

## A DUNAGÓZHAJÓZÁSI TÁRSASÁG ÉS A MAGYAR ÉRDEKEK.

### I.

Büszkén tekinthet és tekint is vissza a dunagőzhajózási társaság több, mint félszázados működésére. 1830-ban 100,000 forint tőkével alakult, hogy a Dunán egy 60 lóerejű gőzöst járasson, s ma tényleg a leghatalmasabb folyam-hajózási vállalat, melynek az 1881ki mérleg szerint 18 millió forintja van vashajókban elhelyezve, hajózási bevételei 12.6 millió forintra rugnak, s üzleti feleslege 1.286,000 frtot tett ki. Teljesen elérte a vállalat virágzása mindazon remények beteljesültét, melyeket távolról sem mert volna megalkultakor a legvérmesebb számítás is hozzá csatolni; és azon nagy ember, a ki éles szemekkel kijelölte az irányt, melyben mozogni kell, az eszközöket, miket a cél elérésére felhasználni kell: gróf Széchenyi István egész programja megvan a Dunán valósítva ma. Egy nagy, hatalmas vállalat gőzösei rajzanak rajta — a galacz-odessai járásokat nem is említve — a Szulinától egész Regensburgig, magán a középdunán apróbb vállalatok egész raja; s a folyami hajózási üzlet e nagyszerű folyón oly fokra fejlődve, a mely — bármely távol áll is még mindig azon lehetőségtől, melyre partjainak termékenysége és egymásra utaltsága biztos kilátást nyújt, — az európai szárazföld belhajózási forgalmában egyáltalán nem utolsó helyet foglal el.

Büszkén tekintünk mi is e vállalatra, a mint megszoktuk, hogy büszkén tekintsük, s fájdalom, majdnem egyedüli büszkeséggel azokra, a mik Széchenyi teremtő szellemének hagyatékai. Az ő lelke szól hozzánk mindenünnen, s a jelen kor, mely már is élvezi áldásait, ép oly tisztelettel kell, hogy viseltessék gyakorlati szelleme iránt, mint viseltetett a mult nemzedék conceptióinak merész-

sége, és mint fog viseltetni a jövő nemzedék működésének messze-  
ható, nem fajerősítő, de fajmegalapító ereje felett.

A viszontagságok hosszú sora nem rongálta meg, mindig erősíté a dunagőzhajózási társaságot is. Életrevaló voltának bizonyítéka ez. A nehézségek hosszú sora, a melyeknek folyton ki volt téve, az 1830. szeptember 1-én kelt osztrák, és az 1831. ápril 22-én kiadott magyar engedélytől kezdve le az 1846. augusztus 16-án kelt szabadalomig, csak emelte a társaság tettejét, különösen fényes világot vetve az azt vezető férfiak öntudatos, erélyes voltára. Gróf Széchenyi saszeme kivezette a társaságot a szükkörű, lokális forgalom békójából; alakított a zsenge vállalatból egy nagy nemzetközi vonalat, sőt az Aldunán keresztül a Fekete tengerre is kivitte azt, mindjárt az első pillanatokban helyes tekintettel belátva, hogy mind politikai, mind közgazdasági érdekeink állás, és pedig tekintélyes állás elfoglalására kényszerítenek az Aldunán, s midőn később is a Lloyd társaság megalakult, a tengeri járatok szüksége elesett, s a társaság szűkebb körre szorult: ismét ő volt, a ki az Alduna fontosságát feladni nem akarta. Az ő neve nemcsak a Vaskapura van oda vésve, mint egy második Trajáné, sziklautjával; de oda van vésve az Alduna egész mentére. és nem is moshatja le onnan más, mintha hajóink és lobogóink egyszer kimaradnának onnan. Ez is Széchenyi hagyaték nekünk. A társaság által kiadott „Denkschrift“ érdekesen illusztrálja e küzdelemeket, és Széchenyi részét azokban.

1845-ben az idegen verseny ellen kérvén oltalmat a társaság, az neki 1880-ig meg is adatott. Az udvari kamara és a m. királyi udvari kancellária 1846. aug. 25-én kiadott határozata biztosítja a monopoliumot a társaságnak a következő feltételek mellett:

a) a vállalat vitelárait a kormány beleegyezése nélkül ne változtathassa;

b) a társulat az általa eddig hajózott vidéken való közlekedést a megkívántató élénkséggel folytassa, és ha a kereskedelmi érdekek kívánják, új vonalakat is nyisson, s a Tiszán 1846. augusztus 5-én ép a kereskedelmi érdekek szempontjából megnyitott gőzhajózási szolgálatot tovább fentartsa;

c) hogy ott, hol hajói járnak, a postát ingyen szállítsa.

Ezen feltételek kinyerésével együtt a társaság egy másik nagy technikai előnyt is nyert. 1846. ápril 2-án „Erős“ nevű von-

tató hajóját Lazarich kapitány keresztülvitte a Vaskapun s ezáltal nemcsak az összes hajózási vonalakat egyesíté, hanem — már ugyanazon évben a galacz-odessai járatok is életheléptettvén : — az egész összeköttetést megteremtette.

Az 1856. márcz. 30-án kötött párisi béke szabadlái tévén a Dunát, a társaság monopoliuma megszűnt. A párisi béke 15 szakasza ugyanis határozottan kijelentette, hogy a bécsi kongressus határozatai a folyók szabadságát illetőleg, jövőre alkalmazandók a Dunán is, és e rendelkezés az európai közjognak ezentul egy részét képezendi.

A dunagőzhajózási társaság e rendelkezéssel szemben kezdetben nem foglalt el határozott álláspontot. A társulat vezető köreinek egyik része óhajtotta a teljes szabadságot már akkor; a többség azonban félt a szabad verseny hatályától, s így jött létre az ugynevezett biztosítéki szerződés 1857. május 23-án, mely a monopolium lejártáig, 1880-ig évi 1.920,000 frtot biztosított a társaság tiszta jövedelme gyanánt, a mi a 24.000,000 frt tőkének felelt meg. A társaságra nézve kötelezőleg fentartatott a régi helyzet a tarifák tekintetében, sőt kötelezve lett a társaság a kormány tetszése szerint új járatokat nyitni meg.

Mellőzve itt a pótszerződésben foglalt intézkedéseket, a melyek főleg csupán a pénzügyi helyzet tisztázására irányultak, az eredmény az lett, hogy egy részről a társaság folyvást érezvén a kormányi beavatkozás terhét, más oldalról pedig a kormány az új életre ébredt szabad mozgás és a Dunán is keletkező verseny által bátorítatva, megegyezés jött létre, s cikkelyezettett be az 1873. XIV. törvényczikkben, mely a biztosítéki szerződést s az ezzel kapcsolatban álló minden jogot és kötelezettséget teljesen megszüntetvén, visszahelyezi a társaságot teljes tulajdonjogába s igazgatási szabadságába. Ezek szerint csupán a társasági alapszabályok alapján van ma a kormánynak beszólási joga. Ezen, 1852. okt. 16-ról kelt s ma is érvényben levő alapszabályok 9. §-a kimondja, hogy a társulat a kereskedelmi ministerium oltalma és főfelügyelete alatt áll; a főfelügyelettel felruházott ministeri biztos feladata a közérdekek megóvása feletti őrködés; jogában van az üzlet kezelése iránt magának felvilágosításokat kivánni, a társulati tanácskozásokban részt venni, s az oly végzéseket s intézkedéseket, melyek az alapszabályokkal, az állami tekintetekkel és a társulati érdekekkel

összeegyeztethetők nem volnának, egyszerűen figyelmeztetéssel függeszteni.

Ez a dunagőzhajózás s különösen a dunagőzhajózási társaság jogi helyzete ma Magyarországon. Hozzá kell ezen határozatokhoz adnunk egy oldalról azon tényt, hogy a magyar kormány alakulásakor a közös vasutak tárgyában létrejött egység a dunagőzhajózási társaságra nem terjed ki, legálább betűszerinti értelemben; de más oldalról meg kell jegyezni azt is, hogy a hajózási rendszabályok szerint a tarifák bemutatására kötelezve van ezen társaság is, és ezen kötelezettségének eleget is tesz.

Hogy ezen rendszabályokból mennyire folyik analog joga a kormánynak itt azzal, a melyet a vasutakkal szemben vindikál magának az üzletrend alapján: az megoldatlan nyílt kérdés.

## II.

A jelen helyzet megítélésénél teljes elfogulatlansággal kell procedálnunk.

Igaz, hogy a dunagőzhajózási társaság teremtő lelke Széchenyi volt, s így hatalmas fejlődését a legnagyobb magyar lángelmének köszönheti. De igaz az is, hogy ma részvényei idegen kezekben vannak majdnem kizárólag; így tehát ma nem lehet jogosan követelni tőle, mint nyereszkesedésre alakult részvénytársaságtól, hogy esetleges kárával is azon nagy eszmék megvalósítására törekedjék, a melyeket nagy alkotója hirdetett és igyekezett megvalósítani. A mit jogosan megkívánhatunk tőle, az az, hogy saját érdekeit törekedjék összhangba hozni az ország érdekeivel; és ott, a hol az ország érdekei úgy kívánják, pillanatnyi nyereségének a hazai közgazdasági érdekek szempontjából való korlátozásába nyugodjék bele.

Ha van oka ma is, — és bizonyára van, — panaszkodni a magyar érdekeknek a Dunagőzhajózás ellen: nem lehet tagadni, hogy a társaságnak is van elégedetlenségre oka. Eltekintve attól, — mire lesz még alkalom visszatérni, — hogy az alsó Dunán nélküli s érzékenyen nélküli azon jogvédelmet, a melyet minden alattvalónk igényelhet s lobogónk megkövetel, — benn az országban különböző díjakkal zaklattatik a kikötő helyeken sokszor egészen alaptalan, zaklató és vexatorius módon. Tudnék említeni

községet, a hol a községtől bérelt kikötő bérösszegén felül tetemes összeget kénytelen fizetni a társaság karópénz czimén, oly czim alatt, a melynek jogosultsága, mint törvényekbe ütköző s mint a párisi szerződés alapelveivel homlokegyenest ellentétben álló, kétségkívül semmi sincs, mert hiszen a törvényekkel ellenkező statutumok semmisek, s a melynek megszüntetését, valóban eljött az ideje, hogy erélyesen keresztülvigye a kormány, ha kell, törvényhozási uton is. A szabad forgalom érdekei feltétlenül megkövetelik azt.

Azon teljes szabadságot azonban, melybe az 1873. XIV. t. cz. helyezte, meg kell vallanunk azt is, hogy nem nagy megnyugvásunkra használta fel a dunagőzhajótársaság. 1874-ben megbukott a magyar gőzhajótársaság. 45 gőzöse és 125 vontató hajója a nagy társaság kezeibe ment át, mely ezáltal ismét nem jogilag, de tényleg monopoliumot biró társasággá vált a Dunán azon korlátozások nélkül, a melyet az 1846-ki, vagy az 1857-ki szerződésekben magára vállalt volt. Ki versenyezhetne ugyanis egy vállalattal, melybe 1880. végén 42 $\frac{1}{2}$  millió volt tőke gyanánt befektetve, melynek 192 gőzöse, 860 uszálya, 9.2 milliót érő kőszéntelege, 8 $\frac{1}{2}$  milliót érő vasutja volt, s a mely épen e tőke nagyságánál, üzletének internationalis jellegénél fogva, a Duna folyó egész hosszán uralva a helyzetet, a lokális versenynyel szemben, mindig győztes maradhatott.

A társaság tehát tényleg monopoliummal bir internationalis üzletében. E monopolt a gönyői folyamrész szabályozatlan volta és a Vaskapu teszük reá nézve teljessé. Bent ugyanis e két pont között van, és pedig nem is jelentéktelen verseny. A Gönyő és a Vaskapu közt közlekedő többi 27 gőzhajózási vállalatoknak van 40 kerék-, 22 csavargőzösök, 4 kötélvontatójok, 68 vas-, és 91 fauszályok, 430,000 métermázsa horderővel; ezen itt elősorolt gőzhajózási vállalatokon kívül vannak még a Duna és mellékvizein gabonaszállításra alkalmas hajók. Ezeknek száma Luczenbacher P. ur szives közlése szerint a következő: a biztosítási társulatoknál előjegyezve volt 1882-ben 316 hajó 854,000 métermázsa birképességgel s ezekhez jött 26 Béga csatornai buresella 28,904 mm. birképességgel; végül mintegy 150 darab nyitott, fa- és kőszállításoknál használat alatt álló hajó mintegy 400,000 mm. kordképességgel.

Magok a gabonaszállításra alkalmas uszályok ennél fogva 1.703,000 mm. hordképességgel birnak, míg a dunagőzhajózási tár-

saságé csupán 1.132,000 mmra rug. Hozzá kell adnunk, hogy a dunagőzhajózási társaság, — bármennyire elismeri is, hogy üzletének főrésze és főereje Magyarországon van, — a viszonyok nyomása alatt kénytelen csupán egy részét alkalmazni itt uszályainak, míg a többi hajó a Vaskapunál feljebb és Gönyönél lejjebb nem megy.

Ezt igazolja maga az eredmény is. A múlt 1882. évben Budapestre összesen 7·3 millió mm. gabona hozatott be. Ezen összegből a dunagőzhajótársaság behozatala tett 1.013,605, — a magán hajóké 2.308,912 mmázsát. Még szembeszökőbb, hogy míg a dunagőzhajótársaság alig  $\frac{1}{2}$  millió mmázsa buzát hozott ide, magán hajókon 1.736,163 mm. jött be. Ez arány nem kivételes, majdnem ugyanaz volt az évek óta, csak hogy a privat hajók versenye évről-évre erősbödik, a mi kétségkívül örömdetes jelenség. Azon körülmény, hogy épen a buzánál oly nagy a privat hajók versenye, azt látszik igazolni, hogy épen e legfontosabb export-időszakot jobban képesek a kisebb vállalkozók jól kihasználni, mint a nagy vállalat, melynek uszályainak egy tekintélyes részét a homogén termelési viszonyokkal bíró Alduna köti le épen ilyenkor. Ez ellen természetesen sok a panasz itt is, ott is a társaság ellen. Egészen megfordítva áll a helyzet az elszállítás tekintetében. Miután az elszállításnak aránylag csekély része csak az, a mely Gönyő vagy Győr rendeltetéssel adatik fel, a dunagőzhajózási vállalatnak itt már nagy előnye van. Neumann Frigyes ur volt szives velem közölni egy kimutatást, a mely szerint 1881. év folyamán összesen 211 hajó összesen 561,594 mm. különböző árut szállított el összesen Budapestről, míg ugyanazon évben a dunagőzhajózási társaság csupán lisztet 544,164 mm. szállított innen el, sőt 1882-ben gabona elszállítása is majdnem annyira rugott. Már most figyelembe kell vennünk, hogy a magánhajók a dolog természete szerint alig szállíthatnak el Budapestről gabonát, mert hisz a főgabonapiacz itt van a malmok nagy fogyasztása miatt, a mely a 4 millió métermázát rendesen tulhaladja.

Azt hiszem, eléggé beigazoltam ezen összeállítással azt, hogy a belforgalomban megvan ez idő szerint is az élénk verseny, s hogy e verseny fokozatosan lejjebb és lejjebb szoritja az árszabásokat azon relatiókban, a melyekre kiterjed, az természetes. Példa gyanánt azt hiszem, elég lesz a szegedi díjtételeket hoznom fel. Szegeden a

vasut versenyez a Ferencz-csatorna vállalatával és a gőzhajótársasággal; ezen versenyek eredménye azon 42, illetőleg 54'9 krnyi netto díjtétel, a mely a dunagőzhajózási társaság által ismételve felemlítettik, és a mely díjtétel kétségkívül a legolcsóbb, — métermázsa és mértföldenkint 0'60, illetőleg 0'45 kr, — a társaság összes egységtételei között! A verseny ezen hatása kétségbevonhatlan jótétemény az illető érdekeltek szempontjából s nagy nyereség az általános közgazdasági érdekekre nézve is.

Kétségkívül csak megelégedéssel kell üdvözlőnünk ezen örvendetes eredményt, mint a fejlődés első, és egészséges csiráját. Erősen megvagyok róla győződve, hogy a lokális hajózlet annál egészségesebb, mennél demokratább; ha nem nagy társaságok, hanem apró vállalatok által gyakoroltatik. Rendes forgalomnak kétségkívül jobban megfelel amaz; de a mi vizi utaink forgalma esetről-esetre változik a conjuncturák, különösen a termés minősége szerint. Valóságos áldás e szabad verseny, ha oly ügyes üzletemberek kezei vezetik, mint a győri, pancsovai társaságét, a Luczenbacher cégét, Ferencz csatornáét stb., és kétszeresen becses a mi viszonyaink között, a mikor nyers terményeink gyors exportja égető szükséggé vált. Azt hiszem, hogy a mi ez irányban még hátra van, azt meghozza az idő. Lassanként fog fejlődni nálunk is az az osztály, a mely Chinában és Amerikában hajóján lakik családjával, a mely szállítást keres, s ép ezért olcsón szállít, a melynek igazgatási költsége, munkadíja és vállalkozói nyeresége egybeolvad, s mely a magyar Dunának és a magyar Tiszának leginkább képes lesz kifejteni forgalmi képességét, áldására a termelőnek, áldására hazai közgazdasági érdekeinknek.

### III.

Fentebb érintettük már, hogy a belforgalom versenye némileg már is kielégítő s örvendetes módon emelkedvén, biztos kilátást nyújt arra, hogy a még fennforgó egyes viszszaállások aránylag rövid idő alatt ki fognak egyenlítettetni.

Azt vélem, e tekintetben már most sem lehet éles váddal illetni a dunagőzhajótársaságot. Az 1881. áprilisi tarifák jelentékenyen leszállították a díjtételeket az 1876-ki tételekkel szemben. Öszintén megvallva, e leszállítás 1881-ben tulnyomó részben csak

névlages volt, a mennyiben a verseny nyomása alatt visszatérítések alakjában már korábban megadatott az engedés legnagyobb része, de részben ugyanazon okok nyomása alatt tényleges, sőt jelentékeny is.

Igy volt Budapestre a tarifa métermázsánként :

	1876-ban	rabatt levonással 2 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> adóval	most 3 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> adóval
Bajáról	41 kr.	35 kr.	34 kr.
Ujvidékről	66 kr.	56 kr.	51 kr.
Szendrőről	86 kr.	73 kr.	66 kr.
Szegedről	86 kr.	73 kr.	61 kr.
Becséről	78 kr.	67 kr.	56 kr.

Ezen tételek igazolják állításunkat. Az egységtétel jóval kevesebb, mint 2 centimes tonna és kilométerenként, a melyet a dunagőzhajótársaság egyes relációkban ma szed, — valóban eléggé alacsony, s jótékony biztató jel nemcsak a Tiszavölgyre, de a Dunára is. Vivat sequens! A baj csak abban van, hogy a hol verseny nincs, ott még mindig magasak, majdnem vasuti tételekhez hasonlóak; mint látni fogjuk.

A nagyobb baj és nehezebb kérdés azonban kétségkívül az átvitel és a kivitel kérdése. Itt már nem a belföldi, — folyton éber hajózás a versenyző fél, mert hiszen az hajóival sem a Vaskapun le, sem a gönyői vizsekélyen fel nem haladhat egy kissé nehéz vizállás mellett is, hanem főleg a vasut, a hol pedig az nincs, ott semmi az eladhatási képesség határain belül. Itt fekszik — nagy tőke erején kívül — mert hiszen az még itt is paralyzálható volna — a dunagőzhajó társaság monopoliuma.

Szerencsétlenségre e szempont különös figyelmet érdemel nálunk. Rég elfogadott tétel lévén, hogy nyerstermelő ország lévén, kétségen kívül áll, hogy nyugotra lehetőleg olcsón, és az amerikai verseny nyomása alatt lehetőleg jókor megjelenni legfontosabb érdekünk: az országos gazdasági egyesület csupán a közérzületet tolmácsolta közlekedésügyi ismeretes emlékiratában, a mikor kimondotta, hogy nyugoti kivitelünk emelése, s a rajtunk átversenyző keleti termények kedvezményezésének megszüntetése az, a mire törekednünk kell. Az országos közérdek föltétlenül megköveteli a kivitel olcsó voltát, és az átvitel tulságos olcsó voltának lehető megakadályozását.



Ez a két szempont az, a miből kiindulva, folytonos volt a panasz a dunagőzhajótársaság ellen. Az 1876-ki tarifában egészen a végletekig volt ez vive. A Kilényi Hugo ismeres munkájában az eljárás így illusztráltatik: „A dubrovicza-müncheni és semendria-frankfurti díjtételben e társulatnak díjrészlete Ebersdorfig 82 márk fillér 836 kilométer távolságra, vagyis kilométerenkint 0·21 márk fillér; míg a budapest-müncheni és budapest-frankfurti díjtételben annak díjrészlete Ebersdorfig 115 mf. 283 kilométer távolságra, vagyis kilom.-ként 0·40 mf. Más szóval a dunagőzhajózási társaság a délnémet forgalomban Budapestről körülbelül kétszer oly nagy díjegységet számít, mint az Aldunáról. Ugyanez áll a svájci forgalomban. A semendria - romanshorni díjtételben a dunagőzhajótársaság díjrészlete 228 centimes 836 kilométer távolságra; vagyis kilométeregység 0·27 cent., míg a budapest-romanshorni díjtételben a díjrészlet Ebersdorfig 130 cent., kilométeregység: 0·46 centime. Ezek oly különbségek, melyeket a hosszabb szállítás előnyeivel ökszerűen menteni nem lehet, és melyek gabonakivitelünket a legérzékenyebben károsítják. Jogosan állithatjuk tehát, hogy ilynemű mesterséges tarifaképzés, bármennyire tekintetbe vesszük is a versenyt, s a hosszabb vonalon való szállítás előnyét, lényegében az egészséges és méltányos tarifapolitika elveivel ellenkezik, a távolsági viszonyokat önkénye szerint felforgatva és a magyar természetötől s a közelebb fekvő piactól, mesterséges eszközökkel elkobozza azon előnyt, mely azt a viszonyok természeténél fogva, jogosan megilleti.“

Az 1881. évi tarifa s különösen az azóta létrejött combinált tarifák jelentékenyen megváltoztatták a helyzetet. Igaztalanok volnánk, ha tagadnók, hogy a jelen tarifátételek rationalisabb és igazságosabb alapokon vannak képezve, mint a korábbiak voltak, s ennélfogva a panaszoknak egy nagy része, a mely legnagyobb joggal és egyértelműséggel hangzott fel az ellen, ma már alaptalan.

Az aldunai állomások és a felsődunaiak közti tarifák a különleges árszabásokban vannak felsorolva. Ezek közül :

A X. különleges tarifa szól az aldunai (Orsova alatti) állomásokról Ausztria-Magyarországba, valamint Belgrádba irányuló gabona-, hüvelyes- és olajos vetemények részére. Ennek kiegészítője a XI., XI. A, XI. B, XI. C, tarifák, a melyek vasutakkal combinált tarifákat tartalmaznak Ebersdorfon és Passaun át az aldunai

állomásokról, ép úgy, mint az I—IV. különleges tarifák a magyar állomásokról.

Nem ákarok a tarifák egész tömkelegébe belemenni ez alkalommal. Azonban tekintettel azokra, a mik elmondattak már több alkalommal, mégis van szerencsém egy táblázatot mutatni be, mely egymásután mutatja be a jelenleg érvényes hajózási, a jelenleg érvényes vasuti díjtételeket, mint szintén az 1876. évi hajózási tételeket négy fontos állomásáról az Aldunának, tudniillik Giurgevo, Turn-Severin, Turn-Mogurello és Rahováról, Budapest, Bécs és Passauba.

## 1882. Hajózási tételek.

<b>a) Budapest.</b>										
Kilométer	Viszonylat	Bruttótétel krajczár			Ebből aranyban		Összdíjtétel krajczárban	Mégfelel tonna, és kilométerenkénti egységértelnek	Az ösztétélből le- vonva 25 <sup>o</sup> refak- tiát, marad	Mégfelel tonna, és kilométerenkénti egységértelnek
		100 kilogrammként	pótlék 18 <sup>o</sup>							
1174	Giurgewo . . . . .	189	62	11·2	200·2	1·71	3·64	319	2·72	
738	Turn-Severin . . . . .	137	10	1·8	133·8	1·88	4·00	222	3·00	
1073	Turn-Mogurello . . . . .	179	52	9·4	188·4	1·76	3·75	309	2·8	
986	Rahova . . . . .	173	46	8·3	181·3	1·84	3·91	289	2·93	
<b>b) Bécs.</b>										
1466	Giurgewo . . . . .	244	62	11·2	255·2	1·74	3·7	407	2·8	
1030	Turn-Severin . . . . .	192	10	1·8	193·8	1·88	4·0	309	3·0	
1365	Turn-Mogurello . . . . .	234	52	9·4	243·4	1·79	3·81	388	2·85	
1278	Rahova . . . . .	228	46	8·3	236·3	1·85	3·94	377	2·95	
<b>c) Lindau trans. (Passauig):</b>										
Kilométer	Viszonylat	Bruttótétel centimes		Átszámít- va (1 frank = 47 kr.) össztétel krajczárban.		Mégfelel tonna, és kilométerenkénti egységértelnek kraj- czárban	Az ösztétélből le- vonva a 20 fillér 11·4 krajczárnyi refaktiát, marad	Nettó-egységértel tonna-kilométeren- ként krajczárban		
		100 kilogrként								
1767	Giurgewo . . . . .	397		186·6		2·25 1·06	373 175·2	2·11 0·991		
1331	Turn-Severin . . . . .	319		150·0		2·4 1·13	295 138·6	2·21 1·04		
1666	Turn-Mogurello . . . . .	383		180·0		2·29 1·08	359 168·6	2·15 1·01		
1579	Rahova . . . . .	374		175·8		2·35 1·11	350 164·4	2·21 1·04		

*Jegyzet.* A vastagabban nyomott számok az illető tételleket frank-  
értékben mutatják. Átszámítási árfolyam : 1 frank = 47 kr.

## 1882. Vasúti tételek.

<b>a) Budapest.</b>						
Kilométer	Viszonylat	Bruttótétel centime- nben	(Átszá- mitva 1 frank = 47 kr.) brutto- tétel kraj- czárban	Megfelel tonna és ki- lométerenkénti egy- ségeknél krajczárban	Az osztrák állam- vasut	Az Erzsébet vasut
		100 kilogrként			részlete megfelelt tonna- és kilomé- terenkénti egy- ségeknél kraj- czárban	
515	Turn-Severin . . .	277	130·2	5·38 2·53	5·29 2·49	— —
878	Bukarest . . . . .	431	202·6	4·91 2·31	5·11 2·40	— —
<b>b) Bécs.</b>						
792	Turn-Severin . . .	421	197·9	5·31 2·50	5·14 2·47	— —
1155	Bukarest . . . . .	584	274·5	5·06 2·38	5·14 2·47	— —
<b>c) Lindau transit (Simbachig).</b>						
1096	Turn-Severin . . .	574	269·8	3·98 1·87	3·85 1·81	3·49 1·64
1459	Bukarest . . . . .	746	350·6	4·13 1·94	3·85 1·81	3·49 1·64

## 1876. Hajózási tételek.

<b>a) B u d a p e s t.</b>						
Kilométer	Viszonylat	Bruttótétel krajczár	Ebből ezüstben		Össztétel kraj- czárban	Megfelel tonna- és kilométerenként egységértélinek
				pótlék átlag 5 <sup>o</sup> „		
100 kilogrammként						
1174	Giurgewo . . . . .	187	62	3.1	<b>404</b> 190.1	<b>3.44</b> 1.62
738	Turn-Severin . . . . .	135	10	0.5	<b>288</b> 135.5	<b>3.59</b> 1.83
1073	Turn-Mogurello . . . . .	177	52	2.6	<b>382</b> 179.6	<b>3.55</b> 1.67
986	Rahova . . . . .	171	46	2.3	<b>370</b> 173.3	<b>3.75</b> 1.76
<b>b) B é c s.</b>						
1466	Giurgewo . . . . .	242	62	3.1	<b>521</b> 245.1	<b>3.55</b> 1.67
1030	Turn-Severin . . . . .	190	10	0.5	<b>405</b> 190.5	<b>3.94</b> 1.85
1365	Turn-Mogurello . . . . .	232	52	2.6	<b>499</b> 234.6	<b>3.66</b> 1.72
1278	Rahova . . . . .	226	46	2.3	<b>486</b> 228.3	<b>3.81</b> 1.79

E számok beszélnek magoktól. A kiszámításhoz, melyet Felner S. főfelügyelő ur készített, tájékozásul kell még egy pár megjegyzést csatolnom :

Az első az, hogy az aldunai állomásokról a „Vasuti és közlekedési közlöny“ 1882. évi 22. számában közzétett refakczia adatik meg a Turn-Szeverinen alól fekvő összes állomásokról 2500 métermázsánál nem kisebb rakományoknál a X. sz. különleges árszabás díjtételeiből 25% rabatt képében, kisebb küldeményeknél pedig 20%. Ezen refakczia az idei hajózásra is megadatott.

A második az, hogy a X. számú különleges árszabály 2 pontja világosan kimondja, mikép Giurgevón alól nincs tarifa a gabonára. „Für Getreidesendungen von Stationen unterhalb Giurgevo nach Österreich-Ungarn behält sich die Gesellschaft die Fracht Bestimmung von Fall zu Fall vor.“ A mennyire én értesülve vagyok, e díjtétel a versenyviszonyokhoz képest, leggyakrabban egészen elengedtetik, de nagyobb 10 kr-nál soha sem volt, holott, pl. Karlovicz és Budapest közt — közel hasonló távolságok — 46 kr. ma is.

A harmadik végül az, hogy a kiviteli egységtételek igen gyakran távol állanak ettől. Budapest—Bécs 292 kilométer utja 56 kr-ra, 124 centime-ra van számítva, melyből 10% refakcziaát levonva, 112 centime netto tétel marad, vagyis kilométerenként 4·3 centime, a refakczia levonása után is 3·8 centime valóban tulmagas tétel. Elismerem, hogy épen e tarifánál különös okok működhetnek közre, hanem akkor is bizonyíték annak az egységtételektől független szeszélyes megállapítására épügy, mint azon átviteli tarifák, a melyek szerint péld. egy Galaczból Passauba feladott gabonaküldemény Giurgevo-ig esetleg ingyen jő, onnan 25% rabattal, vagyis az ut negyedrészt, a magyar határig ingyen teszi, míg e másik szerint a magyar buza Budapestről Bécsbe annyit fizet, mint a vasutak tonnakilométer egységtétele.

Még egy megjegyzést kell hozzátcsolnom e kérdéshez. Felette bajos az összehasonlítás az egységtételek alapján, nemcsak azért, mert a kilométer szám más, hanem azért is, mert az egyes tarifák egyes részletei aranyban számítvák, a rakodási illetékek, biztosítási díjak és szállítási adó hozzáadandó, különösen az első tétel pedig ezek között köztudomás szerint felette ruganyos tétel lévén, mely néha számittatik, gyakran egészen elengedtetik : továbbá a rabattok, refakcziaák alkalmazásánál, eltekintve az egyes levelekben

adott kölcsönös kedvezményektől, felette nehézzé teszi a pontos kiszámítást és szembeszökőleg nehézzé az egységtételek keresését.

Maga a társaság azonban nem fektet nagy súlyt az egységtételekre, s fentebbi összeállításunk érdeke csak abban van, hogy mind a panaszok, mind a dicséretetek egyformán tulozva vannak, s a társaság újabb tarifapolitikája kétségkívül a helyes úton halad ugyan, de még mindig nagy út áll előtte; és pedig annál inkább, mert az átvitelben benne van mind a két hajózási nehézség: a Vaskapu és a gönyői folyamrész egyaránt, míg a kivitelenben csak egyik. Ha tehát áll, — mint a hogy áll kétségkívül, — az az állítás, hogy a két nehézség, s különösen a Vaskapu teszi drágává a szállítást, akkor e drágaságnak épen a román gabona átviteli tarifáiban kellene nyilvánulni, — a hol pedig messze menő kedvezmények adatnak az alacsony egységtételek mellett, — s nem a magyar kivitelnél, mely a Vaskaput nem passirozza, s mely mégis drága!

#### IV.

Ezen helyzettel szemben alig lehet tagadni, miszerint a dunagőzhajózási társaság tarifapolitikája — bármennyire módosult is az javunkra, — még mindig nem felel meg azon igényeknek, a melyeket a hazai közérdekek szempontjából támasztanunk kell, s a melyek körülbelől azon kivánalomba foglalhatóak össze, a melyek az osztrák-magyar államvasuttársasággal kötött szerződésbe felvételtek. Ezen, a szerződés 8 cikkének b), c) és d) pontjai alatt levő határozatok így szólnak az osztrák-magyar államvasuttársaságnál.

„b) Ha a társulat a magyar bevitel javára kedvezményes díjtételeket engedélyez, ugyanezeket a magyar kivitelenek is engedélyezni köteles olyképp, hogy ugyanazon árucikk kivitelnél, ha az a társulat magyar vonalain ugyanoly távolságot fut be, a magyar vonal díjrészlete, illetőleg nagyobb távolságoknál az egységi díjtétel ne lehessen magasabb, mint a bevitelnél.

c) A temesvár-orsovai vonalra nézve kibocsátott engedélyokmány 24. §-ának a magyar és román forgalom közti tarifa-képzési viszonyra vonatkozó elvi határozata olyképp fog alkalmaztatni, hogy a román gabona és örlemények bevitele oly összdíjtételek szerint eszközöltessék, melyek a gabona és örlemények szállításánál Magyarországon alkalmazásban levő helyi díjszabás elve és rendszere

alapján eredményeztetnek; azon megszorítással azonban, hogy a román gabona és őrlemények szállításánál ne alkalmaztassék alacsonyabb egység-díjtétel a Budapest és Orsova közötti állomásokra. Marcheggtől a helyi díjszabás rendszere szerint felállítandó díjtételekből eredményezett egységtételek átlagánál; ugyszintén *a román termények átvitelénél ugyanazon díjképzési rendszer fog alkalmaztatni, és az átviteli díjak egységtétele nem lesz alacsonyabb, mint a Budapesten alóli állomásokról ugyanazon kiviteli viszonylatban fennálló díjtételek egységátlagá.*

A mennyiben a magyarországi termés és szállítási viszonyok a megelőző b) és a jelen c) pont alatti határozmánytól eltéréseket indokolnának, ilyenek a m. kir. kormánytól esetről-esetre kikérendő engedély alapján érvényesíthetők lesznek.

d) Az egyrészt Budapesten át, másrészt Budapestre és Budapestről képzett tarifák közt netán fennálló különbözetek kiegyelítése végett, a társulat a megtörött forgalmat visszatérítés útján a direct kiviteli tarifák tételeiben köteles részesíteni, ha az illető küldemények saját tárházából vagy valamely nyilvános tárházból továbbíttatnak. A magyar ipar támogatására továbbá ezen visszatérítések nyers termény és feldolgozott készítmény, például gabona és liszt, gabona és szesz között is érvényesítendőek, a mennyiben a visszatérítés ezen módját az illető czikkekre nézve saját vonalaikon a m. kir. államvasutak is alkalmazzák.

A kormány és társulat közt e részben esetről-esetre létrehozandó megállapodásokhoz képest, hasonló kedvezmények lesznek nyújtandók a vidéken felállítandó nyilvános tárházaknak is.

Ezen határozatokban világosan biztosítva van a román provenienciájú árukra nézve a behozatalnak nem olcsóbb volta a magyar kivitelnél, biztosítva van az átviteli egységtételek alkalmazása a magyar kivitelre, s biztosítva van a megtörött forgalom kedvezményezése: tehát azon három főérdek, a mely az országos gazdasági egyesület emlékiratában hangsúlyozva volt, s így körülbelől mindaz, a mit tarifalis tekintetben bármely közlekedési vállalatnál követelni érdekünkben áll. Igaz, hogy a határozatok által nem állítatik fel egy fix tétel; de e fix tétel felállítása a folyton változó conjuncturák között alig kívánatos és lehetséges; a vasutaknál a maximális tételek tekintetében szerzett tapasztalatok után bátran mondható, hogy czélra sem vezető; — míg más oldalról így az



arány meglévén oldva, jogosan lehet feltenni, hogy rajtunk át bennünket ruinaáló verseny nem fog vezetetni, mert hisz ugyanazon egységtételek mellett a geographiai közelség teljes előnye meg fog lenni részünkre, mely már 1000 kilométer mellett és tonnakilométerenként 2 ct. egységtétel mellett tonnánként 20 frank, métermázsánként 2 frank = 94 krajczár különbséget eredményez. Ennélfogva erősen megvagyok győződve, hogy ily határozatok elfogadása a dunagőzhajózási társaság részéről a nehézségeket teljesen megszüntetné s érdekeinket teljesen biztosítaná.

Mert meg kell közbevetőleg jegyezni azt is, hogy a társaságnak fentebb részletezett mai jogviszonyai közt még a jelenlegi — aránylag kétségkívül kedvező — helyzet sem biztos. Egyáltalán nincs biztosítva a hazai termelő közönség arról, ha vajjon új conjuncturák esetén nem fog-e ismét a régi tarifaalap felélesztetni s a verseny, vagy más nyomás nem fogja-e a régi mederbe terelni az áramlatot? Bármennyire elismerjük is az igazgatóság jóakarátát ma, s bármennyire bizunk is a vállalat élén álló jeles egyének belátásába, melyszerint Magyarország minden megkárosítása előbbutóbb, de közvetlenül megboszulja magát a főleg magyar üzletéből élő vállalaton is : egyáltalában nem vagyunk biztosak abban, vajjon nem fog-e ezen felfogás más iránynak adni helyet? Ezen tekintetben biztos, positiv megnyugtató biztosításra van szükségünk és e megnyugtató csakis ilyenmü határozatoknak kötelezettségszerű kimondásában volna elérve a társaság részéről.

Már most azonban halljuk meg az ellenvetéseket is, melyek nem kevés súlylyal bírnak.

A hajózási üzlet kétségkívül más természetű a vasuti üzletnél. A vasuti üzlet versenyvállalatai vasutak, a melyek hasonlóan nyilvános eljárás alá vannak vetve. A hajó versenye a vizi út, mely szabad. Itt a fix tarifáknak nincs jogosultsága, majdnem nincs értelme sem. Egy magán hajó az üzlet viszonyai szerint szállit, így a középduán átlag elfogadott tétel vontatásért 0·64, az uszályért 0·36, összesen 1 kr tonnakilométerenként; de ez távolról sem valami fix tétel, a viszonyok szerint lemegy 0·70, s felmegy 1·20 krra is. Egyes alku, nyilt üzlet annak természete, melyet ellenőrizni egyáltalán lehetetlen. A hol a versenyfelek üzletét nem lehet szabályozni : ott fix, megmásíthatlan tételekhez kötni az egyik — leg-

nagyobb vállalatot, — valósággal igaztalan, nehézkes és célhoz nem vezető eljárás.

Ha még ezen ellenvetésre lehetne is jogosan válaszolni azt, hogy a lokális verseny igenis áll a folyó mindhárom szakaszán, t. i. a Gönyő feletti, a Gönyő és a Vaskapu közti, s a Vaskapu alatti vonalrészen egyenként; de nem áll az egészen, s így nem áll a román gabona exportjára nézve: de nem lehet szemet hunynunk a tengeri versenyre, mely a Szulina megnyitása óta folytonosan előbbre nyomul, s a mely szintén szabályozatlan, — tisztán a conjuncturák szerint esetről-esetre megállapított — viteldijaival a legnagyobb versenyt fejtíki az Aldunán, tehát épen azon a helyen, a hová irányozvák szemünk.

Nem akarok ez alkalommal a tengeri verseny erejéről szólni. Ismételve foglalkoztam azzal más alkalmakkal. Csak azon tényt hozom fel, hogy a román gabona kivitele ma is főleg a tengeri utat keresi fel; hogy a buza 81 millió frank értékéből 17 millió, s a tengeri 67 milliójából 15; az árpa 15 milliója értékéből 1.800,000 frank érték veszi a hivatalos statisztika szerint felénk útját, a többi a tengeri utat keresi fel. Csak azt említem fel, hogy az angol vas, — visszállitmányképen küldetve Angliából — Giurgevóban versenyez. Csak azt említem fel, hogy maga a cardiffi kőszénbányatársulat 15 hajót foglalkoztat, melyek Romániába kőszén szállítanak, még pedig métermázsáját 2 frankért, nagy raktárokat állítva ott; úgy hogy az angol kőszén a steierdorfi kőszénnel, mely utóbbinak jósága pedig 28%-kal nagyobb, mint a newcastleié, ma már Giurgevón versenyez. Csak azt említem fel, hogy a gabona kivitel visszállitmányakép az angol ipar már előzőnlte Romániát, s hogy a szulinai forgalomnak csak 9% része esik lobogónkra, daczára a dunagőzhajózási társaság rendes galacz-odessai járatainak.

E verseny nagy hordereje megítélésénél nem szabad elfogultaknak lennünk. A dunagőzhajózási társaság maga nyíltan bevállja, hogy 1864-ben az év első hónapjaiban — a magyar rosz termés folytán — nem kevesebb, mint 1.189,095 mázsa gabonát hozott fel Romániából. A társaság hivatalos nyilatkozata szerint 1879-ben 870,817 métermázsát hozott be és át rajtuk körülbelöl egyenlő megosztással, felét hozzáuk, felét nyugotra Romániából és Bolgárországból.

A kérdés, mely önkényt felmerül e hatalmas versenynyel szemben, az : vajjon lehet-e ezt szabályozni egyoldalul? Kétségkívül : nem. A tengeri verseny áraival kell neki versenyeznie, mert az eladó egyáltalában nem törődik azzal, hová megy áruja, hanem tisztán csak azt nézi : mennyiért adja el helyben? Miután pedig a fogyasztóig való szállítás költsége kell, hogy a fogyasztó piacz áráiba betudassék, s az eladási ár az eladó piaczon, a vevő piaczok és a szállítási árak versenyéből alakul : az aldunai gabonára nézve a dunagőzhajózási társaság bizonytalan tételű versenyektől függvén : reá nézve fix, mozdíthatlan árszabálylyal jelenni meg, teljesen egyértelmű volna azzal, mint e versenyben megjelenésről lemondani némely esetekben, s miután e szállítás teszi jövedelmezőségének főtenyezőjét, nem volna ily körülmények közt indokolva rendszer járatainak fentartása sem.

Vegyünk egy gyakorlati példát. Ha a buza ára pl. 20 frank Galacson, ez a 20 frank ár képződik egyrészt a Galacson megjelenő eladók, főleg azonban — mivel Románia kivivő állam, — a vevők versenye által. E versenyben tehát szerepelnek — figyelmen kívül hagyván az eladókat — a fogyasztó piaczok áruja és a Galacztól odáig szállítás költségei. Ha Liverpoolban péld. 22 frank a buza ára, akkor a szállítási ár legfeljebb 2 frank lehet; és megfordítva, ha a liverpooli buza ára 20 frank és a szállítási ár 2 frank, Galacson 18 franknál többet érte nem fog adni senki.

Ily körülmények közt jelenik meg egy másik piacz : pl. Passau. (Gyakorlatilag másként áll a dolog, mert előbb jelent meg Passau, s csak később, a Szulina megnyitása után Liverpool : de a következtetés egy és ugyanaz). Ez esetben — ismét nem véve tekintetbe a kínálat versenyt : két eladási ár + két szállítási ár fog egymás közt versenyezni. Ha pl. a passau vételár 16 frank, és a szállítási ár 3 frank, úgy Passau lesz nyertes; megfordítva Liverpool. Az összvételár — beleértve a szállítási költséget is — versenyez az eladási piaczon; és ily viszonyok között szembeszökő, hogy a szállítási árak leszállítása javára válik a fogyasztónak, kárára a versenyző vevőnek, melynek vagy vételárát kell felemelnie, -- a mi a minden oldalú verseny miatt nem lehet, -- vagy kivonulni a piaczról, a mely esetben természetesen elveszti az összes szállítást, vagy versenyezni kell a szállítási ár leszállításában.

Ez az oka annak, hogy a galaczi ár és a galacz - passau

vitelbér szükségképen megéri a tengeri út versenytől függő olcsóbb viteldijakat. Mennél olcsóbb a tengeri szállítás Liverpoolba, annál magasabb a galaczi ár és annál alacsonyabb a tengeri uttal versenyző díjtétel. És bármennyire igaz is az ár nivellirozásokról szóló theoria, az mégis a természetes vagy mesterséges (az előbbi péld. a geographiai távolság, az utóbbi péld. vám), akadályok nyomása alatt áll; mennél jobban tűnnek el ezek, annál szabadabb a természetes processus. Kétségtelen, hogy a közelebbi termelők — ez esetben Magyarország — hasznára jelentékenyen magasabbak volnának a passauai árak a román verseny nélkül: de az is igaz, hogy a román verseny főleg a tengeri szállítás által istápoltatik még azon latitude-on belől is, melyet az árak nivellirozás tendenciája megenged. Mivel pedig ezen versenyt szabályok közé szorítani egy teljesen szabad versenyző féllal szemben annyit jelentene, mint a versenyt csak esetlegesen — ha t. i. az eladási és vételi piaczárak egymáshoz megfelelően viszonylanak — tenni lehetővé; ellenkező esetben pedig az összes szállítás a tengeri utra megy; hozzáadva a megszokás előnyeit, s egy csak kivételesen lehetséges üzlet nehézségeit, egyértelmű volna ez üzlet problematikus voltával, a melylyel szemben aztán a rendes járatok fentartásának rentabilitása méltán kétségbe vonható volna.

## V.

Mielőtt azon kérdésre igyekezném feleletet adni: vajjon megengedhető-e érdekünkben az, hogy az Aldunáról visszavonuljon a dunagózhajózási társaság, egy pár felvilágosító megjegyzést kell tennem.

Az első az, hogy azon esetre, ha az átvitel egységárai alkalmaztatnának a magyar kivitelre is, az egységtétel megállapítása a legnehezebb feladatok egyike volna. Ugyanis vagy oly magasra volna felveendő, hogy a magyar forgalom jelen rentabilitása fennmaradjon s ez esetben esetleg az aldunai forgalom veszne el a verseny nyomása alatt, vagy oly alacsonyra, mint ez utóbbi, s az esetben esetleg a magyar vonalok többlete volna veszélyeztetve. Minden esetben tehát az egységtétel megállapítása oly tojástáncz volna, a mely azon felül, hogy a szabad, tengeri verseny hatásának kitett

üzlet természetének, mint fentebb részleteztük, meg nem felelne; — a legérzékenyebb veszteségekre adna igen könnyen okot.

A másik az, hogy az Aldunán ugy is nagy verseny készül a dunagőzhajósi társaság ellen. A bolgár-orosz gőzhajózási vállalat komoly aggodalmakra ad okot nemcsak közgazdasági, hanem egyúttal politikai okok miatt is, különösen összefüggésben a Kilia-ág hajózhatóvá tételével, a mely — mint tudjuk, — Londonban végleg elfogadtatott. A bukaresti parlament elébe most, a legutolsó napokban terjesztetett egy törvényjavaslat egy hajózási vállalat iránt a kormány részéről. E törvényjavaslat kötelezné a kormányt, egy egyelőre 16 millió frank tőkével (a kötelezvények a szükség mérve szerint bocsátatnának ki) alakuló gőzhajózási vállalatnak adómentességen kívül 40 éven át évi egy millió frank subventiót adni. Hogy ezen javaslat éle is a dunagőzhajózási társaság ellen van irányozva, az szembeszökő; s hogy a Dunakérdésben elfoglalt politikai álláspont nyomása alatt Bukarestben elfogja azt fogadni a törvényhozás, az is világos. Mindkét vállalat közgazdasági hordereje a tenger felé gravitál; tehát tisztában kell lenni az iránt, hogy mindkét vállalat ellenünk emeli a versenyt, s hogy mindkét vállalat épen a fentebbiek szerint, még súlyosbitani fogja a román gabona versenyével szemben is a helyzetet.

Valóban a Dunagőzhajótársaság az Aldunán felette súlyos napoknak néz eléje. Rózsás eddig sem volt helyzete. Ha volt oka és joga alaposan panaszkodni azon vexatorius eljárás felett, a melylyel karópénzek s más ilyen czimek alatt üldöztetik itt bent, százszor több oka volt és van panaszkodni Románia eljárása felett, mely az 1875-ki vám- és kereskedelmi szerződésben kikötött feltételeket hol csak kijátsza, s mindenféle ürügyek alatt megnyirbálja, hol pedig minden ürügy keresése nélkül egyenesen nem respektálja; és még inkább Bulgáriáé felett, a mely nemzeti öntudatát az idegen társulat felett a legérzékenyebb módon gyakorolja; és talán mindenek közt nem a legszelidebben a közös külügyi kormány ellen, a mely minden — ugyis jelentéktelen — politikai tényező hatását tulbecsülvén, a közgazdasági érdekek megvédésére, s ezzel együtt a közgazdasági sérelmek orvoslására, elég figyelmet nem szentel; s e fontos érdekeket igen gyakran politikai — még így sem valószínű — czélzatoknak áldozza fel.

Igy a kiszorítás igyekezete az Aldunán megvan, s ez igyeke-

zethez jelentékeny mértékben hozzájárulna oly kötelezettség, a mely fix tételekhez kötné a tengeri szabad versenynyel szemben a dunagőzhajózási társaság szabad mozgását.

Azt gondolom, nem kell sokáig illusztrálnom a tételt, hogy az Aldunán fentartani lobogónkat s ezzel együtt a rendes járatokat, szembeszökő, komoly érdekeink vannak.

Abban a pillanatban, a melyben elejtenők ezen részét hazai közgazdaságunk programjának, megtagadnók Széchenyi politikáját; melytől, valahányszor eltértünk, — fájdalom, nem ritkán állott be ez eset, — mindannyiszor nagy mértékben megbántuk. Ha van jövőnk valahol; az csak kelet felé lehet. Ez oly axioma ma már, melyet elég kimondani, és felesleges bizonyítgatni.

Ettől eltekintve is azonban, felette fontosak a tényleges közgazdasági érdekek már ma is, — a politikaiakra nem akarok reflektálni, — a melyek a keleti összeköttetés ápolására utalnak bennünket. Maga az, a mitől annyira félünk, a román gabona bohozatala, igen gyakran felette áldásos reánk nézve. Nem akarom nézeteimet indokolni bővebben e tekintetben, sem a szabad gabona-behozatal tárgyában fennálló meggyőződésemet ujolag kifejteni: csupán a budapesti gőzmalmok román gabona szükségletére utalok, a mely rossz termés idején egyedüli menedéke malom iparunknak. De más oldalról exportunk is felette élénk ma is az Aldunára. Az 1881. évi juliustól 1882. évi júniusig letelt egy év alatt a magyar kivitel az országos statisztikai hivatal feljegyzései szerint 7.006,496 frt volt Románia s 3.461,227 frt a Balkánfélsziget felé; főleg kerti termények, italok és eledelek, szőtt és kötött áruk, fa-, üveg-, csont-, agyag-, fémárúk stb-ben. (Természetesen, még sokkal jelentékenyebb ennél a monarchia kivitele, mely 51 millióra is felmegy). Ily forgalmat magára hagyni nem lehet; és pedig nem lehet annál inkább, mert igen súlyos megpróbáltatásoknak néz így is eléje. Lépten-nyomon veri kifelé a tengeren érkező angol áru, mely már legközvetlenebb közelünkbe is felhozza versenyét; és nem lehet semmi kétség benne, hogy olcsó export tarifák nélkül, — a melyek viszont a visszállitmány megnyerését lehetővé tevő szabadabb mozgás nélkül lehetetlenek, — teljesen kiveretünk onnan.

Az okoskodás láncolata tehát a következő:

Az Aldunán felette fontos közgazdasági és politikai okok nemcsak a monarchia érdekei, de specifikus magyar érdekek is követelik

ottmaradásunkat. Ez ottmaradás feltétele erélyes támogatás és a tengeri versenynyel szemben megfelelő szabad mozgás engedélyezése e versenyző vállalat részére a behozatalban, s így lehetségesítése olcsó export tarifáknak a kivitelre nézve az Aldunára.

Ezzel szemben áll a termelő közönség érdeke, a mely a következő :

Az olcsó szállítás belföldön fejlesztető lévén a Vaskapu és Gönyő közt levő verseny által, sőt részben el lévén érve már most is, kívánjuk az olcsó export tarifákat nyugot felé s mindenekfelett azt, hogy az eddig általunk elfoglalt piacokra tehát sem hozzánk, sem rajtunk át ne hozassanak tulságos olcsó áron versenyfeleink, hanem a geographiai távolság-különbözet teljes előnyét élvezhessük mi.

E két felfogás tagadhatlanul ellentétben áll egymással. Teljesen elismerem az olcsó kiviteli tarifák szükségét kelet és nyugot felé egyaránt. A vállalat szempontjából talán igazolva lehet, de a dolog természetéből egyáltalán nem folyik, sőt azzal éles ellentétben van az a körülmény, miként ugy kelet, mint különösen nyugot felé a hajózási tarifák majdnem ugyanazon magasságúak, a hol vízi verseny nincs, mint a vasutaké; s a dunagőzhajózás rendszeren csak követni szokta a vasutak tarifáit lefelé, a helyett, hogy azokat kényszeritené a versenyre. Nem látom természetesnek pl. Turn-Szeverin és Budapest közt tonnakilométerenként régebben a 3·89, ujabban a refaktia leszállítása mellett is 3 centimeos egységtételt tonnakilométerenként, a mikor ugyanezen relációban pl. az osztrák államvasut-társaság a turn-szeverini, passai relációkban csak 3·85, az Erzsébet vasut csak 3·79 centimeot számít; sem a budapest-bécsi tonnakilométerenként (a refaktia levonásával) 3·8 ct. díjtételt, midőn a vasuton ennél olcsóbb tétel éretik el a fentebbi esetben. Egyáltalában tény az, hogy normalis körülmények közt a vízi ut, mint legolcsóbb kell, hogy regulatora legyen a forgalomnak, és semmi esetre sem csak a vasuti tarifákat kövesse lassan, mint a hogy azt teszi kétségkívül mind lokális, mind magyar-nyugoti tarifáiban a dunagőzhajózási társaság.

Más oldalról azonban a román árukra nézve — tekintettel a fentebb elmondottakra — aligha lesz a társaság hasonló helyzetben az osztrák-magyar államvasuttársaságéval, s ép ezért a vasutaknak folytonos ingert ad hasonló eljárásra; bátorítja, sőt kényszeríti a vasutakat arra, hogy hasonló eljárást kövessenek, mert hiszen

különben elvesztik egész üzletöket, őket kötvén a kormány, míg ellenfeleik szabadon rendelkezhetnek. Ily módon tehát vagy a vasutak károsodása, vagy a verseny-korlátozási cél veszélyeztetése bizonyos. Míg, ha a dunagőzhajózási társaság hasonló helyzetet foglalna el, a nehézség maga-magától szünnék meg.

Ép itt van azonban a kérdés magva.

## VI.

A megoldási módok közt az első egy versenyvállalat teremtése.

Kétségkívül kissé merésznek látszik ez eszmét előtérbe tolni ma, midőn a versenyvállalatok szomorú sorsa a Dunán köztudomású. Mily okok buktatták meg a három kisebb társaságból egyesült első magyar gőzhajózási társaságot: messze vinne annak fejtegetése. A történet kétségkívül tanuságos mindenkire nézve; de tanuságos volna különösen az ujonnan alakulandó versenyvállalatra. Azt kétségkívül meg lehet tanulni belőle, *hogy nem kell adminisztrálni*; hogy a személyforgalom nagyon drága fényűzés kisebb társaságra nézve; s hogy végül függő adósságot csinálni könnyű, de a megfizetés végzetes lehet.

Hanem abban téved akárki, ha azt hiszi, hogy versenyvállalatot alapítani teljes képtelenség. Sokkal kevesebb áldozattal az állam részéről, mint a mennyibe a dunagőzhajótársaság került az államnak, lehet oly virágzó vállalatot előállítani ma. A mi eddig kísérlet történt, az igaz, hogy nem sikerült; hanem ezen kísérleteket nem is támogatta az állam: sőt köztudomású dolog, hogy a magyar társaság bukásának legalább közvetlen oka a magyar államkincstár volt. Már pedig kétségtelen dolog az, hogy a dunagőzhajótársaság is a monopolium, s később a garancia, tehát az állam támogatása által lett azzá, a mi. Ezen erősbödött meg; ily módon kezdhette meg és folytathatta azon leirási rendszerét, a mely mai hatalmának főforrása.

De vegyük fel az esetet, hogy az állam versenyt akar a dunagőzhajótársasággal. Első sorban ott vannak vasutai, a melyeket, mint egységes hálózatot használhat fel. Ezen hálózat nagy versenyerő, s a dunagőzhajótársaság nagyon hamar megérezné a verseny nyomását. Nem valami sok ugyan, a mit eddig tett; de hiszen nem is tehetett. A fő versenyvállalat, az osztrák-magyar államvasuttársas-



ság sokkal szorosabb viszonyban állott hozzá, semmint — akár létezett, akár nem az a mythikus kartell, — komoly versenyt támasztott volna. Így lehetett nekik uralkodni. De ma más a helyzet. Egy kartellt kénytelen volt a magyar államvasuttal kötni, s az osztrák-magyar államvasuttársaság tarifapolitikája is lényeges változáson ment át. Végül a berlini tarifa-egyezség határozottan kimondotta, hogy a kombinált tarifákban a vízi ut jövőre ne favorisáltassék a vasutakkal szemben.

Mindezeknek nagy horderejük van a dunagőzhajótársaság helyzetére nézve. Hiszen azon tonnakilométerenként 4 ct.-os díjtételnél, a mely ma a kiviteli relációkban el van fogadva a vasutak részéről, nem sokkal alacsonyabb az ő tényleges díjtételek. Semmi kétség ugyan, hogy ők e tételeken jelentékenyen szállíthatnak még lefelé; s a felett nincs kétség, hogy az ő tételeik csak azért ily magasak ma, mert a vasuti verseny tovább nem kényszeríti; de ha a kiviteli relációkban a vasutak részéről elfogadtatnék pl. az Erzsébet-vasut 3·4 ctos tétele, akkor a dunagőzhajótársaság is kénytelen volna lejobb szállítani, míg a mostani viszony helyreállana, s lehet, hogy e leszállításban odaveszne a részvények jövedelmének egy, vagy másfél százaléka. E nagy veszteség pedig könnyen bekövetkezhetik; és mindenesetre óhajtjuk a termelő közönség s a hazai közgazdaság nevében, hogy mihamarabb bekövetkezzék.

Az sincs kizárva, hogy az állam szárnyai alatt egy versenyvállalat keletkezzék a Dunán. Azon tárgyalások során, a melyek a képviselőház közlekedési bizottságában a lánccz engedélyezése tárgyában folytak, nyilvánvalóvá lett az, hogy a mai dunagőzhajózási társaságnak a lánccz nem fog odaadatni. Szakértők különféleképen evaluálják a lánccz forgalmi értékét, felviszik a szállítási önköltség 30%-ára is a Duna folyása mellett. A magam részéről sohasem hallottam 5%-nál kevesebbre becsülni. Ha már most a lánccz-le rakáson felül a hajók modern szerkezete által teendő megtakarítást is evaluáljuk, melyet rendesen szintén 25—30%-ra tesznek, de a melyet csak 10%-kal akarok felvenni a számításba, s végül még 5%-ot hozzáadok a kisebb igazgatási költség kifejezéseül, — mert tudvalevőleg a dunagőzhajótársaság administratiója felette drága és luxuriosus, — az új vállalat az önköltségnek 20%-nyi, tehát egy ötöd-résznyi megtakarításával lépne életbe, versenyezni a régivel. Ez elég praecipuum a másik vállalat felett, az állam segélye nélkül is.

Hanem az állam különös segélye is igénybevehető. Látjuk, mit tesz Románia. Gabnakiviteli érdekeink felette fontosak arra, hogy áldozatot hozhassunk esetleg érte. Ha 30 milliót tudott Magyarország áldozni a budapest-zimonyi vasutra, mért ne áldozhatna egy versenyvállalatra a Dunán? Ily áldozat által kétségkívül urai lennénk a Dunának, s a dunagözhajózási társaság még sokkal erősebb napoknak volna kitéve nálunk, mint az Aldunán lesz. Az állammal még nem próbált versenyezni a társaság, s matematikai bizonyossággal lehet állítani, hogy e versenyben a győztes az állam lesz; mint a hogy sokkal nehezebb viszonyok közt, sokkal nagyobb erők ellen, és sokkal nagyobb áldozatok után végre győztes lett a vasuti küzdelemben is.

Ez annyira természetes, hogy állításomat bővebben igazolni nincs semmi szükség.

Gr. Károlyi Sándor „Terménykivitelünk és a vízi utak“ című művében \*) azt az ajánlatot teszi, hogy rakassék le a sodronykötél Bezdántól Dévényig, szereztessék be 20 lánczgőzös egyenként 150 lóerővel, 100 vas- és 50 uszályhajó, és abban az esetben, ha az osztrákokkal az osztrák láncz használatára nézve megegyezni nem lehetne, 20 darab 300 lóerejű gőzös a Dévény és Passau közt netalán szükségesnek mutatkozó hajózási szolgálatra. Ezeknek összes befektetési költségét ő 9.400,000 forintra teszi, a mely összegnek kamatozására 7<sup>o</sup>/<sub>o</sub>-kal 656,000 forint kellene; ugy hogy a vízi adó 4<sup>o</sup>/<sub>o</sub>-ra felemelése (akkor csak 2<sup>o</sup>/<sub>o</sub> volt) s a magánosok hajóira is kiterjesztése fedezné a kamatot, (mely ma az olcsóbb pénz miatt ugy is kevesebb volna) sőt a törlesztést és leírásokat is.

Nem lehet szándékomban e számítást bővebben illusztrálni; csak annak bebizonyítására hozom fel, miszerint a dunagözhajózási társaság egyáltalában nem oly biztos minden verseny ellen, mint talán itt-ott képzelik, hogy ellenkezőleg aránylag nagy áldozatok nélkül igen nehéz napokat lehet reá hozni; a mely esetben biztosítjuk magunknak a lehető legolcsóbb viteldijak elérését eladási piacainkra, emancipáljuk magunkat egész odáig, a meddig a keres gőzösökkel el lehet jutni, minden befolyás alól, sőt a paralell vasutak ellenében a legüdvösebb és a legjótékonyabb versenyt fogjuk életre hívni.

\*) Lásd : Nemzetgazd. Szemle 1880.

Nem akarok egy oldalú lenni, és nem akarok szemet hunyni a nehézségek előtt, a melyek ezen módozat ellen is önkénytelen felmerülnek előttem.

Az egyik az, hogy az állam nehezen gyakorolhatja a hajózási üzletet s a társaságokkal szemben bajos a helyzet; az ellenőrzési apparatus nehézkes, nem felel meg a vízi verseny gyors természetének stb. A másik az, hogy az állam pénzügyi helyzete egyáltalán nem bátorító ily ajánlatok tételére; magán vállalkozók pedig megfelelő biztosítások, bármi czímen adandó drága boni nélkül nem mennek be ily lépésbe. A harmadik az, hogy ily nyomás által a dunagőzhajózási társaságot, egy fényes és virágzó vállalatot tenénk tönkre, vagy legalább ingatnánk meg alapjaiban, a mi semmi esetre sem lehet kívánatos állami érdekekből. A negyedik végül az, hogy az ily módozat által megnyernők a kivített ügy, a hogy nyugotra, de keletre nem; sőt a dunagőzhajótársaság is igen könnyen alkalmazhatná innen kiszorult uszályait nem a Tiszán, de az Aldunán csinálni üzletet, és ez esetben a román gabonának olcsó behozatala és még olcsóbb átvitele, sokkal nagyobb mértékben folya, mint ma. Ennek megakadályozására pedig nincs módunk, mert verseny által lehet olcsóbbá, de nem lehet drágábbá, vagy egyenletesebbé tenni a tarifa-rendszert.

Elismerve tehát azon igazságot, hogy erős és hatalmas verseny képzelhető — és pedig a célhoz képest nem is valami tulságos áldozatok mellett — a dunagőzhajótársasággal: véleményem az, miszerint e verseny csakis utolsó eszköz gyanánt alkalmaztasék; csak akkor, ha az őszinte, tartaléktalan együttműködés lehetőségének minden reménye elveszett.

De akkor aztán nagyon természetes, a nemzeti méltóságnak s a tárgy fontosságának teljesen megfelelő egész erővel.

## VII.

A mostani feszült helyzet mindkét oldalon elfogulatlan vizsgálatot igényel.

A termelő közönség érdekében, — mint fentebb érintettem — az igazgatásnak más módja, de különösen a kiviteli tarifák biztos és olcsó volta fekszik az átviteli egységárak alapján.

A mi az igazgatás kérdését illeti: az szembeszökő, hogy az igazgatóság természetes helye Budapesten van. Széchenyi egész

működéséből lehet következtetni, hogy ő azt mindig úgy kontemplálta.

Elég legyen egy bizonyítékot hozni fel. Egy a „Hazai s külföldi Tudósításokhoz“ 1836. jun. 25-ről épen a dunai hajózás tárgyában a Zrinyi hajón tett aldunai utazása alkalmából Orsováról intézett levelében panaszkodva néhány rendetlenség felett, így szól:

„Ily zavarok felette búsítók s azokon másképp gyökeresen nem segíthetni, mint az egész ügynek rendszeres elintézése által, mihez kiképzett *egyesítő központ* legelső feltétel. Se hajóskapitányaink, se erőművészeink, se derekas és elég számú hajóseembereink nincsenek a honban; s ebben is, mint sok másban, a külföldnek adózói vagyunk; a téli fagy viszont 2—3 hónapig rabhá tesz, mi ránk nézve ha nem is nagy szerencse, leghasznosabbra fordítható, ha tudniillik medveként a havakat mély lelkesedéssel el nem aluszsuk, hanem hajósnépünket azok alatt organisáljuk s hazánkfiait a szorgalom és becsületet keresetnek ezen új ágára nevelgetjük, kimiveljük. De ehhez megint s mindenekelőtt *központ kell, melyet, remélem,* — minthogy én annak felállítására csak úgy kívánok vállalkozó lenni, ha senki más nem akar — *Pest városa kezeiből soha sem fog kibocsátani többé.*“

Világos e sorokból Széchenyi tendenciája, mely annyi más egyéb közt, a hajózás tekintetében is központtá óhajtotta tenni a még akkor igazán gyermekkorát élő fővárost.

De a dolog természete is így mutatja. A társaság maga határozottan kimondja, — hogy mást ne emlitsünk, magában az ötven éves jubileum alkalmával kiadott „Denkschrift“-ben — ismételve, hogy üzletének, prosperálásának sulypontja Magyarország. Érdekei tehát Budapestet, mint fő üzleti emporiumát jelzik természetes székhelyének. De üzlettechnikai szempontból is itt van sulypontja. Itt van óbudai hajógyára, itt vannak köszénhányái, itt van az általa üzletben tartott vasut. Hasonlíthatlanul több teendője van a magyar, semmint az osztrák kormánylyal. Sőt műszaki tekintetben és geographiailag is ez a középpont. A Középduna közepe, a Vaskapu és a gönyői folyamrész közt oly természetes központ, a melyet választana hasonló viszonyok közt, minden habozás nélkül bármely vállalat. Csakis az, hogy a társaság kezdetekor az Aldunára nem gondoltak, s hogy később Magyarország önálló léte szünetelt, fejt meg a bécsi központot, de annak 1867-ben meg kellett volna változnia.

Semmi kétségem sincs felette, hogy ez volna a leghelyesebb s az összes igényeket legjobban kielégítő megoldás, mely semmi új terhet nem háritana a társaságra, megfelelne teljesen a magyar igényeknek s a mellett a természetes központ félreismerhetetlen előnyei folytán jelentékenyen javítaná és olcsóbbá is tenné az adminisztrációt. Semmi kétségem sincs továbbá a felett sem, hogy ezen átköltözés utoljára is meg fog történni. Meg fog történni egyszerűen azért, mert természetes, s a fejlődés — bármennyire nehezítik is azt mesterséges viszonyok — végre is mindig a természetes mederbe tér vissza. Egy vállalat igazgatósága pedig mindig csak ott van természetes helyén, a hol érdeke legtöbb, s hol üzlete leginkább szemei előtt van, s a hol keresi prosperálásánál jövőjét. A dunagőzhajózási társaságra nézve e hely kétségkívül Budapest, s így nem lehet kétség benne, hogy külsőleg is Budapest lesz idővel a vállalat fősúlypontja, s a természetes nehézkedéssel szemben nem lesz örökké fenttartható a csupán kicsinyes és mellékes kifogások, politikai hátsó gondolatoktól, és a szenvedély elvakultsága által indokolható jelen helyzet.

Félek azonban tőle, hogy a társaság societarius viszonyai szerint ma Bécsben székelő társaság lévén s így osztrák illetőségű, az osztrák kormány ismét politikai okokból megtagadná ezen átváltoztatástól engedélyét, a vállalat pedig az ez esetben egyedül nyitva álló liquidálás és újra alakulás útját kényelmetlennek és költségesnek találná.

Ily helyzettel szemben nincs más út, mint azon dualistikus szervezet, a mely az osztrák-magyar államvasuttársaságnál lépett a régi helyére, s a mely kétségkívül minimuma annak, a mit az 1867 óta megváltozott közjogi helyzet természetes folyományaul alku útján kívánhatunk, miután külön üzletigazgatósághoz minden alku nélkül is jogunk van. E dualistikus szervezet jogilag egyáltalában nem ütköznék és tényleg is nehezen ütköznék komoly nehézségekbe Bécsben; és más tekintetben is megnyugtató volna.

Azt az ellenvetést szokták bizonyos oldalról ezen szervezés ellen felhozni, hogy ha a dunagőzhajózási társaság külön igazgatóságot állítana fel Budapesten, akkor a dolog természetes következménye szerint hasonló külön igazgatóságot követelne Belgrád, Bukarest és Rusesuk, miután ezen államok nem lehetnek még annyira sem kielégítve a bécsi igazgatóság által, mint a magyar érdekek.

Ezen felfogás azonban nézetem szerint teljesen téves. A dunagőzhajózási társaság részvénytársaság, s mint ilyennek nemzetisége az 1857. évi dunahajózási okmány 11. §-a értelmében a székhely szerint határoztatik meg. E székhely a monarchia határain belül esnék mindkét esetben, s így a vállalat helyzete egyáltalán nem esnék semmi változás alá sem kifelé, ha idebent két igazgatósága volna is; annyival inkább, mert a megújított vám- és kereskedelmi szövetség 7. §-a értelmében a monarchia határain túl az osztrák-magyar tengeri lobogó huzatik fel, s így a dualismus láthatólag is kifejezésre jut. Az által tehát, ha egy *belkörü* intézkedéssel a társaság szükségesnek találná a bécsi mellett egy budapesti igazgatóságot létesíteni: ez *kifelé* bizonyosan nem alterálná a társaság helyzetét. E belkörü intézkedéshez a dunahajózási okmány értelmében nincs másnak hozzászólása. Hiszen, ha a parti államok mindegyikének joga volna ily külön igazgatósághoz: ép oly jogosan követelhetné azt most is; és ha a társaság megtagadja — a mint hogy meg is tagadhatja — most, ép ugy megtagadhatja jövőben is; mert hiszen azon tény, hogy esetleg Budapesten is állittatik fel egy igazgatóság, egyáltalában nem változtatja a jogi helyzetet s nem teremt új jogokat az alduai államokra nézve.

Különben is ismételve meg kell jegyeznünk, hogy a megújított vám- és kereskedelmi szövetség 7. §-a e tekintetben az utolsó scrupulust is teljesen megsemmisíti. Addig a monarchia határain túl az osztrák lobogót használta, s így a budapesti igazgatóság létesítése természetesen lobogócsereét idézett volna elő, pedig a lobogó jelzi a nemzetiséget; míg ma az osztrák-magyar tengeri lobogó lévén használatban, a nemzetiség kifelé jelezve van, s a belkörü intézkedések egyáltalán nem találkozhatnak nehézségekkel a monarchia határain túl. A dualistikus szervezkedés tehát semmi tekintetben nem alterálhatná a jelen helyzetet, s semminemű képzelhető jogot nem adna külön igazgatóságokra a többi parti államoknak.

A minimum tehát, a mihez az igazgatóság kérdésében ragaszkodnunk kell, a külön igazgatóság kérdése Budapesten teljesen elkülönözött hatáskörrel, azon forma szerint, a mely az osztrák-magyar államvasuttársasággal szemben, a szerződés alkalmával contemplálva volt. Egy külön üzlet igazgatóságot ma is követelhet a kormány, és követel is; de a kérdés végleges rendezése alkalmával elementáris súlylyal kell, hogy nehezedjék a döntő körökre az

alternativa: vagy pusztán osztrák társaságnak, vagy osztrák és magyar társaságnak, vagy — s ez volna a leghelyesebb s a fentebbiek szerint legindokoltabb is — pusztán magyar társaságnak tekinteni a vállalatot? Az első alig volna a vállalat érdekében, s így, ha a harmadikat nem meri, a középsőt: a külön igazgatóságot kell választania.

E külön igazgatóság kívánata kétségkívül nem pusztán formalismus. A hogy ma állanak a dolgok: az emberi természet szerint a közel fekvő impressiók erősebbek lévén, Bécs érdekei dominálnak. Külön igazgatóság esetén igen valószínű, hogy a jogos keretben Budapest érdekei fognak dominálni. A közvetlen személyes érintkezés sok keserűség forrását betömi. Részben kielégítést nyer, részben felvilágosítást kap minden nehézség, minden panasz, és ez maga megbecsülhetetlen nyereség az üzleti érintkezéseknél.

A főszűly azonban a tarifakérdésre fektetendő. Fentebb részletesen elmondtam az indokokat, melyek azt követelik és a módokat, a melyek közt az keresztülvihető volna. Kétség kívül áll, hogy akkor, a mikor az amerikai verseny gyűrűje mind szűkebb és szűkebb körre szorul körülünk, minden piacunk elvesztése felette fájdalmas csapás. Nem lehet tagadni, hogy ha a román gabona tengeren érne is Liverpoolba vagy Mannheimba, az árak nivellirozása érezhetővé tenné az oscillatiót Passauban, vagy Románhornban is. De így sokkal érzékenyebb az, mert egész erejének ki vagyunk téve, s nemcsak a szélső gyűrűzetének. A vevők versenye ugyanis, mely Galacson, s háta megett Liverpoolban van, meghatározza az árakat, s majdnem ugyanazon áron érvén az, más oldalról meglehetősen elzárt piacainkra a dunagőzhajótársaság által: az eladók versenye ott elveszi geográfiai helyzetünk előnyeit, s kiszolgáltat teljesen a nagy versenynek.

Fentebb részletesen kimutattuk, hogy e tekintetben a hazai termelés érdekei éles ellentétben állanak a vállalat érdekeivel. A mi ily esetekben kívánatos, az az, hogy a kisebb érdek hajoljon meg a nagyobb érdek előtt; mivel pedig az érdekek közt határozottan a társaság érdeke az, a mely kisebb; kell, hogy a társaság egyezzek bele oly megszorításba, a melyeket a termelő közönség érdeke megkövetel. A helyzet, elfogulatlanul vizsgálva, — azonban az, hogy e megszorítások igen sok esetben egyértelműek volnának a fennforgó versenyviszonyok közt az egész üzlet megszűntével, a mely-

ből a vállalatnak súlyos terhe következnek; maga a díjtételek szabályozása eredményezné a magyar kivitel olcsóbb voltát, tehát csekélyebb bevételt; más oldalról a román exportnak esetleg teljes megszűnését, tehát egy jelentékeny jövedelmi forrás teljes kiapadását; mindkét esetben a társaság jelentékeny kárát: ezen szabályozás elfogadása egyoldalulag, megfelelő compensatiók nélkül a vállaltól nem követelhető. Az egészséges szerződés alapfeltétele pedig az lévén, hogy szolgálat megfelelő szolgálatért, érték megfelelő értékért adatik, azt kell vizsgálnunk: mit adhat a magyar állam és mit adhat a társaság?

A társaság adhat és a fentebbiek szerint a kiegyezés esetén kell is hogy adjon:

a) magyar székhelyében, vagy ha ez lehetetlen, legalább dualistikus szervezetében biztosítékot arra nézve, hogy legalább magyar vonalainak igazgatása közvetlen érintkezésben leend a magyar hivatalos, mint szintén a termelő, és kereskedő közönséggel; ügyvitele, szervezete nem lesz idegen sem nyelvben, sem érdekekben;

b) Budapestre nézve a megtörött szállítás kedvezményeit, a melyeket már részben megkezdett;

c) belföldön ott is, a hol vízi verseny nincs, olcsó tarifák adását a termelő közönség érdekében, s megszüntetését azon vizsás helyzetnek, hogy ily vízi verseny nélkül csakis a vasuti tarifákat követi a leszállításban;

d) a mellékfolyók jobb cultiválását, a mint az már 1846-ban provideáltatott;

e) különösen biztosítékot az iránt, hogy olcsó kiviteli tarifákat ad mind keletre, mind különösen nyugotra; hogy a román gabona behozatali és rajtuk át átviteli egységtételeinél magasabb egységtételeket nem szed a magyar gabona kiviteli viszonyaiban sem, s így ezeket megfelelően leszállítja, azokat esetleg felemeli;

f) minden kötelezettségek teljesítésénél — tekintettel arra, hogy a hajózási verseny természete más, s ott perczről perczre változnak a viszonyok, melyek a tarifák gyors alkalmazkodási képességének meggátlását majdnem lehetlenné teszik, s az nem is volna érzékeny károk nélkül keresztülvihető, — a megfelelő intézkedések és komoly ellenőrzés biztosítását.



Ezek lévén óhajaink a társasággal szemben, lássuk, mik azon előnyök, a melyeket ezen újonnan felvállalandó terhekért képes volna a magyar állam cserében adni?

Az első azon veszélyek megszüntetése, a melyek ma kétségkívül feje felett lebegnek a társaságnak.

A második az erélyes támogatás az Aldunán, hol arra bizony reászorult.

A harmadik a belföldi secaturáktól, karópénzekről stb. felmentés.

A negyedik a láncz engedélyezése.

Az ötödik végül az Aldunán szenvedett veszteségekért való bizonyos mérvü kárpótlás, már akár bizonyos praecipium, akár bizonyos átalány czimén.

Lássuk ezen nyújtandó előnyöknek — hogy szabatosan fejezzük ki magunkat — csereértékét.

### VIII.

*Egy versenyző nagy vállalatnak alapítása kétségkívül felette nagy csapás volna a dunagözhajózási társulatra. A dolog természete szerint megtámadná alapjaiban az a vállalat életgyökereit, a mely támadás még szembeszökőbb módon érvényesítené magát, s még erősebb csapás volna a vállalatra, ha az állam segélye mellett történnék. Nagyon nehéz volna egy ily vállalatnak költségeit összehámitani és még nehezebb az általa elérendő versenyeredményeket számszerűleg meghatározni. Az osztrák államvasuttársaság példája azonban e tekintetben felette tanulságos. Majdnem hasonló helyzetnek csupán a verseny veszélyeinek kikerülése miatt minő következménye lett. A verseny még meg sem kezdődött tényleg. Csak a tiszavidéki vasut megváltása, hozzá az ujszász-rákosi vonal kiépítése volt a tényleges helyzet; a melynek már megvolt elegendő hatása a tárgyalások megkezdésére. Igaz, e tárgyalások nem vezettek sikerre, s a törvényhozás egy szerencsétlen pillanatban megszavazta a budapest-zimonyi vasutat már akkor, mikor a kiegyezés — úgy szólván, — a levegőben függött; és ekkor — egyrészt a tényleges verseny meggátlása, más oldalról a buda-bécsi új összeköttetés megakadályozása céljából a hatalmas vállalattal oly egyesség jött létre,*

mely, a hogy contemplálva volt, kétségkívül kielégített minden jogos érdeket.

A verseny félelmétől való megszabadulás tehát nem utolsó momentum azon indokok közt, a melyek a dunagőzhajózási társaságra nézve a fentebb részletezett ellenszolgálmányok megalakulását indokolni fogják. E verseny hatását, — igaz, — érzi már a vállalat belföldi forgalmában, s épe ezen az alapon számszerűleg is evaluálhatja annak csereértékét; azonban nem érzi még a kiviteli forgalomban; s itt nem is érezheti magánvállalat részéről. Valóban a társaság mai tőkeereje, üzleti helyzete sokkal erősebb, semmint állami erélyes támogatás nélkül a nemzetközi forgalomban vele versenyre gondolni lehessen. Minden verseny csak így lehet contemplálva. Már pedig ha a dunagőzhajózási társaság eleget tesz a nemzeti igényeknek, s azoknak alapján megfelelő egyességre lép a kormány útján a törvényhozással, akkor szerződésileg is kikötheti magának, de a dolog természetéből is folyik, hogy ellene az állam segíyezni más vállalatot nem fog; s miután ily segély nélkül más vállalat létre alig jöhet: a nemzetközi forgalomban jelen monopolisztikus helyzete biztosittatik részére.

Ez oly nagy előny, a mely bizonyára megérdemel némi ellenszolgálatot részéről is.

*Az aldunai viszonyok szomorú helyzete* köztudomásu. Valóban sötét lapja az napjaink történetének. Bámulatos közönnyel néztük, mint veszítjük el napról-napra poziczióinkat az egész keleten, a nélkül, hogy valami történnék megmentésükre. Utalok a keleti postaviszonyokra, a hol saját Lloyd-hajóinkon ingyen szállítjuk a velünk versenyző német, angol, internacionál stb. postát; utalok kereskedelmi érdekeinkre, a melyek matematikus bizonyossággal szorittatnak kifelé, mert versenytársaink erélyesen megtámadják azt minden ponton; utalok a vasuti kapcsolatok kérdésére, a melyek a természetes fejlődés fejtetőre állításával mind a tengertől indulnak befelé, és nem a vasuti kapcsolatoktól kifelé; a hol már minden képzelhető angol- és orosz érdek teljes kielégítésre talált, csak a mienké, a szomszédoké, egy cseppet sem; hol nemzetközi ünnepélyes szerződések nemcsak, hogy kiengedünk játszani, de passive, néha aktive is részt veszünk ez érdekeink ellen folytatott háboruban (péld. Hirsch-affaire) saját magunk is; és az egész vonalon

alig van pont, a hova megnyugvással tekinthetnénk saját magunk bámulatos közönye miatt.

Nem lehet tagadni, hogy másként volt ez Széchenyi idejében, s hogy a hangulat így megváltozott: abban bizonyára van része épen a dunagőzhajózási társaságnak is, mely rajtunk keresztül hozta a nyugoti ipart az aldunai piacokra, s a melylyel szemben folytonosan panaszai voltak a magyar közönségnek. Felette kényes volna e kérdés részletezésébe bemenni; annyival inkább, mert elfogulatlanul ítélve kénytelen volnék a magam részéről is teljes igazat adni a dunagőzhajózási társaságnál urlakodó azon felfogásnak, hogy hogy ezen eljárása a kormánynak egy politikai hiba, a melyet sürgősen javítani kell. És semmi sem bizonyosabb annál, mint az, hogy ha egy, a közvéleménnyel nem szemben álló, de azzal érdekeit teljesen azonosított vállalat fogja kérni, helyesebben: követelni a vele egyirányban működő kormánytól lobogónk erélyes megvédését, jogaink erélyes megtartását: annak hatása kimaradhatatlan lesz.

E kényes kérdésekben — melyeket részletezni lehetetlen — lesz a vállalatnak nagy előnye, a melyek bizony nagy csereértéket képviselnek különösen oly időben, midőn az iránta mutatott ellen-szenv az Aldunán kormányi segítségekkel tettleges alakokat kezd magára venni.

*A belföldi nehézségektől való megmenekedés* természetes következménye volna a megváltozott helyzetnek. Kétség kívül jelentékeny haszna volna a vállalatnak abból, hogy ha a kikötőket karópénzekkel, szerencsétlen helyi szabályzatokkal nem zaklatnák, az azokhoz vivő utakat jó karban tartanák a helyhatóságok, s e tekintetben szorosán köteleznék őket a kormány saját érdekekben is; mint szintén azon régen elismert sükségen való segítségen is, mely kivált a személyforgalomnál szembeszökő, hogy a hajók állomásról-állomásra nem jeleztenek távirda hiányában, csakis mind a két fél egyetértése mellett lehetne segíteni. Mind ezeknek előnyét felesleges volna a vállalat szempontjából tovább részleteznem.

*A lánchajózás engedélyezése* tárgyában tudvalevőleg 1879-ben egy törvényjavaslat készült azon feltevéssel, hogy az a dunagőzhajózási társaságnak fog átadatni. Hogy ezen törvényjavaslat miért nem lett törvényté: arra megfelel a képviselőház állandó

közlekedésügyi bizottságának 1880. május hó 31-kén kelt jelentésének következő passusa:

„Növeli a kételyeket (a láncz engedélyezésére nézve) még annak meggondolása is, hogy a Duna hazánkon átfutó folyó lévén, a láncz engedélye esetleg oly vállalatnak juthatna, mely a hazán keresztül az ország délkeleti szomszédaitól az észak-nyugoti piacokra ép úgy favorizálná — s a lánczczal ezt mindenestre még nagyobb mértékben tehetné — a román nyersterményeket a magyar nyerstermények rovására, s a nyugoti ipart a keleti piacokra a magyar ipar rovására, mint a hogy élénken emlékeztünkben van az eljárás a XI. számú speciál-tarifa esetében, a magyar gabona (Budapestről Würzburgba, vagy Aschaffenburgba jelentékenyen drágább volt a gabonaszállítás, mint Semendriából) vagy a Bécs-giurgevoi forgalom pl. a kocsik esetében (Bécsből olcsóbban vitetnek a kocsik Bukarestbe, mint Pestről). Ily eshetőségek nemcsak kizárva nincsenek, de bekövetkezésük teljesen valószínű, miután a forgalom természetszerűleg mindig a végpontokra irányul a közbenesők rovására, s a közbeneső piacokról az egyedüli szabályozó: az egészséges verseny lehetősége, épen a fentebb mondott oknál fogva, teljesen ki volna zárva.“

A bizottság jelentése kiemeli még azt, hogy a társaságnak — minden fényes multja és fényes szolgálatai mellett is — a láncz, néhezen adható, mert ez esetben „az üzleti tőke természetes tulsúlya mellé még a technikai tulsúlynak minden versenyt elnyomható lehetősége is részére biztosítatnék“ s mivel a Dunát, kiviteli forgalmunk ezen szabályozóját, az állam hatalmi köréből kisiklani nem óhajtja, a láncznak állami letételét és üzletét kívánja.

Ezen okok voltak irányadók a képviselőház szakbizottsága szempontjából — s mivel a képviselőház maga is elfogadta a proponált határozati javaslatot — a képviselőház szempontjából is a kérdés megítélésénél, s ezen alapon döntetett az el. Nincs semmi kétség, hogy ma is úgy döntetnék az el. Ugyanazon viszonyok közt, ugyanazonos az eredmény is.

Jól tudom, hogy a dunagőzhajózási társaságra nézve mai viszonyok közt nincs nagy becsé a láncznak. De a láncz — bármily csekély becsét tulajdonit annak ő — hatalmas eszköz lehet ellene. Nagy versenyt, új élénkséget fog az teremteni a Dunán, s a kis hajósokat is igazi versenyző felekké fogja emelni, kiszabadítván

őket a vontató gőzök járma alól. Ily körülmények közt nagy fontossága van nemcsak annak, hogy a láncz más által ne rakassék le, hanem annak is, hogy az egészen objektív alapokon kezeltesék. S ha egyszer a dunagőzhajózási társaságra nézve nem fog nemcsak állani, mert hiszen oly mérvben ma sem áll már, hanem veszélye sem fog fenforogni annak, hogy a nemzeti érdekekkel ellenkező politikát folytathasson; sőt inkább kötelezettségszerűleg teljesen azonosítja magát a nemzeti érdekekkel: akkor, azt vélem, a Duna meg fog szünni oly gát lenni, a hol védelemről gondoskodunk érdekeink számára, lesz oly út, melyen támadunk versenytársaink ellen, akkor legjobban az lesz jogositva a lánczhoz, a kinek karja legmezebb ér; akkor, azt vélem, semmi nehézség nem lesz a lánczot a dunagőzhajózási társaságnak adni oda.

És ez kétségkívül oly ellenszolgálat volna az állami részéről, a melylyel szemben a fent érintett engedményekre jogosan lehetne számítani.

Ha sem a versenyvállalatoktól való megmentés, sem az aldu-nai támogatás, sem a belföldi kedvezmények, sem a lánczengedély nem elegendő, vagy ezek közül egyik vagy másik meg nem adható volna: akkor még mindig hátra van egy nagyfontosságú fegyver, a melyre reá kell gondolnunk, s a melylyel nézetem szerint meg kell barátkoznunk.

Nem egyszer voltam abban a helyzetben, népszerűtlen tételket állítani fel. Az osztrák-magyar államvasuttársasággal való kiegyezés eszméje sem tetszett sehogysem kezdetben. De tanultam elfogulatlanul mérlegelni az álláspontokat, s a lehuzott következtéseket bátran felállítani a higgadt ítéletek bírósága elé.

Azt vélem, alaposan gondolhatunk arra is, hogy a dunagőzhajótársaság azon kárainak megtérítése fejében, a melyet az egységtételek elfogadása okozna neki, mint szintén az igazgatósági és szorosabb felügyeleti boni fejében, ha a fentebb elősoroltak valamelyike nem adható meg részére, jogosan kérhet regnivalens kárpótlást. Ha és a mennyiben ő elfogadja az egységtételek alapját: kétségkívül leszállítja magyar kivitelének jövedelmezőségét, sőt azonfelül esetleg kockáztatja aldu-nai egész üzletét is. Ő lesz a mostani teljes szabad társaság helyett egy, a magyar kormányval szövetkezett vállalat.

Hogy adassék meg ezen további kárpótlás részére : bizonyos tarifáki praecipuumban-e, a mely az aldunai termények átvitelére engedtetnék, s a mely a jelen helyzettel szemben statusque amelioré lenne, bizonynyal szűkebb korlátok és fix határok közt, de mindenestre még mindig a termelő közönség rovására ; vagy pedig bizonyos állami subventióban, a mely a társaságnak, mint ez esetben főleg kiviteli társaságnak a pénzügy, tehát az adósok rovására adatnék a Dévényen felül és a Vaskapun alól folytatott — visszteherrel csak esetleg bonifikált — üzletéért más államok, és nálunk is a Lloyd, Adria stb. példájára ; mint szintén mily határok között mozgatható e praecipuum vagy subvencio : mindezek oly kérdések, melyek csak konkrét alakban tárgyalhatók, s a melyekre itt csupán rámutatni óhajtottam, mint egy önkénytelenül felvetődő eszmére.

Végéhez értem soraimnak.

Ily modalitások közt óhajtom én, és tartom lehetségesnek is az érdekek kölcsönös méltánylása mellett egy komoly, mindkét félre hasznos egyesség kötését. És ha ily feltételek mellett létesülhet az, sokszoros előnyt adok annak a verseny vállalat felett, a melyhez azonban, — ha a méltányosság végső határaitól is visszautasítottánk, a mit azonban a dunagőzhajózási társaság élén álló férfiak bölcs tapintatától alig lehet várnunk — mereven kellene ragaszkodnunk.

S hadd végezzem gr. Széchenyi István szavaival, ki fentebb érintett levelében az aldunai hajózásról szólva, így ír 1836-ban :

„Szép előmenetel! Ellenség sem tagadhatja, kevesebb mint 6 év forgása alatt. S szép előmenetel azért, kevesebb, mint 6 évnél leforgása alatt, mert kezdet vala, s minden kezdet nehéz ; mert 6 év is felette sok, a férfiúi közhasznót hajtható életnek tán negyedrésze s' annyi, melyben óriási munkákat, s' nem két gőzhajóakát kellene és lehetne kiállítani! — Mit meleg kebellem érzek, valamint azt is, hogy a jövő hét évben hét annyi történhetik hazánk javára, a mint a mennyi történt a múltban, ha kiki maga körében mást vezetni vagy másra támaszkodni nem akarván, hazánk előmenetelére annyit tesz, mennyit erős akarát, férfiúi állhatatosság, lelkes elszánás s' mindenekelőtt nemes önmegtagadás — melynek fájdalom mondani, sok nyoma honunkban nincs — minden körül-

mény s' helyzet közt tehet. — Öntudattal mondom, saját személyem elmaradni nem fog, s' valóban egy kissé többeszkét volna végezni képes, ha gyakran, sok alkalommal, midőn segédkez oly kívánatos, oly szükséges lenne, nem találna ilyes helyett visszataszítót, erővel visszatartót, hozni tág kebel helyett, mostoha, szük mellet, józan belátás és praktikai felfogás helyett ábrándozást, theoriai légnyargalásokat és ezekből eredő bizalmatlanságot mind az iránt, mit dobszó nem nyilvánosít, a hir mindenüvé el nem visz, mi tulvilágosságtul nem kápráztatja mindenek szemeit.“

Igen. Szép a haladás, melyet — többek közt — vizi utaink felhasználásában is tettünk. Kell, hogy még szebb legyen a jövőben. És az biztosítva is lesz, ha nemzeti érdekeinknek megnyerjük az ő lángesze által megteremtett e nagy társaságot; vagy ha ez nem lehet : teremtünk olyat.

De tennünk kell. És pedig kell minden elfogultság nélkül, meleg szívvvel és hideg fővel.

E célhoz akar e felszólásom hozzájárulni; ha itt-ott elért egyes vérmes felfogást : vigasztal követnem a mestert, nem keresni „józan belátás és praktikai felfogás helyett ábrándozást, theoriai légnyargalásokat,“ vigasztal, hogy az igazság elfogulatlanul keresete csak javára lehet a megoldásnak és a hazának.

GYÖRGY ENDRE.