

Politikai
röpiratok.

169.



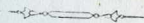
169
1543

JVÁNKA JMRE

B E S Z É D E

A KÉPVISELŐHÁZ

DECZEMBER 2-ki ÜLÉSÉBEN.



9.

PEST.

NYOMATOTT LÉGRÁDY TESTVÉREKNÉL.

1871.

615752 00565747

DE BALLAGI GEZA.

Tisztelt ház! Van szerencsém benyújtott kérvényemhez még a győri gőzhajótársulat és számos tekintélyes Duna-hajótulajdonos utólagos hozzájárulását benyújtani, kijelenthetvén azt, hogy az ezen kérvényt aláíró tagok jóformán magukban foglalják a Dunán uszó minden magyar hajó tulajdonosait, s képviselnek mintegy 15—20 millió értéket, és így méltó, hogy a t. ház ezen felszólamlásnak lényegét figyelemmel kísérje s ne menjen el hallgatag e fontos tárgy felett.

Nem kevesebbről van itt szó uraim, mint le-szorítani a Dunáról a magyar lobogót s megsemmisíteni azon magyar gőzhajótársulatokat, melyek roppant áldozatokkal keletkeztek és tartották fen magukat nincs itt másról szó, mint azon privilegiumot, melyet a krimi hadjárat megszüntetett, s mely az ugynevezett refundatio által egészen szabad lábra kap, más uton ismét életbe léptetni.

Meg fogja a t. ház engedni, hogy ha visszapillantást teszek a gőzhajózás fejlődésére a Dunán, és arra, hogy miként keletkeztek a mostani dolgok.

Velem egykoruak és nálam idősebbek igen jól fognak emlékezni, midőn 1830-ban Széchenyi kezdeményezése folytán az első gőzhajót láttuk a Duna hullámain szelni. Akkor az volt a szokás, hogy a hajók, ha Dévénynél átjöttek Magyarországra, felhúzták a magyar lobogót és Magyaror-

szág nemzeti lobogója alatt eveztek; mikor pedig visszatértek Ausztriába, felhúzták az osztrák lobogót és mint osztrák hajók szerepeltek. Bekövetkezett a 48—49-iki időszak. 49-ben eltűnt a magyar lobogó, — az igaz nem csak a hajókról — és keletkeztek mindenfelé nagy mérvű agentíák — meg vagyok győződve, nem fog megczáfolhatni senki sem, ha állítom, hogy a Duna mentén a cs. kir. szab. dunagőzhajózási társaság minden egyes agentíája a germanisatio egy-egy fészke volt, — és fennen hangoztatták: „Die Donau ist ein deutscher Strom bis in das schwarze Meer.“

Bekövetkezett a krimi hadjárat és ennek következtében felszabadult a Duna. A Duna felszabadultával a társaság — természetesen találom — saját érdekeinek védelmére az akkori osztrák kormányval több szerződést kötött, melyeknek egyik legfontosb feltétele az, hogy a társaság a 24 milliónyi részvénytőkének 8^o/_o-es kamatbiztosítását eszközölte ki. Azonfelül üzletszámlájába behelyezte — a nyers jövedelemből — 8 és $\frac{1}{2}$ millió adósságának kamatait, a hajók koptatását is leirhatta a nyers jövedelemből, és így minden költségnek és megújításnak teljes kipótlása után kapta a 8^o/_o jövedelmet a részvénytőke után. Ez azonban még nem volt elég. 1860-ban engedélyt kapott a nyers jövedelemből 6 év alatt több mint 3 milliót részvényeiből beváltani és évenként másfél milliót beruházni. Így történt, hogy 1865-ig az állam által különböző alakban nyújtott segély 8 $\frac{1}{2}$ millióra szaporodott. De még ez sem volt elég. 1867-ben új egyezkedés jött létre, és most már megengedtetett 6 évre, évenként 2.300,000 frtot beruházni és biztosítékot tenni a társulat részére. Mindezen terhek

elvállalása, különösen a 67-ik évi szerződés, mely az ugynevezett kiegyezkedés előtt köttetett hirtele- nében, a gőzhajótársaság érdekében tétetett. A magyar országgyűlés ezeket átvette azon arány- ban, melyben a quóta szerint Magyarországot ter- helik.

Ezen segély következése az lett, hogy az 1855-ben levő hajóraj, mely állott 89 gőzhajó, 9 propeller, 320 uszály-hajóból, felszaporodott ezen kölcsönadott összeg, illetőleg az állam által nyuj- tott segély következtében 134 gőzhajó, 2 láncvon- tató hajó, 31 propeller, 3 bagger és 542 uszály- hajóig, vagyis 78 gőzös, 212 uszályhajóval töb- bet szerzett ezen az uton a maga részére a tár- sulat.

En ezt igen eszélyes eljárásnak tartom a tár- sulat részéről, s csak dicsérhetem a társulat veze- tőit, sőt tovább megyek, és azt mondom, hogy az oszt. kormány igen bölcsen és ügyesen gondosko- dott az osztrák gőzhajótársulat további biztosítá- sáról és erről mást mondani, mint hogy helyesen járt el — saját szempontomból — nem lehet.

A krimi hadjárat után kötött béke követke- ztében megkezdettek Magyarországon is a kísérle- tek az önálló hajózásban. Az első kezdeményezés érdeme a Luczenbacher testvéreket és az an- gol Rustont illeti; azután keletkezett az első magyar gőzhajótársulat, és azután a többiek. Azok első évi üzletei meglehetősen jól mentek, míg a kölcsönös concurrentia által mindig lejebb szorit- tatván, ezen társulatok nagy része a mult évben fusióra lépett.

Hogy a concurrentia milyen szükséges és milyen hasznos, azt azon t. képviselők, kiket e

tárgy érdekel, könnyen megtudhatják, ha bármely pesti nagykereskedőt megkérdezik, meg fogják hallani, hogy a publikum érdeke, mind az utas, mind a kereskedő közönség érdeke a nagy gőzhajózási társulat által csakis azóta vétetett figyelembe, mióta a magyar társulat létezik; azelőtt a nagy gőzhajózási társulat a magyar Dunán és mellék folyóin, de többet mondok: az egész Dunán valódi zsarnok szerepet vitt. Hogy tehát a verseny szükséges, azt itt hosszabban fejtegetni nem kell. De miután 1867-ben megszületett a magyar kormány, méltán azt várták a magyar gőzhajózási társulatok, hogy már, tekintve azon nagy segítyt, melyben részesítették az osztrák kormány az osztrák társulatot, bekövetkezett azon idő, midőn a magyar gőzhajózás érdeke némi figyelemre fog méltatni. A terhekkel megrótt társulatok ennél fogva — a fusio létesítésére nézve — segélynyújtás végett folyamodtak a kormányhoz és ezt meg is kapták. Hogy mily mértékben, bátor leszek ezt a t. háznak néhány szóval előadni.

Megengedett, hogy az ujonnan kibocsátott részvények és prioritások után bélyeget ne fizesse, ne fizessen pedig azért, mert ugyanazért a tőkeért, a melyet az új társulat képvisel, megfizették a bélyeget már akkor, mikor az eredeti társulatok alakultak; megengedett, hogy az állam a kibocsátandó elsőbbségi kötvényekre, melyeket zálogba tettek a miniszteriumnál, 750,000 forint kölcsön nyújtassék az állampénztárból. Meg is adott oly feltétel alatt, hogy egy banknak kellett jótállani a társulatért, a mely banknak ezután busás provisiót kellett fizetni e jótállásért. Ennyire szorítkozott eddig a magyar társulatoknak

nyújtott állami segélyezés azon segélyezés ellenében, melyet előbb az osztrák kormány eljárására nézve ecsetelni bátor valék.

Ha itt megállott volna a magas kormány, hálával fogadta volna a társulat, mert hiszen a szegény ember a neki nyújtott fillért is hálával szokta fogadni. Azt is elismerjük, hogy a pénzügyminiszter ur kezei kötve voltak, és hogy mindent megtett — a mit az akkori perczben tehetett; mert hiszen létezik egy pont az egyezésben, mely ekként hangzik: „Dass alle Begünstigungen, welche während der Zeitdauer des mit dem projectirten Uebereinkommen ausser Kraft gesetzten Garantieverhältnisses seitens der ungarischen Regierung anderen Donau-Dampfschiffahrts-Unternehmungen im administrativen Wege zugestanden oder aus der Initiative der Regierung bei der Gesetzgebung in Antrag gebracht werden würden, auch der ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gewährt oder beziehungsweise auch für dieselbe werden in Antrag gebracht werden.“

Ebből tehát az következik, hogy a miniszteriumnak keze meg volt kötve, mert minden oly segélyt, melynek netalán nyújtására ösztönözve érezte volna magát a magyar társulatok irányában, még azon roppant áldozatokon felül is, melyeket az első szab. es. kir. dunagőzhajózási társaságnak már ugyis hozott az ország, kénytelen lett volna még ennek is megadni. Természetesen ezen felfogás a magyar hajózási társulatokat oda szorította, hogy most már kénytelenek az amerikaiak alapelvét követni és azt mondani: haladj előre, ne tekints se jobbra, se balra, hanem segíts ma-

gadon! És így e társulatok együtt az érdekkelt magyar hajóbirtokosokkal, kénytelenítették egyszerűen a képviselőházhoz folyamodni, mert a magyar kormány iniciatívájától nem nyerhetvén meg semmit, csak akkor kaphatnak segílyt, ha a törvényhozás adja meg részükre a megélhetés lehetőségét.

Tehát mondom, megnyugodtak volna e társulatok, ha az imént említett segélyzésnél megállapodott volna a kormány; ámde szerencsétlenül még egy atyai gondoskodással, mely tökéletesen elég arra, hogy a magyar társulatokat tönkre tegye és azok egész vagyonát rövid idő alatt a pusztulásnak adja át. Ez ajándék semmi más, mint azon üzleti engedély, melyet néhány nap előtt a közlekedésügyi miniszterium a lánczhajózás tekintetéből az első szab. cs. kir. gőzhajózási társulatnak adott.

Leszek bátor a t. háznak néhány szóval elmondani a lánczhajózás természetét, mert lehetnek itt többen, kik e tárggyal nem foglalkozván, nem tudják, hogy miről van szó. A lánczhajózás, illetőleg sodrony-kötélhajózás abban áll, hogy a Duna, illetőleg a folyam medrében két nagy város vagy két végpont közt láncz rakatik le, és e czélra külön épült hajók állittatnak, melyek ezen lánczokat felveszik a gőzmozdony által hajtott torombára, s maguk után ismét visszajetik a lánczot a folyam medrébe. Az eredmény az, hogy ugyanazon hajó, mely 25 lóerővel bír, oly fokozott erőt fejt ki, mint egy száz lóerővel bíró szabadon uszó hajó, a minek természetes következése, hogy a szállítás olcsóbb lesz, a mi az összes közönség és kereskedelem javára szolgáland. Egyszerűen el-

mondva, ugyanaz a hatása van a lánczhajózásnak, mintha valaki ladikon menve, horgonyhoz kötött kötélén felhuzza magát; méltóztassék gőzgéppel applicálva képzelni a fogalmat, rövidebben elmondani nem lehet. De mi ennek természetes következménye? Természetes következménye az, hogy a lánczon felmenő hajó jobbra-balra csak annyira térhet ki, a mennyire a vízbe lerakott lánc sulya engedi, és ez a tapasztalás szerint nem több, mint jobbra, balra 3 öl.

Mármost ott, a hol az előfeltételek megvannak a lánczhajózásra s a folyam medrébe több lánczot lehet lerakni a többi forgalom gátlása nélkül, kétségbe vonni és azt mondani, hogy nem kívánjuk, hogy létezzék: örültség volna. Mindnyájan óhajtjuk azt, s különösen azok, kik Magyarországon a hajózással foglalkoznak; de hogy ez lehető legyen, szükségesek az előfeltételek; szükséges, hogy a folyam medre oly helyzetben legyen, hogy a lánczhajózást alkalmazni lehessen: és ez a Dunára nézve nem áll. A mi Dunánk oly szabálytalan, a mi folyóink annyira el vannak hanyagolva, hogy a ki hajózással foglalkozik, szégyenli — ha latba vetjük, hogy 100 meg 100 milliókat elköltünk utakra és vasutakra, míg a Dunaszabályozásra a szükséges 40—50 milliót sem adjuk meg, — és nem vesszük tekintetbe, hogy egyetlen egy vontató hajó annyi terhet visz, mint egy egész vasuti vonat. Nem lehet másként, mint hogy figyelmebe ajánljam e körülményt a tisztelt háznak. Elég azon, hogy a Duna oly helyzetben van Gönyő és Pozsony közt, hogy a lánczhajózást akkor sem lehetne életbe léptetni, ha a kormány ott is megengedte volna, és így a concessionak nem

alkalmazása nem csak onnan ered, hogy a kormány nem engedte ott meg a láncz lerakását, hanem onnan van, mert ott a zátonyok okozta kanyarulatok oly gyorsak és erősek, hogy a visszaeső láncz nem esnék a folyam mélyébe, hanem sekély vízbe vagy a szárazra. Ezért nem kérte a szabadalmazott gőzhajótársaság a lánczlerakását ott, hanem kérte a Duna többi részein és úgy látszik, hogy a magyar közlekedési miniszteriumnak e tekintetben megbízott közegei elfelejtették azt, hogy Komáromtól lefelé egész Pestig van számos oly hely — mindjárt Komáromtól nem messze a keszi malmok alatt, Esztergom mellett az úgynevezett szamarhegynél, Helembánál Pest felett.

A Margit-sziget felett fekvő fürdő-zátonynál, lefelé Patánál, Dunaföldvárnál és Paksnál Gerjénél oly keskeny a hajókázható meder, hogy két szabadon uszó hajó is alig képes — sekély víz-állás mellett — kitérni egymásnak, és a zátonyra szorulás a mindennapi dolgok közé tartozik.

Most méltóztatásuk megengedni, hogy elmondjam eredményét, hogy ha egy lánczon felvontatott hajó, mely az uszályokat viszi maga után, ily szoros helyen egy szabadon uszó hajóval találkozik; mi történik a szabadon uszó hajóval, mely lefelé uszik? Vagy oly szerencsés, hogy meglátja a vontató hajót, mely 7—8 uszályt hoz maga után, s akkor horgonyt vet a széles vizen és várni kell, míg a lánczhajó elhalad, vagy összeütközik a vontató hajóval s ez annál veszedelmesebb, mert most nem szabadon uszó, a vízben szintén engedő hajóval ütközik össze, hanem olyannal, a mely erősen hozzá van kötve a lánczhoz, a mely nem enged, és így veszélyeztetése sokkal nagyobb. Mi

történik azon hajókkal, melyek felfelé mennek és gyorsabban akarnak haladni? Azoknak addig, míg ezen lánczhajó a kanálison keresztül nem ment, be kell szüntetni gyorsabb járásukat, és így ez által a szabad közlekedés a Dunán, azokra nézve, a kik a lánczhajózást használni nem akarják, gátolva van. De nem elég még ez sem.

A lánczhajózás engedélyének megadására leszek bátor egy kis világot vetni. Egy magányzó felfolyamodott a közlekedési miniszteriumhoz azon engedélyért, hogy ő a lánczokat a Dunába lerakhassa. Ezen magányzót megnevezni nem akarom. Megkapta az engedélyt, és átruházta a szabadalmazott es. k. dunagőzhajózási társulatra. A szab. csász. kir. dunagőzhajózási-társulat megszerezte magának a lánczlerakásra nézve egy a Dunára és a Rhénusra 30 évre szóló kizárólagos privilegiumot. Ezt kérem, azért kell itt megemlitem, mert a mai lapokban azt olvastam, miként tegnap a deákpárt conferentiájában (Halljuk!) Paczolay János képviselő urnak azt felelte volt a közlekedési miniszter ur, hogy ebben az engedélyben semminemű privilegium sincsen. Figyelmeztetem azon urakat, a kik a közlekedési miniszterium részéről netalán jelen volnának, hogy vegyék elő az 1871-ik évi június 3-án tartott es. k. szabadalmazott dunagőzhajózási társulat gyűlési jegyzőkönyvét, vegyék elő az elnöki jelentést, és olvassák el ott ezen szavakat:

„Um eben desshalb auch Versuche mit der Drahtseilschiffahrt zu machen, die in dieser und anderer Beziehung Vortheile in sich schliessen soll, haben wir uns jenes Privilegiums versichert, welches durch die belgische Central-Seilschiffahrts-

Gesellschaft auf das anerkannt beste System der Maschinen für die Donau und ihre Nebenflüsse in Oesterreich und Ungarn erworben war, und welches eben dieselbe auf dem Rhein besitzt, wo es demnächst in Ausführung kommen soll.“

Tehát a gőzhajózási társulat magát biztosította egy oly privilegiummal, mely, ha jól tudom, 30 évre szól a Dunára, és a magas közlekedési miniszterium megadja az üzleti engedélyt ezen privilegium alkalmazására, anélkül, hogy ilyen lényeges kérdésben a 15—20 millió értéket képviselő többi hajóbirtokost is meghallgatta, vagy csak megkérdezte volna, továbbá anélkül, hogy az egyezményt a helybenhagyás előtt a hírlapokban közzé tette, és ez által némi polemiát idézett volna elő, és anélkül, hogy a képviselőháznak bejelentette volna. (Igaz, Igaz!) T. ház! a kormányt a Sinkpatak szabályozásáról — ki ismeri azt a Sinkpatakot? — tvjavaslatot terjeszt a ház elé (Derült-ség a bal oldalon), holott itt elmulasztja ily fontos ügynek még csak bejelentését is. (Igaz, Igaz! bal-felől.)

Hasonlitsuk össze ezen két eljárást, s látni fogjuk, hogy ott, a hol 15—20 millió értékű magyar vagyronról van szó, a miniszter nem tartja érdemesnek az iránt még a minisztertanácsot az engedély megadása előtt megkérdezni — ha jól vagyok értesülve. — Birálja meg ez eljárást a tisztelt képviselőház. (Élénk helyeslés bal felől.)

Az előzetes engedély meg volt adva régen, de a t. kormány látván, hogy minő veszélyt rejt ez magában a többi érdeklettekre nézve, az üzlet-engedély nem adatott ki.

Nem tudom a házban van-e az elébbi közlekedési miniszter ur. Ő meg fogja mondhatni, hogy ismételve kérték tőle az üzletengedély kiadását, és hogy ő ezt ismételve megtagadta. (Helyeslés.)

Azt mondják, hogy abban az ekként titokban kötött egyezményben, — mert hisz nem látta, nem olvasta azt seuki sem ujságban, sem máshol, — az volna, hogy köteles a cs. k. szabadalmazott gőzhajózástársulat bizonyos díjért vontatni lánczon minden hajót, a mely jelentkezik, a jelentkezés sorrendében, és hogy így senkinek sincs ez által kár téve, mert használhatja azon lánczot bárki. Már most t. ház, erre nézve igen vulgaris hasonlattal fogok élni.

Meg méltóztatnak azt engedni, hogy ha valamely uradalom egy folyón hidat vagy kompot állít, és ott vámot szed, köteles levén az embereket úgy átszállítani, a mint érkeznek, akkor midőn a földes ur maga jön oda, de ha a földes úrnak csak béresszekererei mennek is, bizonyosan elébb szállítják át a Tiszán, mint az összes vásáros népet. (Igaz! Igaz!) Ez a praxis, a másik csak theoria; a theoria igen szép, de az élet kicsúfolja. (Helyeslés.) Megye tovább és a fizetésre nézve is alkalmazom ugyan e triviális hasonlatot. Ha pl. ily vámos hidaál azt köti ki a tulajdonos, hogy az ő szekerei is fizetnek vámot, mics az eredmény? az, hogy midőn licitálni fogja a vám kiadását, többet fogna adni a vámért, és ő azt, mit saját szekeréért lassankint oda fizet, más uton a vámbérletből visszakapja. (Ugy van!) A valóságos vámfizető az lesz, ki mint idegen jár át a hidon, ez esetben pedig a valóságos fizető az lesz — bármi guardát vindicáljon magának a kor-

mány — a ki nem tartozik az első cs. királyi szab. gőzhajótársaság patriciniumába.

De máskép is vehetem a dolgot, praktikusán, egyszerűen. Valaki pl. Szegedről Bécsbe gabonás hajóját akarja a magyar gőzhajótársulatok bármelyikével szállíttatni. Leusztatja a hajót Titelre, ott, mert olcsóbbá jön, átadja a lánczhajónak vontatni; ez felhossa Gerjénig, itt — mert reméllem, hogy nem szabad a Dunán ott is lerakni a lánczot, a hol nem szabályos a meder, itt mondom, ismét átadja a magyar társulatnak, vigye tovább a hajót Patáig vagy Ujpestig. Ott Ujpesten megint átveszi a magy. társulat, és vontatja a keszi malmokig, ekkor ismét azt mondja, most megint vidd tovább magyar hajó Pozsonyig; ott megint átadatik az osztrák társulatnak, vontassa lánczon Bécsig. Meltóztatnak-e azt gondolni, hogy akad majd olyan balga kereskedő, ki ez eljárást fogja követni portékájával? ki nem fogja átadni mindjárt annak hajóját, a ki közvetlenül Szegedtől Bécsig viszi azt?

A mit a magyar gőzhajótársulatok és hajótulajdonosok kívánnak, az nem az, hogy ne legyen lánczhajózás, hanem az, hogy mérjen az ország egyenlő mértékkel mindenkinek. Vagy eszközölje előbb a Duna-szabályozást, hogy 2—3 lánczot is lehessen lerakni, és ez által a versenyt fentartani úgy mint eddig, vagy rakassa le az országot a lánczot, ott, a hol a szabad hajózás gátolása nélkül lehet, maga költségén, és fizettesse meg a taksát a nagy gőzhajó-társaság által ép úgy, mint mindenki által, a ki a lánczot használni akarja. Szóval: legyen osztó igazság. És mivel már most annyira engagirozta magát a kormány,

hogy jóformán visszalépnie alig lehet, legkevesebb, mit követelhetnek a magyar hajósok az, hogy addig életbe ne léptessék a dolgot, a míg az ugynevezett refundatio ügye véghez nem megyen, míg az illető kérvényezők és érdekeltek ki nem hallgattatnak, és a kérvény tartalma kellő méltánylásban nem részesült, még oly végzés nem hozatott a ház által, hogy az érdekek minden irányban valósággal megóva legyenek. (Általános helyeslés.)

Ezt méltán követelhetik a magyar hajótulajdonosok a magyar kormánytól, a magyar törvényhozástól. Azt vagyok mondandó, hogy méltóztassanak figyelembe venni, hogy ha a balsors ugyakarna, hogy a mostani egyesült magyar gőzhajótársulatok kénytelenítettének a liquidatióra azon szempontból, mert a magyar kormány nem fordít elég gondot ez ügyre, akkor a pár százezer forintnyi költség — a mivel most lehet évenként segíteni, milliók által nem lesz helyreépíthető, mert 20—30 esztendőre sem fog oly ügyetlen ember akadni, a ki pénzét oly vállalatba fektetni kész lenne, melyről már előre látható, hogy megvan rontva. (Helyeslés.)

De hallottam itt magas finaciális szempontból nyilatkozatokat. Az ily magas financier az ilyen magamféle parlagi ember, táblabirói felfogását nem nézi semmibe; hallottam tegnap azt mondani, hogy az állam feladata nem takarékoskodni, hanem beruházni, magát minden szükségessel, jóval ellátni, s ha bírja az adósságfizetést jó, ha nem bírja, majd megfizeti a nagy harang. (Derűtség.) Ez volt körülbelül Wahrman kép. uraak tegnap tartott beszédében elmondott szavak értelme. Már most t. ház! én nekem szintén hasonló,

de nem épen ily fogalmaim vannak; én azt hiszem, hogy ha a nemzet becsülete van egyszer engagirozva, akkor nem szabad odáig menni, hogy a tartozást a nagy harang fizesse meg. Akkor, midőn arról volt szó, hogy osztrák államadóságot átvegyünk, akkor mi táblalibrák s nem a magas financierek azt mondtuk, hogy reducálni kell azt az államadóságot annyira, a mennyit megbirunk és ezt azután meg is fizessük becsülettel; akkor lehetett reducálni, még nem volt az alkotmányos aera, még nem volt a magyar nemzet becsülete engagirozva, most már engagirozva van, s az ily körülmények között holmi nagy harangféle theoriákat nem fogadok el. — Nem fogadom el ezt az ország által elvállalt adósságoknál, de nem fogadom el egy oly intézménynél sem, mint a mely most szóban forog, és a melyben a nemzet becsületét szintén engagirozva látom.

Én becsületben járó dolognak tartom, hogy legyen Magyarországon belföldi, a magyar lobogó alatt evező, tekintélyes, versenyre képes magyar hajózás. (Igaz, igaz!) Ha ez elmarad, a már létező megbukik, s ezt a magyar nemzetre nézve gunyának tartom.

Bár már befejezhetném előadásomat, (Halljuk!) megvallom, félek nagyon azon egyezménytől, melyet említettem, s melynek általános közzététele előtt épen azok, kiket érdekel, nagyon fáznak; félek tőle azért, mert, mint említettem a cs. kir. szabadalmazott dunagőzhajózási társulat igazgatósága és vezértagjai, kik az én dicséretre ugyan nem szorulnak, igen ügyesen tudtak szerződni, — a mint mutogattam különböző idő-

ben az állammal. Félek, hogy lesznek ily stipulációk az engedélyben, melyeket az első olvasásra jónak tart az ember és ha azokat közelebb megnézi, akkor tűnik ki a „lóláb“. Így pl. az előttiünk fekvő törvényjavaslatok között ott van az, hogy a mohács-pécsi vasutvonal visszaváltási feltételei megváltoztassanak, hogy megváltoztassanak, miként az, hogy a kormány beválthatja félévi felmondással az ország részére bármikor, oda változtassék, hogy a Dunagőzhajózási társulat 30 évre kapja meg a tulajdonjogot az országtól, és csak aztán lépjen az állam vissza előbbi jogába. Hiszen kérem, ha egyszerűen veszszük a dolgot, ugy látszik a változtatásban semmi sincs. De hát mit jelent a mohács-pécsi vasut birtokolása? azt jelenti, hogy az összes hajócélokra Magyarországon széntelepek közt legkedvezőbben Pécs mellett fekszik az, s lehet mondani, hogy a pécs-mohácsi vasut csak is azért készült el, hogy onnan jutányos áron kiszállitassék a szén a Dunára. Jelenleg a cs. kir. szab. Dunagőzhajótársulat körülből $2\frac{1}{2}$ millió mázsa szenet szállít ki saját szükségére. Az egyesült magyar gőzhajótársulat $1\frac{1}{2}$ millió mázsa szenet szállított ki az idén, és jövő esztendőben 2 milliót akar szállítani; méregdrága ennek szállítása, mit be is fogok bizonyítani. Méregdrágán szállitják mondom, mert a $7\frac{1}{2}$ mértföldnyi vasuton 11 krajczár a szállitási bér egy mázsa szénért, tehát $1\frac{1}{2}$ kr. egy mértföldre, miglen más vasutakon egy mértföldre egy mázsa után $\frac{6}{10}$ -ed vagy fél kr. fizettetik.

De végtére is: szállitják, és legalább is ott van a szén. Mi fog akkor történni, ha a nagy gőzhajó-társulat maga lesz a gazda? nem elég

azt tudni: mit fizetünk? de a szállítás biztosítására is van szükség, mert ha a szén kellő időben nem érkezik a Dunához, azzal még nem csak az a baj, hogy nincs szén, de avval lesz baj, hogy a hajók megszűnnek a Dunán mehetni, s akkor méltóztattak átadni a magyar hajózást a cs. kir. szabadalmazott gőzhajózási társaság grátiájának. Hogy ily körülmények közt a hajótulajdonosok kénytelenek voltak felszólalni, hogy felszólaltak azok, kik akkor, mikor a híres financierek tuladtak részvényeiken, azokat összeszedték és ládjuk fenekére tették, azt mondván: „nem adom el, ha nem jövedelmez egy fillért sem, mert azt akarom, hogy legyen magyar hajózás a magyar Dunán“ — az természetes; s most azt kéri, hogy méltóztassék bizottságot kiküldeni, melynek a miniszterium e lánczhajózásra vonatkozó szerződést vagy engedélyt bemutassa, mely kihallgassa az érdeketeket minden oldalról pro et contra, és mikor ez jelentését megteszi, csak akkor méltóztassék a tisztelt háznak a refundatio és a pécsmohácsi vasut kérdésében határozni, azt hiszem, hogy ez oly igazságos kérelem; melyet megtagadni a háznak az igazságszeretet nem engedi. (Élénk helyeslés bal felől.)

