске границе. Месо, које брзим возом путује, не може у Лондон пре 8 дана стићи.

А колико би трајало дана преко Солуна? Сама данашња брзина морских бродова не узмиче жељезничкој брзини. Што по некада морски путеви дуго трају, то је ради тога, што обични бродови иду и стају у свако пристаниште. То застајкивање троши највише времена и чини морски пут дугим. Али, кад би Србија имала своје посебне бродове, и кад би, као што сам показао, истоваривала само у два пристаништа тј. једно у Средиземном мору (Ђенова), а друго у једном од северних пристаништа, онда би се време овакога морскога пута потпуно изједначило са временом жељезничког пута.

Морски брод од 5000 тона теретне снаге иде брзином од 30 километара у сахату. Од Солуна директно преко Ђенове до Хамбурга имаде око 5000 километара. То би онда тај брод превалио тај пут за 166 сахата, а то је за седам дана и седам ноћи! На овај би начин месо, које се данас уз скупи подвоз жељезницом извози у Лондон, за 7 до 8 дана, могло би се такође и преко Солуна

извести за Лондон за 7—8 дана. Разлика је само та, што се данас жељезницом до Лондона плаћа 12 франака од 100 кгр. а овамо највише 2.5—3 франка, а то значи, да се једно свињче од 200 кгр. извознога меса продало у Београду за 18 франака скупље! Ко је трговац, тај зна шта то значи.

Мислим, да је и на то питање довољно одговорено. Остаје још треће питање:

*Да ли српски извозни производи могу тај пут да поднесу?*

Ко је пратио разлагање првих двају питања, тај ће увидети савршену могућност и овога трећег питања. О шљиви и житима не треба говорити, а за месо омогућује брзина превоза, која се изједначује са брзином жељезничког пута, којим се данас извози.

Је ли дакле могућ извозни пут преко Солуна? Јесте! Савршено је могућ, али само, ако Србија буде имала своје бродове, који ће само њезину робу извозити.

Имаде небројено користи, које би се појавиле, кад би Србија имала своје бродове. Навешћу само две, које су замашне. То су:

Пошто би цене биле егалне за све производе, то би исто тако цене биле егалне т. ј. једнаке и за количину. Подвозне цене жељезницом кроз А.-Угарску, о којима смо говорили, важе за товарење по 10.000 клг. Мање товарење коштало би скупље, а и време путовања се тада знатно повећа. Овим бродовима пак омогућено би било и мање количине слати по исту цену, а то у развијању трговине игра велику улогу. Произвођач би тиме био сачуван од изнуђивања, а и роба би се у мањој количини на својим пијацама скупље продавала.

Друга још важнија корист је:

Нико није балканске трговце тако оштетио, оглобио, па и уништио, као пештански и бечки комисионари. Како они раде са неупућеним извозницима, могла би се написати читава архива. Нарочито у томе страдали су, а и страдају сточни извозници.

Кад би Србија имала своје бродове, она би могла *бесилашно* извесан број, нарочито сточних извозника, превозити на западне пијаце, где би они своју стоку скупље продали, него преко комисионара, јер вук не једе месо по

поруци, а господарева очи коња гоје; и што је главно, извозници би на тај начин добили *нужно* васпитање, одбили би шири поглед на светску трговину и услед тога порађале би се нове идеје, нове трговине; завео би се модернији начин, који су они очима својим пренели у своју отаџбину. Таково очигледно васпитање је моћније и успешније, него сва упутства, сви описи и сви чланци, па били они службени или приватни.

Пре него што пређем на политичку корист овога пута, врло је нужно да изнесем у кратко један предлог о тим морским бродовима. Ја га сам држим за идеалног, али не што не би био остварљив, него што, на жалост, нема јединства у српској извозној трговини. Иначе је језгра тога предлога сама по себи скроз и скроз реална и комтоарска.

Да сваких пет дана дође у Солун по један брод, који ће преносити српске производе до Хамбурга и Лондона, нужно би било свега пет бродова, да се та свеза непрекидно одржава. За сваки превоз рекли смо, да би се платило по 25.000 франака. Србија би тим путем имала годишње да извезе најмање 50.000 вагона (вагон 100 цента), што износи 500.000 тона а то је *100 превоза* годишње по 5000 тона и за то би Србија дотичном бродарском друштву платила годишње за превоз  $25.000 \times 100 = 2.500.000$  франака.

А шта кошта то пет бродова?

Према калкулацији солидних арсенала, један солидан трговачки брод сасвима нужним спремама, са нето теретном снагом од 5.000 тона, кошта највише један милион франака. Пет бродова, пет милиуна франака. Ми смо за стране бродове рекли, да би они 5000 тона превезли за 25.000 франака, али кад би ти бродови српски били, нека се плати 50.000 франака за један превоз, што износи 1 фр. од 100 кг., а то је цена, са којом још доста јако може Србија са својим производима на западу да конкурира, као што смо видели. Тада би тих пет бродова годишње заслужили око 5.000.000 франака бруто. Нека половина годишње отиде на разне трошкове, то ипак остаје чиста дивиденда годишње на уложени капитал 50 од сто, а камо ужасне моралне користи, које би Србија од тога црпела? А камо огромна корист, коју Србија добија са својом еко-

номном независношћу и што се тиме ослободила од уцењивања непријатељске тарифне политике?!

Је ли ово идеално или реално? Да ли је ово изводљиво? Није ово идеално, није ово неизводљиво. Све ово што сам ја рачунао и искуством допунио, све је то истина, савршена трговачка истина. Да ли имаде људи у Србији, који би то дубље промозгали и то на се узели и отаџбину своју спасли? Има ли толико срестава? Још Србија имаде и милијона и милијонера и на све се троши само..... — Свега имаде, али... племе моје — сном мртвијем спава!

Пут преко Солуна колико би материјалне користи донео српској трговини овакој, као што је данас, у толико више пружао би изглед за лепшу будућност. Српска трговинска радивост би добила маха. То би била само природна и неизбежна последица, јер путем преко Солуна ступа Србија у светску трговину без ичијег посредовања. Овакав самосталан рад донео би Србији неоцењену моралну корист, која повлачи за собом и политичка питања.

До пре краткога времена, у шематизмима немачке спољне трговине Србије није ни било, као да је у Европи и нема, премда увоз њезиних производа за Немачку долази на врло видно место. А.-Угарска је Србију са тог свога моралнога значаја потисла. Сав српски производ приграбила је она себи и дала му је карактер њезине својине. То економско умртвљење повлачи за собом и политичко запостављање. Западне државе и њезини народи немају разлога, да се за Србију епофирају, јер не стоје с њоме у никаквој економској свези, из које проистичу и политичке последице; те државе не осећају потребу за склапање трговинских уговора, а тиме, ако се по све не уништава, а оно знатно умањује политичка егзистенција и значај Краљевине Србије. Природно је онда, да западне државе често, врло неправедно, учествују на страни А.-Угарске против Србије и у опште Српства, јер то захтевају економни интереси. Економски значај једнога народа уводи тај народ и у политички значај; економна смрт једнога народа, повлачи за собом и политичку смрт. То су две полуге, на којима се свет одржава и благо народу, који то обоје имаде! Саму, оголелу и нагу политичку мисао и њезин значај — непријатељска економна снага може лако угу-

шити; јака економна снага раскриљује политичку мисао и њезин значај. То је модерни рат и тај побеђује. То је оружје, са којим А.-Угарска Србију — тај балкански рај — бије. Још у седамдесетим годинама Аустрија је рекла, да се не боји *полишички* слободне Србије, него *економно* слободне и аустријски државник Штал је узвикнуо: „Србија мора да вегетира!“ И она фактично само вегетира. И то гесло није ни данас престало. Кад је у Немачкој победила струја аграраца и у опште царинска тарифа, А.-Угарска је пошла за њом. **Све** је у Аустрији и у Угарској тражило, да се откажу јадној Србији оне пограничне олакшице, које не иду **њој** у прилог, већ опет само **А.-Угарској**. Друштва, митинзи, зборови, резолуције, све је тражило — откажите Србији те пограничне олакшице, које је она сама диктовала Србији, на сопствену корист, откажите, јер оне сметају напретку А.-Угарске!!!

Ха, ха, ха! *Beata simplicitas!*

Али у исто доба устаје професор бечкога универзитета и каже, да се одмах Србији откаже уговор и да нов уговор мора Србија потписати онаки, каквог јој А.-Угарска монархија поднесе, јер је Србија сада у тегнацу!

Умирите се, господине професоре! У Србији је живот, а у А.-Угарској је болест. Србија је апотека са сталним лековима, што болесну А.-Угарску издржава и то можда једина још апотека; а А.-Угарска је болесник, који тај задњи живот црпи из Србије или преко Србије. Ко је пречи: или лек у здравом животу, или трули живот без лека? . . . Али . . . али . . . можда А.-Угарска мисли и даље, као и до сада, да тражи пограбице у несталоженоме стању унутарних одношаја Краљевине Србије? . . . Вара се! — Нема Србина покваренога, али има разузданога! Позове ли тру а, — А.-Угарска ће их друкчије видети. То је инстинкт српски, који је од косовске битке толико аналошких примера показао.

Истина, да је овој економној недаћи Краљевине Србије крив врло много и њезин ропски трговински уговор са А.-Угарском, али се сви они јако варају, који мисле, да ће се са А.-Угарском моћи бољи трговински уговор начинити, догод Србија не буде новим извозним путем себи независност створила. Рђавим трговинским уговорима нису можда узрок оскудица умне способности у Србији, него сва тежина



лежи у оскудици економне независности, којој су први и најзнаменитији услови — **путеви**. Србија је на прагу истека свога уговора. Нека до године Србија спреми најдивнији, најмодернији трговински уговор, који ће се оснивати на праведноме реципроцитету, на праведности и захтевима међународнога права, једном речи, нека створи идеал од трговинскога уговора, који ће праведно штитити интересе обеју држава — **а нека Србија донде себи не прокрчи нови излазни пут** — А.-Угарска га не ће примити, а може јој бити да га не прими. А.-Угарска није са Србијом правила уговор на основу економских олакшица и напретка народа обеју држава, него су у том уговору политичке тежње. Имајући пак такве тежње, она неће тај уговор потписати, јер је уверена, да Србија није спремна на другу страну; она ће поднети, можда од досадањег још гори уговор и шта ће тада Србија? — Да ли је мисао у Србији толико удружена и уједињена, да у такоме одсудном тренутку уз највеће жртве одбаци то поднесено ропство и пропаст Србије? — Није! — Да ли би у Србији било људи, који би се занели племенитим гњевом и објавили трговински рат? То би можда било, али би то само био тренутни излив, који би Србију још дубље спустио, бацио у веће економно ропство, а снизио морал Србије. Последица би била, да би се потписао опет уговор, а шта ће у тих даљих десет уговорних година бити са Србијом и Српством, — то ће сам Бог знати!!!

Ја сам свој живот посветио раду српскога народа у Босни и Херцеговини. Али сам чврстог и непоколебљивога уверења и осведочења, да спас онога беднога, потлаченог, мученог, прогоњеног, злостављеног, исисаног, заборављенога и запостављенога народа у Босни и Херцеговини зависи само од јачине и величине српскога Пијемонта, Србије. Први и најглавнији услов за ту јачину и величину је — **економна независност!** За то сам благовремено држао своја два предавања и по својим слабим силама изнео што знадем, да би се Србија спремила, да не дочека неспремна последњи час. Продре ли Србија тим новим путем, о чему нема сумње — Србија ће имати две карте у рукама и тада ће мирно моћи рећи: „изволите, госпођо комшинице, да уговарамо!“ Од онога момента Србија почиње да живи и да важи као српски Пијемонт, садржавајући у себи и услове за то.

Што ја толико пледирам за пут преко Солуна, мислиће можда неко, да сам се ја у тај пут заљубио, па се њега држим као пијан плота — Боже сачувај! Тежиште мога предлога лежи — у *новим путевима*, па били они ма у коме правцу, само да Србија не остане на досадањем јединоме путу кроз А.-Угарску. Тај пут Србији не ће никада донети економну независност! И догод се Србија буде индолентно држала тога јединога пута, она не ће моћи дићи главе ни економно ни политички. То не може нико порећи!

Нека остане и досадањи пут Дунавом преко Црнога Мора, којим се извози српска храна; нека се оствари и нови пут кроз Бугарску на Црно Море, које заступам у своме „Срп. Пијемонту“; — што више путева, то већа слобода; не зна се шта дан носи, а шта ли ноћ, па није корисно, нити је разборито, да Србија у извесним моментима приноси сву своју политику на жртву тог јединога пута, као што је до данас чинила А.Угарској. Ја нарочито пледирам за пут преко Солуна само с тога, што је он *најбржи и најјефтинији* од свих досадањих извозних путева. Тешкоће, управо незнатне сметње, на томе путу су административне природе, које Србија може за кратко време отклонити. **Али нови путеви! Само нови путеви! И опет нови путеви! — То ће Србију спасти!**

Не треба још схватити, да можда ја заступам начело трговинског рата са А.-Угарском. — Не! Србији није потребан тај рат, она се може мирним и разборитим начином еманциповати од А.-Угарске и то би био трговински рат, без рата, победа без жртава.

Ми смо у току ове расправе видели, да А.-Угарска није права пијаца скоро ни за један српски извозни производ; она је само српски комисионар. Кад Србија том комисионару откаже слање своје робе, ко ће за ким трчати? Ко ће бити попустљивији? Тај отказ може омогућити само *нови* извозни пут.

Две државе у том економном одношају јесу исто, што и одношају у трговини обичних људи. Овако се то може сравнити:

У једном селу бејаше само један једини трговац, који је продавао робу, која је нужна за живот. Глобио је све сељане, како је хтео. Грдио их је, ружио их је, да су често

они морали за своје скупе новце да моле обеснога трговца, да им робу прода. Они су га се бојали, од њега су стрепили да им само даде робу, за њихов скуп новац.

Тада неко од сељака рече: „Људи! А што ми да молимо за наше паре овога глобацију? Пунимо му џеп, издржавамо га, а он нас још грди. Хајдемо у варош, па ћемо се договорити са којим поштеним трговцем, обећаћемо му, да ћемо код њега све пазаривати, нека дође у наше село и нека отвори трговину.“

Тако и учинише.

Кад је глобација видио новог трговца, почео је испрва зипарати, викати, претити, али му сељани одговорише: „иш, не праши!“ Кад виде глобација, да је његов дућан празан и да му нико не долази, он приклони главу и понизно зађе од сељака до сељака, молећи их да му се врате. „Та ми смо у селу — говорио је глобација — заједно остарили, комшије смо из детињства; та ви сте тако поштени људи, да вас нема нигде у свету таквих, ви сте часни! Вратите се мени, ја ћу вас учтиво служити, а и роба је код мене сада јефтинија, него у тог новог трговца.“

То је слика са А.-Угарском. Племенити гњев и оправдана срџба мора свакога Србина обузети, кад се само сети на чивутску бечко-пештанску штампу. Ако је и једна држава могла о своме суседу гадније писати, то је она чинила. Јадну и измучену Србију дискредитирала је, како је само могла. Србија је њој живот, а она је најгадније на тај живот пљувала. Исмејавала је, ружила је, оцрњивала је, дискредитирала је, па је захватила чак и за оно, што је Србину најдраже; захватила је и оно, што стоји под заштитом међународнога права. Светињу српскога престола почела је да повлачи; згазила је имунитет миропомазања, које је на глави српскога престола, исто таконе прикосновено, као што је и на глави аустроугарског престола. Првом српском Краљу не дадоше ни комад смртне земље и... ћути душо, Бога ради!

Нададоше вику: „Србија живи од А.-Угарске! — Србија нека се не удаљава из а.-угарских вода и да сања о неком славенству и Русији, и о велико српској идеји, јер њезин је живот упућен на А.-Угарску, без које не може опстати! — Откажите Србији уговор, она мора нови

потписати, како јој А.-Угарска диктира! — Откажите Србији уговор, јер је он на штету А.-Угарској!“

Та је вика била у тој чивутској штампи све до пре 2—3 месеца. А кад се у Србији размилише тек мали црвићи и пођоше према томе трулом дубу—та чивуцка штампа умуче са г р д њ а м а. Аустријски министар трговине изјављује, да нема те пресантности, да се Србији откаже уговор. А до скоро ћемо читати, како је у Србији пошло на боље, страсти се стишале... како Србија иде на сусрет новим уговорима и како ће она мирно и хладно знати своје интересе да очува, пазећи на непосредно суседство и њихов добар одношај, на које су обоје упућени.... Угарска је увек поштовала племенитост српскога народа, који се идентификује са поносом мађарског народа итд. славопоји, славопоји, као што уме само чивуцка штампа да окити.

Баш као и онај сеоски глобаџија.

Али вук длаку мења, а ћуд никада. Ми се можемо племенитати, али Србија треба нове путеве, па кад она створи нове путеве, ми ћемо онда уговарати, али тај ће уговор бити на посве другој основи.

Србија имаде само да добије. Међутим добицима је економска независност највећа. А.-Угарска ће само губити и то не мало губити, већ ће њезин и онако труо биланс уздрман бити. Осим губитка у директном правцу (царином) штајнбрушка пијада пропада, јужно-угарске жељезнице би се могле затворити, угарска минарска индустрија ће се редуцирати, а аустријска индустрија ће доћи до краха. Не треба никада смести са ума, да је живот А.-Угарске на Балкану и да јој Балкан може задати смрт, онако као што је прорекао Горчаков 1878. године у Берлину, кад су га иза кулиса питали, како је могла Русија дозволити окупацију Босне и Херцеговине, „А.-Угарској је на Балкану гро!“ Одговорио је Горчаков.

Канда ће тако и бити.

Нечовечни поступци, које она изводи на Балкану, разбуђују балканске народе и ако полако, али ипак доследно. Таки велики моменти не дозревају за двадесет и четири сата, али они стално дозревају и морају дозрети, и тада само човек и моменат спровађају оно што је дуго година дозревало. Штогод је неприподно, то мора пропасти. Зах-

тев А.-Угарске према Србији је неприродан. Хоће да јој Србија буде пријатељ, да се одрекне заветне мисли о уједињењу Српства, без које нема ни Србији живота; хоће да Србија прогони рођену браћу своју из раскомаданих делова; хоће да се Србија одрекне славенске зеједнице; хоће да Србија заведе и призна папску цркву; хоће да Србија пригрли германство, да ружи Русију и крај свега тога тражи, да јој Србија и своју кесу даде. То све претпоставља индивидуални и материјални живот не само једнога народа, већ и једнога човека. Одузми му све и онда си га убио не само морално и индивидуално, него и физички. А.-Угарска на Балкану тражи и душу и тело, а без њих настаје смрт.

Пут преко Солуна допринео би и српском буџету директно користи преко српских жељезница. Повишица тога прихода изнела би бар толико, колико износи тај сталан дефицит, који тако тешко дискредитира Србију у финансијскоме свету, а ствара толике трзавице у самој земљи. Осим тога овај преокретај имао би јак утицај и на финансијски преображај, који је Србији такође нужан као кора хлеба. Али то је друга тема, о којој се овде не може опширно говорити.

— — — — —

Пут преко Солуна, Варне или Бургаса и Дунавем преко Црнога Мора, је су пугеви за нужду. **Прави је пут Србији преко Новопазарског Санџака на Јадранско Море**, кроз српске земље, на које Србија имаде право — на море, на Адрију!

Али... али... стоји печат несретнога берлинскога уговора... стоји и ланац *status quo*-а. Јели спремна Србија да раскине то својом снагом? — Кад је окупација Босне и Херцеговине одобрена, као и посед гарнизона у Новопазарскоме Санџаку према Србији и Црној Гори, Андраши је рекао: „Сад сам змији стао на главу (Србији), а Тиса је рекао: „ударена је сикира у славенско месо!“ Има ли Србија снаге да ишчупа главу испод стопала, која хоће да јој је издроби? — Има ли Србија снаге, да истргне сикиру што јој је у месо заривена? — Аустријска политика на Балкану није само тежња за продирањем на Егејско море и за освајањем туђих земаља; главна је тежња, спречавање ширења Србије, српскога уједињења и уништавање Срп-

ства. Држава, која имаде такав *принципијалан* правац, та ће све учинити, да тај принцип одржи. У рашћењу Српства увиђа она своју пропаст. Има ли Србија снаге, да донесе победу у борби против овакога принципа, у коме Аустрија гледа свој живот и своју смрт? Има... имала би.....

Уз Србију није само Србија од 2 милиуна душа, него све Српство... али... фали само суштина, језгра, значај једне једите речце од пет гласова... *слога!*

„Рави нам треба брзога лека,  
Отворте извор бољег века!“

То што не може моментално политичка Србија да учини — могла би економна. Трговина би кадра била да ускори то, да буде претеча тој политичкој тежњи, која је од неоцењене вредности по српску мисао.

Градња те пруге није нова мисао. Имаде већ две године, да се о томе почело говорити. Та би пруга била само продужење оне велике пруге, што би кренула из Русије, да изиђе на Егејско море. Али та се пруга још и данас држи и сматра као политичка стратегија, а жеља за остваривање такве врсте жељезница је увек спорија него она, где материјални добитци предњаче. Осим тога Србија сама нема средстава да то учини, а кад би и имала, она би ударила на ужасне и нечувене препреке. Амо ће је говити и у раду сметати Аустрија — онамо опет Турска и Арнаути, а није политички сложна, да је на јуриш извојује. Међутим економска пропаст лети на циновским крилима.

С тога би овај пут преко Солуна поспешио и градњу жељезнице кроз Стару Србију на Јадранско море. Ево како:

Речено је, да ту пругу још и данас држе за чисто политичку стратегију, па је према томе и тешко наћи приватне капиталисте за такво подухеће. Та би пруга морала чекати на државна средства, а та врло споро долазе; међутим скоро читава Европа мисли, да од те пруге не би било никакве материјалне користи, јер је Аустрија — као што смо видели — умела Србију тако да стесни, да нико не би могао ни помислити, да Србија може савршено живети без А.-Угарске.

Али кад би Србија кренула преко Солуна и кад би Србија могла црно на бело да покаже, да се њезин

извоз преко Солуна рентира; и кад би показала, да она годишње преко Солуна извезе око 50.000 вагона и за тај подвоз плаћа око 10 милиуна франака — онда је то оружје, пред којим ће сваки финансијер стати. Нека са овим позитивним бројевима оде Србија у Русију, па ће видети, да ће мисао за градњу те пруге полетети ко на крилу ветра. Али не да позајмљује новац за се и да ту жељезницу гради под својом режијом, јер би при свем томе ударила на велике препреке, које би она тешко савлађивала. Него нека Русија нађе друштво виђених капиталиста, нека се то друштво бочи са Турском за концесију; нека се то друштво гађа при градњи са Арнаутима, нека то друштво прогони аустријске плаћенике. Они ће то лакше учинити, јер је њихова заштита велика, за њима је моћна Русија. А Србија нека начини уговор, да ће тим путем своје производе извозити **и да имаде право, да путем амортизације ту пругу за извесни број година откупи и да је на тој прузи манипулант.** На тај начин би на тој прузи Србија била фактичан господар, а моћ руске фирме би јој био чувар, док се и у тим крајевима мир и ред не заведе.

То би био претеча, који би поснешио и политичку мисао. Тада би био снажнији разлог да Србија изађе пред Европу, јер историја за њу говори, а овим би дошао још аутентични факт и о економском праву.

Ако је Русија пријатељ Славенства, као што и јесте она би ово морала помоћи. Од празнога одушевљена за Славенством од А.-Угарске притешњени балкански Славени немају ништа. Помоћ мора бити ефективна. Овде нису у питању политички захтеви, који стоје у свези са Европским силама, да их Русија не сме дирнути. Ово је чисто економско питање — концесија једне жељезнице, која итти и Турске интересе, а таквих концесија имају и друге државе. Има ли Русија ту што материјално да жртвује? Апсолутно ништа! Она треба само да својим аукторитетом нађе руске финансијере, који ће за свој уложени капитал имати прекрасну дивиденду и ништа више! То Русија **мора учинити!**

На тај начин би се Србија економно ослободила од А.-Угарске; напредовала би, снажила би се и развијала би се, а у исто време решавала би политичку мисију. Бивши ос-

нажена, устреба ли одлучност, — она ће имати и снаге, да одлучност покаже. Чекати пак само на политичко решавање, а економно све дубље и дубље падати — није упутно. Бој се, кад дође моменат за политичко решење — Србија неће имати више снаге. Економним *наирешком* треба потискивати то политичко решење.

То би се постигло путем преко Солуна!

Ово је у најкраћим цртама о извозној трговини и њезиним путевима. Морам изјавити, *да сам многу и многу мисао прећушао*, с разлога, да све не одам. Ко познаје начине и средства, којима се Аустрија у политици служи, тај ће ми то потпуно одобрити. Она прати сваки покрет и сваку мисао, не само у Србији, него у читавоме Српству. Увиди ли, да једна мисао може сазрети, она је одмах предупредује у правцу, који је та мисао поставила. Па кад тешком муком искупљена заједница почне мисао да изводи и удари на првом кораку на противност, која није била у програму — онда наступи малаксалост, губљење вере, самопоуздање и могућност и мисао — пропадне. Хиљадама су начина, којима она то изводи. Ако не може човека новцем, митењем, обећањима, претњама и страшењем задобити, она ради дискредитирањем или мисли или људи у друштву. Најузвишенију мисао сумњичи заједно са људима, да само у ширем друштву не ухвати корена. То је саставни део Баховог система. То је основа онога аустријског *divide et impera!* Подели па владај!