

## A DUNAGÖZHAJÓZÁSI TÁRSASÁG ÉS A MAGYAR ÁLLÁSPONT.

↳ Az első cs. k. szabadalmazott Dunagözhajózási társaság Magyarországhoz való viszonya alkotmányunk visszavivása óta állandóan napirenden levő, de időnkint változó alakban jelentkező kérdés. A kérdésnek önkényt föl kellett merülnie az alkotmányosság visszaállításával azonnal, mert az egységes birodalom inventáriumából át kellett vennünk a Dunagözhajózási társaságnak nyújtott jövedelem-biztosítékot, a vasuti hálózat lázas fejlesztésével elfoglalt kormány azonban nem méltányolta egész jelentősége szerint a folyamhajózás ügyét, a mit az akkori viszonyok menthetnek. Később, a midőn alkalom lett volna a kérdést rendezni, a kormány örült, hogy megszabadult a jövedelem-biztosítás terhétől és kitért a nehézségek elől, a melyek ezen bonyolult ügy megoldásának útjában állottak, a Dunagözhajózási társaság pedig, mely tetemes anyagi előnyökről mondott le, hogy megszabaduljon a két kormány zaklató beavatkozásától, semmi hajlandóságot sem mutatott a monarchia megváltozott államjogi alakulásához való alkalmazkodásra, ellenkezőleg minden törekvése arra irányult — és ezért lényeges áldozatot is hozott a jövedelem biztosítékról való lemondás alakjában — hogy mint teljesen független, rendelkezési szabadságában nem korlátozott kereseti társaság éljen hivatásának.

↳ A független, kormány beavatkozás által rendelkezési szabadságában nem akadályozott Dunagözhajózási társaság azonban csakhamar összeütközésbe került a magyar forgalmi érdekekkel és ez az összeütközés napi rendre hozta a társaságnak a magyar államhoz való viszonyának kérdését, melyet a társaság megoldottnak tekintett akkor, midőn a jövedelem biztosítékról lemondott. Az összeütközés oka a társaságnak az alsó-dunai államok behozatalával és átvitelével és a fővárosi kereskedelem érdekei-

vel szemben követett eljárása volt. Bécsnek kedvezményezése fővárosunk ellenében, a román gabona behozatala és átvitele érdekében nyújtott tarif-kedvezmények a hetvenes évek közepétől kezdve állandó sérelmét képezték közgazdaságunknak, a melyen azonban a magyar kormány, mely akkor kezdte meg a harcot az államban államot képező vasúttársaságokkal, nem segíthetett, miután a beavatkozásra jogalapja nem volt, hatalmi eszközökkel pedig a virágzása fénykorát élő társasággal szemben nem rendelkezett. E két momentum magyarázza meg, hogy a közgazdasági visszasságok elhárítására irányuló törekvések, melyek nyilvánulása az évtized elején volt legintenzívebb, teljesen sikertelenek maradtak és hogy minden kísérlet, a társaság viszonyát Magyarországhoz rendezni, eredménytelenül végződött.

A vámpolitikában beállott fordulat, a román gabonának határainktól való elzárása egyelőre lehetetlenné tette, hogy a Dudagözhajózási társaság tovább folytassa érdekeinkre nézve sérelmes magatartását. Ezen irányban megszűntek a panaszok, de a szerb forgalom kérdésében tapasztalnunk kellett, hogy a Dunagözhajózási társaság nem képez oly forgalmi tényezőt, melyre az állami célok megvalósításában támaszkodni lehetne. Ha a keleti vasutakkal való forgalmi viszonyok még ma sem nyertek kielégítő rendezést, annak oka jórészt a Dunagözhajózási társaság magatartásában keresendő, a melyet a rövidlátó osztrák forgalmi politika támogatott akkor is, midőn oly célok érvényesítéséről volt szó, melyek elérése az osztrák érdekek szempontjából legalább is oly fontosnak tekintendő, mint a magyar közgazdaság szempontjából. Ma már belátják Ausztriában az elkövetett hibát, de a belátás, mint mindig, most is későn jön.

A Dunagözhajózási társaságnak ezen magatartása lehetett az indító ok, mely megérlelte közlekedésügyi politikánk intézőjében az elhatározást, hogy a társaságnak a jelen viszonya az államhoz tarthatatlan, mert a gazdasági érdekek súlyos sérelme esélyeinek teheti ki az országot. E sérelmek paralisálására kellő hatalmi eszközökkel rendelkezik ugyan a kormány, de türhetetlen állapot, hogy egy társasággal szemben, melynek jövedelmi főforrásai az országban vannak, hatalmi eszközöket kelljen érvényesítenie a kormánynak az ország érdekei esetleges védelmére. E felfogásnak, melyet bizonyára nem kell bővebben taglalnunk, harcra kellett vezetnie a kormány és a társaság között. E harc tulajdonképen soha nem szünetelt a magyar kormány

és a Dunagőzhajózási társaság között, de egész a legujabb ideig csak tintával és papirossal folyt, a mi a társaságnak nem sokat értett. A közlekedésügyi miniszter a tintaharcot teljesen megszüntette és minden zaj nélkül azon a téren vette föl a küzdelmet, a mely a társaságra nézve a legérzékenyebb. Érvényesítette azt az erőt, a mi a magyar államvasutak messzetagolt hálózatában rejlik és kezdeményezett egy oly forgalmi politikát, a mely, a mig egyrészt igen tetemes szállitmányval látta el az államvasut forgalom nélkül szűkölködő budapest-zimonyi fővonalát és táplálta az államvasut többi vonalait is, másrészt a legkárosabb hatással volt a Dunagőzhajózási társaságra, mely hajózási fővonala díjtételeit előbb nem sejtett színvonalra kényszerült leszállítani. E forgalmi politika, mely az államvasutakra pénzügyileg is előnyösnek bizonyult, alig két év óta tart és már is megtörte a Dunagőzhajózási társaság makacs ellenállását és az a társaság, mely addig valójában hallani sem akart a magyar államhoz való viszonya rendezéséről, a folyó év elején önkényt, minden felszólítás nélkül kérte a kormányt a viszonyok tisztázására. Az erre vonatkozó tárgyalások folyamatban vannak, egy vagy más irányban el kell döntenünk a kérdést, melynek megvilágítása az alábbiak célja. Feladatunk minden tekintet nélkül tisztázni az alapot, melyen a megoldás lehetséges és megjelölni azokat a célokat, melyek megvalósításánélkül, véleményünk szerint, e sokfélekép bonyolult kérdés kielégítő megoldást nem nyerhet. Fejtegetésünk kizárólag saját véleményünk, melynek nincs semmi vonatkozása a most folyó tárgyalásokhoz.

## I.

A Dunagőzhajózási társaság viszonya a magyar kormányhoz, illetőleg a magyar államhoz, nem tekintve az általános érvényű hajózási és rendőri szabályokat, nem jogi, hanem kizárólag hatalmi kérdés. Nem a jogi szempontok érvényesülése, hanem a hatalmi erők mérkőzése fogja megadni az alapot, a melyen a kérdés megoldást fog nyerni. Ez az egyetlen helyes alap úgy a kormányra nézve, mely sohasem hagyhatja figyelmen kívül azon magasabb állami célokat, melyek megvalósítása feladata, mint a társaságra nézve, mely ezen állami célokat csak akkor ismerheti el a maga részéről is megvalósítandóknak, ha azok fő célját: üzleti existenciáját nem alterálják. A magyar állam és a Duna-

gőzhajózási társaság közötti viszony rendezése a kormányra nézve állami cél, a társaságra nézve, ha szabad e kifejezéssel élünk, üzlet, a melyet megköt, ha általában előnyösnek találja, de meg kell kötnie akkor is, ha általában talán nem is, de a jelenlegi helyzetnél előnyösebbnek ismeri. A társaság ezen szorult helyzete szükségszerűleg e helyzet méltánylására indítja a kormányt, melyre nézve a társaság megrontása nem lehet semmiképen cél, miután egy erejében meggyöngült társaság nem alkalmas állami föladatok megvalósítására. Ez a kiindulási pont, a melyből a kérdést meg kell itélnünk. Lássuk először is annak jogi oldalát.

Az első cs. k. szab. Dunagőzhajózási társaság 1880 óta kizárólag osztrák társaság, mely ma a magyar állammal semmi más vonatkozásban nem áll, mint akármely más, a magyar Dunán is hajózást üző külföldi hajózási vállalat. Ez azonban tulajdonképen csak 1880 óta van így, előbb a Dunagőzhajózási társaság, melynek székhelye mindig Bécsben volt, valójában közös vállalatnak volt tekintendő, mert a szabadalom, melynek alapján a hajózást üzte, az osztrák és a magyar kormány által közös egyetértéssel állítottatott ki. A Dunagőzhajózási társaság első engedélye, az 1830. szeptember 1-én kelt osztrák és 1832. ápril 22-én kelt magyar privilegium csak azon kizárólagos jogot biztosítja a Dunagőzhajózási társaságnak 1845. szeptember 17-ig, hogy az Andrews John és Prithard József által szerkesztett és 1828 ápril 17-én szabadalmazott rendszerű gőzhajókkal hajózást ühessen a Dunán és mellékfolyóin. Ezen engedély csak a hajószervezet használatát illetőleg volt kizárólagos, a gőzhajózás kizárólagos jogát nem adta meg a társaságnak.

Ezen privilegium tartamának lejártá felé az időközben anyagilag megerősödött társaság minden törekvését kizárólagos hajózási szabadalom elnyerésére irányozta, annál inkább, mert hazánkban a negyvenes évek elején külön magyar gőzhajózási társaság alakítására mozgalom indult meg. A társaság ezen törekvése sikerre vezetett, az alsó-ausztriai tartományi kormány 1846. szeptember 2-án kelt leirata szerint, ő Felsége a társaság 1845. május 14-én kelt beadványára az udvari kamarának a magyar királyi udvari kanczellária egyetértésével előterjesztett ajánlatára, 1846. augusztus 16-án kelt legfelsőbb elhatározásával:

1. meghosszabbította a gőzhajózási privilegiumot 1880 szeptember 17-ig;



2. kizárólagos jogot adott a társaságnak az állam határain belül a Dunán való gözhajózásra.

Az ezen szabadalom által teremtett jogállapot szerint az osztrák területen székelő társaság üzletét a magyar állam határain belül magyar kiváltság alapján folytatta, nem volt tehát kizárólag osztrák társaság, nem is tekintette magát annak, mert tudta, hogy ereje forrása Magyarországon van. A közjogi állapotok bizonytalanságának e korában egyébiránt nem merültek föl a társaságot illetőleg államjogi szempontokból eredő igények, alkotmányosságunk megsemmisítése után ilyenek föl sem merülhettek és a midőn alkotmányosságunk visszanyerése után a társaság viszonya a kormányhoz tisztázott, a kormány elegendőnek vélte, ha szabadul a jövedelem-biztosíték terhétől és az államjogi szempontokat nem bolygatta.

A társaság 1852-ben kelt alapszabályai, megegyezően a társaság fentidézett privilegiumával, a társaság fennállása tartamát 1880-ig szabták meg. Ezen idő lejártával a társaság közgyűlése a társaság fennállása tartamát határozatlan időre hosszabbította meg, a mely alapszabály változtatás, a fennálló osztrák törvények szerint a kormány jóváhagyását igényelvén, e jóváhagyás a belügyminiszterium 1880. október hó 21-én kelt rendeletével megadatott. A társaság tehát mai szervezetében tisztán osztrák részvénytársaság, mely mint ilyen, folytatja a hajózást a Duna egész vonalán és e mellett Magyarországon bányászatot és ipart is üz.

A fennálló nemzetközi jog értelmében a Dunán a parti államok bármelyikének alattvalója szabadon üzheti a hajózást, ennek minden korlátozása, kivéve a folyam- és hajórendészetből eredőket, tilos és a külföldiek semmi irányban sem részesíthetők kedvezőtlenebb elbánásban, mint a belföldiek. A Dunagözhajózási társaság azon joga, hogy a Duna mellékfolyóin hajózást és az ország területén bányászatot és ipart üzhessen, a kereskedelmi és vámszerződések alapján nyilvánvaló. Világos ezek után, hogy a fennálló jog alapján a Dunagözhajózási társaság szervezetét illetőleg semmiféle igény nem támasztható, a mint ezt Baross Gábor közmunka- és közlekedésügyi miniszter az 1888-ik. évi állami költségvetés tárgyalásakor az országgyűlés képviselőházában egész határozottan kifejtette. Ha erre nézve jogczím volna, akkor a kérdés rendezése nem is huzódott volna két évtizednél hosszabb ideig.

A kérdés nem jogi, hanem kizárólag hatalmi kérdés lévén, a Dunagözhajózási társaság mindaddig kivonhatta magát annak rendezése elől, a míg a társaság viszonyai a magyar kormány jóindulatának megnyerését nem tették kívánatossá, ezen jóindulat alatt mi pozitív tényekben nyilvánuló jóindulatot értünk, nem pedig azt az általános jóindulatot, a melylyel a kormány minden belföldi iparvállalatnak tartozik. A Dunagözhajózási társaság ma olyan viszonyok között van, hogy e jóindulatot keresnie kell és meg is kell adnia azon árt, a melyet ezért a kormány követel, föltéve, hogy e követelések nem oly természetűek, hogy veszélyeztetik a társaság létföltételeit.

Annak a kérdésnek megítélése céljából, hogy mit lehet és mit kell követelnie a társaságtól, röviden foglalkoznunk kell a Dunagözhajózási társaság helyzetével.

A Dunagözhajózási társaság, melyről a társaság jubileuma-  
kor kiadott jelentése az önérzet legbüszkébb hangján említi, az 1878-ik évi üzleti eredményekről szólva, hogy erősebb és hatalmasabb mint valaha és hogy a társaság függetlensége és önállósága érdekében merész öntudattal hozott áldozatok teljes igazolásukat nyerték, tiz évvel később a pangás és elgyöngülés legszomorítóbb stádiumába jutott. Hatvan éves fönállásának legmostohább napjait éli, a nélkül, hogy csak reménye is lehetne a viszonyoknak a közel jövőben való kedvező változására. A társaság 1888-ban fenállása egész tartama alatt a legnagyobb fuvarozási teljesítményt és a legrosszabb anyagi eredményeket mutatja fel.

A társaság fuvarozási szolgálatának és ennek eredményeinek alakulását 1881. óta a következő számok tüntetik föl:

	szállított				bevételek	
	1000 személyek száma <sup>1)</sup>	km.	1000 tonnákban	1000 tonna km.-ben	a személyszállításból o. é. frt.	az áru-
1881.	1.657	140 011	1.444	694.068	2,693.334	9,734.379
1882.	1.748	145.332	1.674	812.216	2,656.386	10,442.250
1883.	1.907	148.543	1.644	820.753	2,617.540	10,578.895
1884.	1.811	132.899	1.570	<sup>2)</sup>	2,375.926	8,991.058
1885.	1.763	<sup>2)</sup>	1.693	»	2,235.786	9,227.348
1886.	1.766	»	1.694	»	2,135.439	7,637.194
1887.	1.651	»	1.709	»	1,994.537	7,594.956
1888.	1.612	»	1.855	»	1,936.193	8,446.294

<sup>1)</sup> Az átkelési és helyi forgalom nélkül.

<sup>2)</sup> Kérdéses adatokat a társulat többé nem tette közzé.

A Dunagőzhajózási társaság e szerint a személyszállítás és az árúfuvarozás jövedelmezőségének folytonos csökkenésével küzd. A személyszállítás jövedelmezőségének csökkenését első sorban a keleti csatlakozások kiépítése idézte elő, mely körülménnyel, mint módosíthatlannal, kell a társaságnak számolnia. Az árúszállítás jövedelmezőségeinek csökkenését első sorban a román vámháború okozta, melynek következtében a társaság elveszítette a hosszú utat befutott és így gyümölcsöző gabona-szállítmányokat. Az ebből eredő bevételi csökkenést a társaság 1887-ben 1.5 millió forintra tette, a mely becslés nem mondható tulságosnak. Hozzájárul ehhez a díjtételeknek a vasuti verseny következtében a belső forgalomban való leszállítása; e két körülmény eléggé megmagyarázza, hogy a társaság a legnagyobb mérvű árúszállítás mellett is alig képes üzleti fölösleget kimutatni.

Végzetessé e visszasságokat a társaság belső kezelésének nagy hibái és bajai teszik. A társaság magyarországi szénbányáiba 9.5 millió forint van befektetve és ezen óriási tőke nemcsak hogy semmi tiszta jövedelmet nem hajt, hanem a legnagyobb terhet képezi a társaság hajózási üzletére nézve. A társaság belső életén kívül állók a bányák viszonyairól nem alkothatnak magoknak helyes ítéletet, mert az igazgatóság a bányák kezelésének pénzügyi eredményeiről sohasem közöl kimutatást, de az adatok összevetéséből azt kell következtetnünk, hogy a bányák üzeme jelentékeny veszteséggel jár a társaságra nézve. A nélkül, hogy ezen irányban bővebb fejtegetésekbe bocsátkoznánk, csak arra utalunk, hogy a társaság hajói 1888-ban 234.872 tonna szenet fogyasztottak, a minek ára fejében az üzleti számla 2,364.069 frttal terheltetett meg, vagyis egy tonna szén a társaság hajózási szolgálatának 10.07 frtba került. A társaság a felső- és alsó-Dunán kénytelen ugyan idegen szenet is vásárolni, ez azonban a saját termelésü szén fogyasztásához képest elenyésző csekély, így aligha tévedünk, ha a hajózási üzlet azon megterhelését, a mely abból ered, hogy a társaság széntermelését drága áron kénytelen számlájára írni, évenként legalább 8 – 900,000 frtra becsüljük. Kedvező években, a midőn a hajózás tételei jóval magasabbak voltak, a hajózás jövedelmezőségének alterálása nélkül viselhette e megterhelést, ma már azonban képtelen erre.

A Dunagőzhajózási társaság bajainak alapokát a bányabirtok, képezi. A társaság hajózási üzletébe és hajógyáraiba befekte-

tett összes tőkék az 1888-ik évi mérleg szerint 25,735.947 frtot képviselnek, körülbelöl annyit, mint a társaság részvénytőkéje, mely 25.2 millió forint, a társaság hajózási üzletének tehát ezen tőkét kell gyümölcsöztetnie. A hajózási szolgálat bevételei voltak: hajók bevételei czímén 10,752.985 frt., érczpenznyereség czímén 492.008 frt., utánvételi jutalékok 25.836 frt., az escompteszámla egyenlege 270.451 frt., mert véleményünk szerint ez is a hajózás jövedelmének tekintendő, miután az előre beszedett fuvardíjak kamatozásából származik, összesen 11,541.280 frt. A hajózási szolgálat összes kiadásai, úgy, a mint azok a számadásba állítva vannak, az 1.6 millió frtra rúgó értékleirással együtt 10,716.571 frtra rúgtak, a hajózási szolgálat tiszta jövedelme tehát 824.709 frt. volt. Miután a társaság tiszta nyeresége az 1888. évben az 1887. évi nyereség-átvitel nélkül 572.488 frt., világos, hogy a társaság összes többi üzleteibe fektetett tőkék, vagyis a bányászat és ezzel kapcsolt iparok és a vasút, nemcsak hogy nem hoztak annyi jövedelmet, a mennyit a befektetett és kölcsönökből vett tőkék kamatoztatása igényel, hanem a kamatok pótlására a hajózási szolgálat 824.709 frt. tiszta jövedelméből még igénybe kellett venni 252.321 frtot.

A hajózási szolgálat 1888-ban 824.709 forint tiszta jövedelmet hajtott, ehhez azonban hozzászámítandó azon megterhelhetetés, mely a társaság saját termelésű szenének fogyasztása következtében terheli a hajózási üzemet, ezt csak 800.000 forinttal számítva, azon eredményre jutunk, hogy a Dunagözhajózási társaság szállítási üzlete az 1888-dik évben tulajdonképen 1.6 millió forint tiszta jövedelmet hajtott, a mi elegendő lenne a hajózási szolgálatba fektetett összes tőkéknek — a megfelelő értékleirások után, a mik 1.6 millió forintot igényeltek —  $6\frac{1}{2}\%$ -kal való gyümölcsöztetésére. Ezen alapon számítva, a hajózási szolgálat nyeresége a befektetett tőke  $13\%$ -os kamatozásának felel meg.

Ezek szerint a Dunagözhajózási társaság hajózási szolgálata ma is igen jövedelmező, de nem annyira, hogy a társaság elviselhesse azon veszteségeket, melyek a bányászatból és a vasuti üzemből erednek. Ezen veszteség nem állapítható meg tüzetesen, ez a társaság könyveibe való betekintést föltételezné, mert a társaság üzleti jelentései a helyett hogy felvilágosítanak, inkább homályba igyekszenek burkolni a társasági igazgatás ezen sötét pontját. A mohács-pécsi vasút üzeme az üzleti számadás szerint sem gyümölcsözteti kellően a befektetett tőkét, mely kereken



8 millió forint, leszámítva a vagyon gyanánt elkönyvelt, de tisztán számlaszerű tartalékokat. Ezen kölcsön útján felvett tőke 5<sup>o</sup>/<sub>o</sub>-kal való gyümölcsöztetése 400.000 frtot igényelne, a vasuti üzlet tiszta bevételéből azonban e célra, a társaság részére teljesített szénzállítás megfelelő számba vétele után, csak 277.758 frt. áll rendelkezésre, a veszteség ezen a czímen tehát 123.000 frt. A bányák tiszta jövedelme czímen a nyereség és veszteség számlában semmi sem szerepel. A társaság kölcsöneinek kamatoztatása 939.503 forintot igényel, ebből a vasuti üzem fődöz 277.758 forintot, marad tehát fődözetlen évi 661.742 forint megterhelhetés, a mi a vasut és bányászat együttes számlájára irandó. A hajózás jövedelméből 1888-ban 252.321 forintot kellett elvonni, hogy a számlák egyenlege helyre álljon, a bányászat e szerint könyvszerűen 409.421 frt. hasznot eredményezett, ez azonban csak úgy volt elérhető, hogy a hajózás az általa fogyasztott szenet legalább 800.000 forinttal túlfizette. Ez a 800.000 frt. évi teher és a hajózás tiszta jövedelméből elvont 252.321 frt., együtt tehát 1—1,1 millió forint az a megfoghatlan rejtély, a melyből a Dunagözhajózási társaság összes bajai erednek. Mennyivel terheli ebből évenként a Dunagözhajózási társaság bányászata a pécs-barcsi vasút és a budapest-pécsi vasúttal szemben elvállalt szénzállítás kötelezettsége, az közelebbi adatok hiányában meg nem állapítható.

A Dunagözhajózási társaság bajai e szerint, mint e vázlatból kitetszik, nem oly természetűek, hogy azokon pusztán jóakarattal segíteni lehetne, e bajokba első sorban az igazgatásnak nem tudjuk tévedései vagy bünei-e sodorták a társaságot és ezeknek árát mindenesetre a társaságnak kell megfizetnie, a részvényeseknek alkalmasint el kell szenvedniök a leggyökeresebb orvoslást, a milliókra menő értékleirást. A kormány jóakarata ezt a bajt, a mennyiben az a bányászatból ered, enyhítheti az által, hogy a terhes szénbiztosítási szerződéseknek megszüntetését javasolja az illetékes tényezőknek; a mennyiben a bajt növeli a hajózás jövedelmezőségének csökkenése, azt enyhítheti a versenyharcz megszüntetésével; a mennyiben a mohács-pécsi vasút megváltása az állami célok szempontjából esetleg célszerűnek mutatkozik; ezt is szemügyre veheti, az állami segély lehetősége e szerint adva van a társaságnak a kormányhoz való viszonyában, a nélkül azonban, hogy ettől a társaság bajainak megszüntetését lehetne várni.

Ez ma a Dunagözhajózási társaság helyzete. Általános állami és forgalmi politikánk föladatai adják meg a választ arra, hogy mi az, a mit e helyzetben a Dunagözhajózási társaságtól követelnünk kell, mert a kérdés, mint az eddigiekből kitűnik, nem jogi, hanem politikai természetű. A kérdés egészen más jellegű, mint a vasutak ügyeinek rendezése volt, azok megoldásának kiinduló pontja, habár rendezésük körül állami érdekek játszották is a főszerepet, az állami fenségjog érvényesítése volt.

Állami fenségjog érvényesítéséről nem lehet szó, miután az állami fenségjog a hajózás terén az általános érvényű hajózási rendszabályokban nyilvánul, a melyeknek a Dunagözhajózási társaság ép úgy alá van vetve, mint a Dunán hajózást űző akár melyik más idegen, vagy hazai hajózási vállalat. Az állami fenségjognak a hajózás terén más folyamánnyai nincsenek, mert a fenségjog előfeltételei a hajózás természeténél fogva hiányzanak. Nincs engedélyezési jog, mert a folyam szabad út, nincs tarifamegállapítási jog, mert a hajózás nem monopólium, nincs háramlási jog, mert nincs kisajátítás sem.

Ezen az alapon tehát nem kereshető a megoldás. Mielőtt azonban azt fejtegetnők, hogy melyik az az alap, a melyen e megoldás megtalálható, vizsgáljuk azon érdekeket, a melyek e megoldást követelik.

## II.

A Dunagözhajózási társaság ügyét tekintve, két érdekcsoport az, a melyre az ügy tárgyalásánál figyelemmel kell lennünk. Az egyik tisztán politikai, a másik első sorban közgazdasági; mindegyik jelentékeny ugyan, de egyik sem tekintendő életbevágó állami érdekek, a mint azt a közvélemény a vasuti analógiától vezettedve hajlandó felfogni.

A Dunagözhajózási társaság, mint legnagyobb folyamhajózási vállalat, idegen az országban, idegenek a tulajdonosai és idegenek kezében van igazgatásának intézése. A politikai érdek ezen állapot megváltoztatását igényli; ezt igényli állami politikánk érdeke, a melyet azonban, mint már kifejtettük, nem támogat a jog, mert ezen esetben nem kellene a megoldást keresni, hanem az igényt kényszerítő eszközökkel kellene érvényesíteni. A Dunagözhajózási társaság mindeddig vonakodott ezen igényt elismerni, daczára annak, hogy jól tudta, hogy fönnállása föl-

tételeit főleg Magyarországon találja és e vonatkozásában támpontra lelt a nemzetközi egyezményekben és az Ausztriával főnálló kereskedelmi és vámszerződésekben. Ezen álláspont indokoltságát a Dunagözhajózási társaság szempontjából nem lehet félreismerni.

A Dunagözhajózási társaság a Duna egész folyamán: német, osztrák, magyar, szerb, román, bolgár, orosz területen üzi a hajózást; a mint elvi álláspontjából magyar érdekekben enged, számolnia kell azzal, hogy ugyanoly természetű igényeket támaszthatnak szerb, bolgár, vagy a mi legközelebb eső, román részről és ha a társaság a magyar igényeket igazgatási érdekeink sérelme nélkül teljesítheti is, hasonló természetű szerb, bolgár vagy román igények együttes teljesíthetésének már föltételezése is képtelenség.

A dualizált igazgatású Dunagözhajózási társaság nagyon jól megfelelehet föladatának, nem lehet azonban félre nem ismerni, hogy ilyen szervezet alkotása folytonos nemzetközi konfliktusok csiráit rejti magában. A Dunagözhajózási társaság saját érdekében nem vonulhat vissza az Al-Dunáról, ez sem közgazdasági, sem politikai szempontokból nem lenne kívánatos, már pedig nem lehet kétes, hogy a mely perczben a Dunagözhajózási társaság igazgatási szervezetét dualizálja, ugyanazon perczben szemben áll az alsó-dunai államok hasonló természetű követeléseivel. Monarchiánk ereje ugyan elég támasz ezen igények határozott visszautasítására, de az nem lehet kérdéses, hogy ezen államok, melyek a Dunagözhajózási társaságot különben is a félszeg szemmel nézett Osztrák-Magyar monarchia intézményének tekintik, mindent el fognak követni, és valószínűleg nem siker nélkül, a társaság érdekeinek megrontására.

Ilyen körülmények között a fent-jellemzett politikai érdekek nem vezethetnek kielégítő és megnyugtató megoldásra a Dunagözhajózási társaság igazgatási szervezetének dualizálásában. Az e részben tekintetbe veendő összes érdekek sokkal gyökerebb intézkedést igényelnek, *a mi nem lehet más, mint a Dunagözhajózási társaság átalakulása nem osztrák-magyar, hanem tisztán magyar társasággá.* Ez az, a mire törekednünk kell, és ez az, a mi a társaság érdekében is az egyetlen, minden tekintetben kielégítő megoldás. A társaság székhelyének, összes központi igazgatásának áthelyezése Budapestre, ez az, a mire törekednünk kell, és ez azon intézkedés, a mely a társaság magánérdekeit is

leginkább kielégíti. Hogy ez a társaság szempontjából kivihető-e vagy nem, az nem tartozik vizsgálódásunk keretébe, de a társaság alapszabályait tekintve, ez, ha meg van a kellő akarat, tisztán forma-kérdés, a mely nem ütközhet komolyabb nehézségbe.

A társaság összes üzleteinek főhelye, összes bevételeinek főforrása Magyarország; az igazgatás érdekei — eltekintve minden politikai szemponttól — ugy is azt követelik, hogy a társaság, az igazgatóság székhelye ott legyen, a honnat a társaság táplálkozik. Ezt a társaság maga is elismerte, nem most, hanem hazánk legszomorubb napjaiban, a midőn a társaság üzletigazgatósága az 1850-ik évben a közgyűlés elé terjesztett jelentésében a következőkép nyilatkozik:

»A mint az 1848. ápril 12-én tartott közgyűlésben erre már utaltatott, azon helyzet következtében, melyet Magyarország az akkori politikai események után elfoglalt, sürgős szükség gyanánt ismertetett fel, ott egy külön központi igazgatóságot felállítani.

»Miután azonban ezen intézkedés nemcsak a politikai viszonyok következtében, hanem a vállalat nagyobb kiterjedése és a naponkint növekedő üzlet következtében vált mellözhetlenné, *miután Pest minden körülmények között a társasági forgalom központja marad*, a Pesten alóli Dunaszakaszt és az azzal összeköttetésben álló mellékfolyókat érdeklő összes intézkedések csak onnat eszközölhetők czélszerűen és zavaró időveszteség nélkül, ugyanott kell gyakorolni a felügyeletet a társasági járművek nagy része fölött, a melyek Bécsset csak fölötte ritkán vagy sohasem érintik, ugy nem is volt szabad tovább késlekedni ezen régóta elhatározott intézkedés keresztülvitelével.« <sup>1)</sup>

Igy vélekedett a társaság igazgatósága, melyet bizonyára nem lehet elfogultsággal vádolni, Magyarország és fővárosának a társaság üzleteire való jelentőségéről, elnyomatásunk legszomorubb napjaiban. Ha ez igaz volt 1853-ban, fokozott mértékben áll ma, sőt különösen ma, a midőn a társaság az alsó Dunáról jó részt ki van szorítva. A társaság igazgatásának realis érdekei követelik az igazgatóság székhelyének áthelyezését Budapestre, mert az által az igazgatás jobb, gyorsabb és olcsóbb lesz. Ezek ellenében a társaság tulajdonosait, a részvényeseket semmi sem köti Ausztriához, Bécshez, még a társasági alapszabályok sem, mert

<sup>1)</sup> Ezen érdekes nyilatkozat, melyet szószerint fordítottunk a német eredetiből, az 1849. évi üzleti jelentés — előterjesztve az 1850-ik évi közgyűlésen — 21-ik lapján található.



azokban nincs kimondva, hogy a társaság székhelye Bécs, azok csak azon határozmányt tartalmazzák, hogy a társaság czégének az alsó-ausztriai kereskedelmi törvényszéknél kell bejegyezve lennie.

A társaság azon viszonya, melyben az az osztrák kormány-nyal áll, a kizárólagos szabadalom és a kamatbiztosítás megszűnése után, a társaság jól felfogott érdekében, nem tartható fenn, a kormánynak a legmesszebb menő beavatkozás joga van ma is, a nélkül, hogy a társaság azért bárminő ellenszolgáltatásban részesülne. Ezt a beavatkozási jogot a társaságnak nem szabadna túrni, és ezt, még ha nem rendeztetik is a társaság viszonya Magyarországhoz, meg kell változtatni, mert ez által, a mint azt az osztrák kormány akarja, a független magán társaságból osztrák kormányintézmény válik, úgy hogy a társasági alapszabályok ezen intézkedése, a mint azt a magyar kormány is komolyan veszi, egész más jogi elbánásra nyújt alapot. A társasági alapszabályok ezen intézkedése sokkal többet foglal magában, mint a főfelügyelet jogát.

Valószínű, hogy a társaság részvényesei ezen gyökeres intézkedésre nem lesznek hajlandók megfelelő ellenszolgáltatás nélkül, a mely ellenszolgáltatás nem állhatna másban, mint a részvénytőke kamatának biztosításában. A részvénytőke 5<sup>o</sup>/<sub>o</sub>-os kamatának biztosítása nem oly kérdés, a mely nem érdemelné meg a legkomolyabb megfontolást, ha ezen az áron el lehetne érni a társaság székhelyének áthelyezését Budapestre. Azok után, miket a társaság üzleti helyzetéről fentebb kifejtettünk, meg vagyunk győződve, hogy lelkiismeretes, a magyar kormány positiv jó akaratát bíró igazgatás kiségetheti a társaságot jelen bajaiból, különösen, ha a szénbányák igazgatása gyökeres reorganisatióknak vettetik alá, úgy hogy a magyar pénzügyekre nézve a kamatbiztosítás elvállalása aligha válnék terhessé.

A kamatbiztosítás elvállalása képezné a közgazdasági érdekek megóvásának is egyetlen realis biztosítékát. E közgazdasági érdek a belforgalomban igen egyszerű: minél olcsóbb szállítás; ezt annyira a mennyire biztosítja a hajózási verseny és még inkább a vasuti verseny. A belforgalomban való közgazdasági érdekek a mint eddig megóvattak, úgy ezentul is meg fognak óvatni az államvasutak segélyével, még ha nem létesül is a meg egyezés a kormány és a Dunagőzhajózási társaság között. Sokkal szövevényesebbek ezen érdekek a külső forgalomban, a behozatali és kiviteli, főleg azonban a mindkét irányu átviteli forgalomban.

E részben a követelések minimumát azon megállapodások képezik a hajózásra átvive, a melyek az osztrák-magyar államvasut-társasággal való szerződésben foglaltatnak. Ezek a megállapodások az osztrák államvasutat illetőleg a román vámháboru beállta következtében alig váltak hatékonyakká, a Dunagözhajózási társaságra átvive azonban még a mai körülmények között is szoros határt szabnának a társaság tarifális szabadságának, a minek korlátozása nemcsak a társasági, hanem még az állami érdekek szempontjából is csak akkor lehet közgazdaságunk érdekében valóban sikeres, ha a kormánynak a közgazdasági célok mellett nem kell figyelemmel lennie, vagy legalább nem első sorban, a jövedelmezőség szempontjára.

A közgazdasági érdekek szempontjából a körültekintő kormányzatnak a legnagyobb figyelemmel kell lennie azon befolyásra, a melyet a Vaskapu szabályozása nemcsak a hajózásra, hanem kivitelünk egész irányára gyakorolhat. Megtörténhet, hogy ennek következtében az állami befolyásnak a hajózásra való biztosítása ép ugy életkérdése lesz a közgazdaságnak, mint a vasutakra való befolyás megszerzése a legfontosabb ügye volt a multnak.

Mindez a mellett szól, hogy a magyar állam még a kamatbiztosítás elvállalásával is keressen nem névleges, hanem tényleges befolyást a Dunagözhajózási társaságra, mint a legnagyobb folyamhajózási vállalatra. A társaság szervezetének dualizálása esetleges bonyodalmakat felidéző és még érdekeink szempontjából sem kielégítő megoldása a kérdésnek; a tarif-kikötések nem lehetnek oly hatékonyak, a milyeneknek lenniök kell, hogy valóban hasznára váljanak közgazdaságunknak. A megoldás egyetlen kielégítő módja tehát a teljes állami befolyás a Magyarországon székelő társaságra. Ez a befolyás nem irányul senki, legkevésbé Ausztria ellen, csak a magyar érdekek megóvását célozza. Ha ezek megóvhatók a Dunagözhajózási társasággal, akkor azt kell fölhasználni, mert fölösleges eröpazarlást senki sem akarhat; ha nem óvhatók meg, akkor ellenére is meg kell óvnunk azokat és nem kételkedünk azon, hogy ha a Dunagözhajózási társaság meggyőződik az erre vonatkozó elhatározás komolyságáról, akkor érdekeit a fönt kifejtett módon alárendeli Magyarország érdekeinek, a mi saját érdekei biztosításának is a legjobb módja.