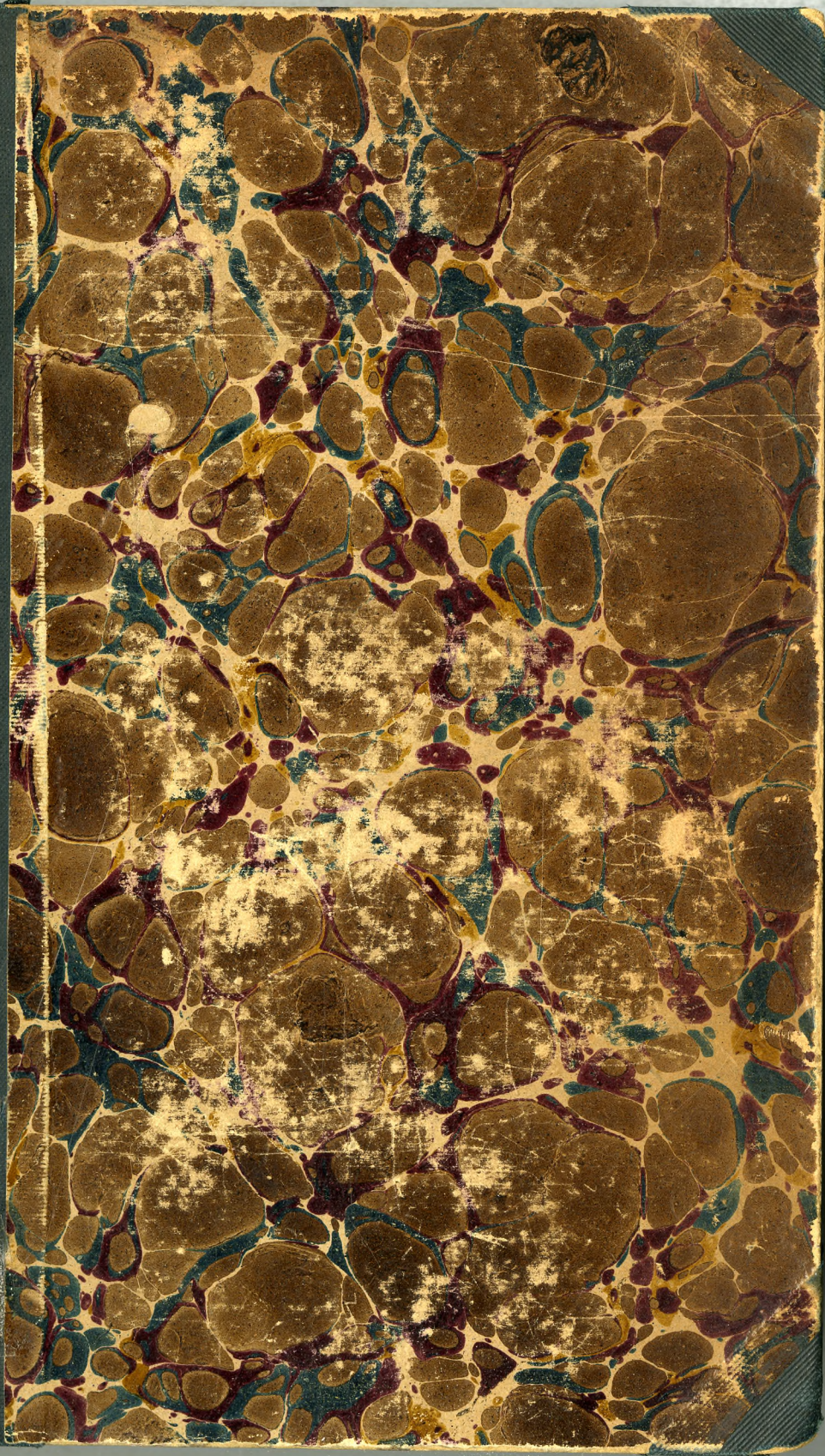


Politikai
röpiratok.

204.



207
1906

A

LLOYD-SZERZŐDÉS

ELVETÉSE.

FÜGGELEKBEN

az osztrák birodalmi tanács III. osztályának jelentése az 1864. évi költségvetésben foglalt osztrák Lloyd subventiójáról.

6.

BUDAPEST.

NYOMATOTT AZ ATHENAEUM R. TÁRS. NYOMDÁJÁBAN.

1878.

51572 00766101

DE BALLAGI GÉZA

A Lloyd-szerződés elvetése.

»Az osztrák Lloyd s a magyar önálló tengeri gőzhajózás ügye« czim alatt megjelent kis röpiratban megvilágítottuk a magyar országgyűlés elé terjesztett Lloyd-szerződést, és kimutattuk, hogy az a Sz. István korona országaira nézve nem csak nem kedvező, hanem egyenesen káros.

Egy más röpiratban »Feladatunk a triesti Lloyd dal szemben« czim alatt a kormány által előterjesztett indokolásban foglalt s a szerződés elfogadása érdekében felhozott indokokat czáfoltuk meg s azon várakozásunkat fejeztük ki, hogy nevezett szerződés a parlamenti tárgyalás alkalmával egyszerűen elfog vettetni.

A pénzügyi bizottság tárgyalásainak eredménye azonban nagy sajnálatunkra nem felelt meg e tekintetben támasztott reményeinknek. S most indittatva érezzük magunkat az izgalmas tárgyra visszatérni, hogy egyfelől utólagosan megvizsgáljuk a kormány előterjesztésének azon indokait, melyekre előbb azért nem terjeszkedtünk ki, mert azt véltük, hogy ezek tarthatatlan voltát a nélkül is be fogja látni mindenki; s hogy másfelől nyomatékosan és tüzetesen feltüntessünk különböző szempontokat, melyek a hajózás tekintetében s tehát a Lloyd kérdésre nézve is irányadók lehetnek

Félreértések elkerülése végett s hogy a téves magyarázatoknak utját elvágjuk, előre is óvást teszünk az ellen, mintha a Lloyd-kérdés kifejtésénél az általunk felállított vagy alább felhozandó elvek, s az egészséges külföldi állapotokra történő utalás és a viszonyainkra vonatkozólag mulhatlanul szükségeseknek jelzett reformok — mintha, mondjuk — mindez csak az általunk tervezett önálló hajózási vállalat érdekében történnék, s mintha pro domo küzdenénk. Egyes megjegyzéseink, melyek netán ily módon interpretáltathatnának, csak a Lloyd-szerződés tarthatlanságának még világosabbá tételét czélozzák.

Határozott országos érdek az, hogy a Lloyd-szerződés a magyar törvényhozás jóváhagyását ne nyerje meg, mert csak hiába való áldozatokat róna a monarchia innenső felének adófizetőire és nehézségeket gördítene egy magyar tengeri hajózás alapítása elé. Hogy későbbben, ha majd egy önálló nemzeti hajózás léptetik életbe, ki fog ennél közreműködni, az a nemzeti ügy ténylegesítésére közönyös és e kérdés az ügyek jelen állásánál, önként érthetődőleg, egészen discussión kívül marad.

Csak ha majd a Lloyd-szerződés, mely minden gőzhajózási vonal lehetőségét kizárja, elesett, és a kormány egyenes megbizást intézne hozzánk, hogy egy nemzeti hajózási vállalat tervét előterjeszszük, fogjuk kötelességünknek tekinteni, határozott körvonalakban kijelölni azon alapelveket, melyek alapján a nemzeti hajózás alkotványát fel lehetne építeni, s fognók népszerű nyelven kifejteni az egyes rendszabályokat, melyeket fogantatba kellene venni, hogy hazánk a forgalmi politikai izoláltság nyögét, melybe a Lloyd-szerződés által természetellenesen kényszerítve lett — széttörhesse és sa-

ját gőzhajó-vonalai importját és exportját önállólag szabályozhassa. Akkor fogjuk kimutatni, hogy minő gazdasági kölcsönösségi viszonyba kell termelésünket azon országokkal hozni, melyekből behozatalunk nagy tömegét az északi tenger kikötői felé kerülő uton kapjuk, és egyidejűleg számadatokkal is be kellend bizonyítanunk, hogy délkeleti közlekedési rendszerünket a felállítandó tengerészeti vonalakkal egy nagy organikus egészsze egyesítve, az északi versenyt tényleg győzelmesen kiállhatjuk.

Továbbá feladatunk lesz kimutatni, hogy a hajózás, mely a föld minden országaiban első sorban álló közgazdasági tényezőt képez, nálunk is az összes termeléssel a legbensőbb összefüggésbe hozandó, s hogy az áruforgalom mily mértékben élénkül és hatványozódik, ha egy oly vállalat lép életbe, mely a nemzeti termelésre alapítva, tengerentúli terményekben való szükségleteinket kielégítvén, mint közhasznu lánczszem illesztetik gazdasági életünkbe.

Egyelőre azonban csak arra szoritkozunk, hogy külországok viszonyaiból kölcsönzött utalással mutassunk rá azon veszteségre, mely minket a Lloyd-szerződés folytán az évenkint egyenesen kidobott 700,000 firton felül ér, s mely behozatalunkat és kivitelünket egyaránt sujtja.

E feladat szempontjából áttérünk azon indokokra, melyeket a Lloyd-szerződés indokolásának megbeszélésénél érintetlenül hagyunk s néhány oly tételre, melyek a pénzügyi bizottság tárgyalásában hozattak fel.

A kormány előterjesztésében azon állítás foglaltatik, és ez az egyedüli indok, melyet az országgyűlési pénzügyi bizottság többségének érdemes előadója, Wahrmann képviselő ur, a Lloyd-subventiónak, habár csak részben való elfogadása mellett felhoz: hogy a Lloyd arra van hivatva, miszerint lobogókat a levantei vizekben representálja és ezen feladatnak becsületesen meg is felelt. Megvalljuk, hogy ezen passus nem csak előttünk, hanem minden szakember előtt teljesen értelem nélkülinek tűnik fel, s mondhatjuk tapasztalásból, hogy a magyar tengerpart lakossága előtt az nagy feltűnést is keltett.

Valamint az államot képviselni kifelé az uralkodónak kizárólagos praerogatívája, szintugy az állam lobogóját egyedül a haditengerészet van hivatva representálni; ez hivatása békében s erre van a nemzetközi jog által is rendelve. Valóban komikus, midőn egy közönséges szállító intézetnek oly attributumokat akarnak adni, melyek azt meg nem illetik s melyeket egy állam sem ismerhet el, mert ez durva megsértése volna a nemzetközi jognak és az ősi hagyományok által szentesített szokásoknak.

Nyilvánvaló, hogy az indokolás szerkesztője felszeréli szándékosan-c vagy sem, azt nem kutatjuk, — a lobogó representálásának és vitelének két egészen különböző fogalmát. Ki egy állam lobogóját representálja, annak joga van ennek nevében mindenkor interveniálni; ki a lobogót hordja, annak arra van joga, hogy szükség esetén ezen interventiót kikérje. — Kétségtelen, hogy a lobogót tiszteletből is lehet hordozni, de a szó közönséges értelmében ezt minden hajótulajdonostól várni lehet, a nélkül, hogy azért subventióra igényt tarthatna. A szó magasabb értelmében

azonban, — mint az angolok azon kifejezést veszik — hogy »a lobogónak tiszteletet szerez«, vagyis hogy az ország tengerészeti képzettségét vagy gazdasági jelentőségét érvényre juttatja, a Lloydról nem mondhatni, hogy a lobogónak tiszteletet szerez.

Ha a közönséges áru-forgalom két tengerpart közt maritim járatok által oly arányokat nyert, és a kereskedelmi mozgalomban a kölcsönös árucserre szükséglet oly magas fokot ért el, hogy a kölcsönös kereskedelmi viszonyok intensivitása már szükségessé tesz rendkívüli gyorsáru szállítást, akkor ezen gyorshajók a lobogót ugyan még nem representálják, de a hatalmas áru-mozgalomnak, mely az illető tengerpartok között folyamatban van, határozott, általánosan érthető kifejezést adnak; egy hatalmas gazdasági és kereskedelem-politikai köteléket képviselnek ezek, mely a két országot összeköti. Sajnos, hogy a mi forgalmi viszonyaink csak oly szűk határok közt mozognak, melyek az imént előadottal ki nem állják a hasonlatot.

Eléggé tudva lesz, hogy Ausztria a keleten majdnem minden branchaban megveretik Anglia és Franciaország által, és hogy illetékes szakemberek az osztrák iparosságot sujtó ezen nagy veszteséget a Lloydnak és a Déli-vasutnak tulajdonítják. — A Lloyd gyors-járatok — ha 9 mérföld sebesség mellett egyáltalán szó lehet gyors-járatokról — tulajdonkép mitől sem állnak távolabb, mint attól, hogy az intensitás magas fokára emelt tengerészeti forgalomnak kifejezői legyenek, hanem egy mesterséges épületet képeznek, melynek nincs alapja, olyas formán, mintha száraz földön gyorsvonatok rendeztetnének teher-vonatok nélkül, melyek csak arra volnának szánva, hogy a közön-

séget azon tévhitbe ringassák, miszerint a forgalom az illető vonalon rendkívüli fontossággal bír! Ezen társulat szolgálatai tehát egy irányban sem felelnek meg azon forgalomnak, melyet az alatt kell érteni, hogy valaki a lobogónak tiszteletet szerez.

Nagy kereskedelmet üző népek, melyek a forgalmi élet terén mintaképpül szolgálhatnak nekünk, gyors vonalakat csak a főindulási és érkezési tengeri állomások közt létesítenek, mert nyilván való, hogy a nagy-szabásu forgalom nem veszhet el félre eső kis helyekre menő helyi és part járatokban.

A Lloyd azonban, eltekintve attól, hogy gyorsjáratok számára még fővonalain sincs meg a szükséges intensitás, csak teherszállításokat tesz és azonkívül nagyobbára idegen tengerpartokon, helyi járatokat, melyek a nagy állami érdekeket képviselő világforgalom jellegével egyáltalán nem bírnak; s megelégszik azzal hogy külsőségek által inkább a látszatot, mint a lényegget nyujtsa a közönségnek. Nem kutatjuk: vajjon a véletlen vagy számítás dolga volt-e az, hogy a Lloyd hajó, valahányszor a levantei vizeken magas egyéniség jelent meg vagy tért kikötőbe, mindannyiszor teljesen fellobogózva előállott, hogy ama személyiséggel elhitesse, miszerint a Lloydnak pompás forgalma van, mely nagy horderővel bír.

Az indokolásban továbbá az az állítás foglaltatik, hogy tekintve az angol köszénnek határozott előnyét minden tengerészetenél, a kormánynak valami nagy gazdasági vívmánya volna már maga az is, ha a Lloyd mindenféle körülklausulálás által 28,000 tonna belöldi köszén fogyasztására köteleztetnék. De a való-

ságban egy kereskedelmi marina sem szoritkozik angol kőszénre, hanem mindenik fogyasztja saját országa kőszénét, Franciaország a francia, Belgium a belga, Németország a német kőszénét, mint ez egy előbbeni röpiratunk függelékében (a bremai kereskedelmi kamara jelentése) ki van mutatva és oly okokkal támogatva, melyek minden államra nézve fennállanak.

Ha továbbá a kormány előterjesztése haladásnak tünteti fel azt, hogy az igazgatótanácsnak csak osztrák-magyar alattvalókból kell állni, akkor lehetetlen azon kérdést nem tennünk, hogy minő nemzetbeliekből kellene hát különben az igazgatóságnak összetéve lenni? Minden nemzet tengeri joga megkívánja, hogy a tulajdonosok, a kapitányok és a legénység egyrésze az illető állam alattvalói legyenek, hogy a lobogót hordozhassák. Ugy látszik azonban, hogy a tengeri jog nem a legerősebb oldalát képezi a kormány-előterjesztés szerkesztőjének, különben ezen tételt, valamint a Lloyd által való representatióját a lobogónak bölcse elhallgatta volna.

A pénzügyi bizottságban utalás történt arra, hogy Fiuménak irányadó kereskedelmi területei felhivattak óhajaik előadására és hogy a szerződés ezeknek megfelelőleg lett szerkesztve és előirányozva.

Azt ugyan nem lehet tagadni, hogy a kormány a jelzett irányban járt el és kötelességének megfelelni igyekezett. Azonban a fiumei testületeknek a Lloyd szerződés mint fait accompli lett előterjesztve, és nekik csak az adott kereten belül lehetett kisszerű óhajtásai-

kat kifejezni; ezen felül el nem hallgathatjuk azon észrevételünket, hogy úgy a fiumei hatóságnak, mint a kamarának tanácskozásai a Lloyd társulat nyomása alatt tartattak, mely társulat a tengermellékén nagy hatalommal bír s magas kezét a polgári élet minden ügyeiben érzeteti. Így például a fiumei hatóság előjárója egyszermind a kereskedelmi kamarának kir. biztosá s a Lloyd társulattól egy sinecurája van, mely évi 8,000 frttal van összekötve. Nem akarjuk kutatni: vajjon ezen három hivatal s a vele járó teendők összeegyeztethetők-e s vajjon nem járnak-e a közérdek csorbitásával; de positiv informatio alapján mondhatjuk azt, hogy a tanácskozások, melyeket az illető fiumei testületek a Lloyd szerződés felett tartottak, a Lloyd által majorizáltak, és hogy a hozott határozatok éppen ellentétet képezik az ottani közvéleménynek. S az a körülmény, hogy a magyar kikötő város lakossága bizonytalanságban volt a fiumei helyi forgalom miként leendő alakulása iránt, ha a Lloyd-szerződés elvettetének, szintén hozzájárulhatott ahhoz, hogy a közvélemény nem nyerhetett kifejezést.

De ha feltenők is azt, hogy a Lloyd dominaló befolyása nem érvényesülhetett volna a tanácskozásoknál, s hogy a fiumeiek saját kezdeményezésükből hozták volna jelen határozatukat, ez sem zavarhatna meg minket legkevésbé sem abban, hogy eredeti nézetünkhöz ragaszkodjunk. Mi mindenkor és határozottan ellene voltunk a nagyszerű kikötő építkezéseknek és a költséges Fiume-károlyvárosi állampálya építésének, mielőtt a rendes gőzhajózás alapfeltételei határozott alakot nem nyertek. A magyar kormányhoz intézett felterjesztésünkben már egy évtized előtt tüzetesen kimutatni igyekeztünk azt, hogy a külkereskedelmi és nemzetközi for-

galom terén érdekeink sulypontja nem Keleten, hanem kivitelünk előmozdítása végett Nyugaton fekszik. Ezen munkában továbbá statisztikai adatok segítségével kijelöltük azon vonalakat, melyek szerint tengerészeti forgalmunkat fejleszteni kell, s előadtuk az alpelveket, melyek a hazai vasut hálózat kiépítésénél irányadók kell, hogy legyenek, hahogy a nyugati országokban eladási piacainkat ápolni akarjuk. Mindezen kérdésekben merev ellentétben álltunk a fiumeiek óhajaival.

Sajnos, ma azon szomorú elégtételt nyertük, hogy a magyar tengeri város majesztetikus kikötőjében oly csend honol, mint a holtak nyughelyén, ha csak a déli nap sétára nem csalja ki a lakosokat a valóban pompás molóra, melynek építése, mellesleg mondva, rengeteg összegeket nyelt el! A Károlyvár-fiumei pályán viszont azon legkevésbé sem örvendetes észleletet tesszük, hogy az állam csak nagy áldozatokkal tarthatja fenn a legkezdetlegesebb forgalmat! Végre a fiumei kereskedelmi kamara utolsó évi jelentéseiből azt látjuk, hogy ezen testület a nyugati gőzhajózási vonalak felkarolása mellett a legmelegebben szót emel, most, midőn a birodalom ezeknek áldásos gazdasági kihasználására, hazánk anyagi jóllétére a nagy, ezéltalanul és ezért hasztalanul tett költségek által a nemzetben teljesen meg van ingatva!

Legyen szabad itt megjegyeznünk, hogy nem kisünyes tekintetekből nyultunk vissza a múltba, hanem csak is azért nyitottunk fel egy régen bezárt könyvet, hogy saját meggyőződésünket igazoljuk és történetileg indokoljuk, melyet a fiumei testületek jelentése legkevésbé sem ingathatott meg.

Az indokolásban továbbá felemlítettük, hogy a Lloyd háborus időben csapatszállítás czéljából fontossággal bír. Köztudomásu, hogy a hadviselő hatalmak tengerpartjai az ellenségeskedések kitörésekor elzártnak, hogy a hajózás üzletét beszüntetni kénytelen és hogy kedvező véletlen reá nézve, ha ilyenkor foglaltosságnélküli járműveiket csapatszállításra használhatják. A Lloyd egyébiránt ily időnket, miután csak is neki vannak gőzhajói, a kincstártól rendkívül magas fuvardíjak követelésére zsákmányolt ki, mint erről a hadi közigazgatás tanuságot tehet. Ezen indok tehát a Lloyd ellen s a mellett szól, hogy keletkezendő új gőzhajótársulatoknak adassanak kedvezmények. Hogy a kormány ily szolgálmányokért subventiot engedélyezni hajlandó annyival kevesbbé fogható fel, miután a mi helyi és állami viszonyaink nem képeznek kivételt, hanem más államokéval tökéletesen hasontermészetűek, melyek ily szolgálmányok fejében állami eszközökből nem adnak semmi segélyt.

Az indokolás a Lloyd azon kötelezettségét, mely szerint személyek felvételénél a hadi tengerészeti tisztjeinek és legénységének mások előtt elsőbbséget adni tartozik, nagy előnynek tünteti fel, mely a tenger mellék lakosságának javára válnék. Hadköteles partlakosok tudvalevőleg a haditengerészetbe soroztatnak be, és ott nyerik a nagy hajókon való szolgálatra szükséges kiképeztetésüket. A hadi tengerészeti tehát az az iskola, melyben ama kitünő tengerészek képeztetnek, kik, ha szolgálati idejük letelt, ritka személyes tulajdonságaiknál fogva, melylyel ők bírnak, idegen hajókon igen keresettek és rendszerint jobban fizettetnek, mint az illető államok saját tengerészei, melynek lobogója alatt szolgál-

nak. Az ő felsége flottájában szolgáló tengerésztisztek dicséretére felesleges csak egy szót is szólni. A Lloyd fentemlített kötelessége s annak indokolása tehát úgy veszi ki magát a törvényjavaslat indokolásában, mint ha valaki azt magyarázná, hogy Magyarországon anynyi fát és életet kell fogyasztani, a mennyit lehet, s hogy a belföldinek előnyt kell adni a külföldi felett; szóval oly felesleges ez, mint ama másik érv, hogy háborus időben a Lloyd hajók csapatszállításra alkalmazandók.

Végül azon ellenvetés tétetett a Lloyd szerződés megszüntése ellen, hogy ki fogja a tengerparton folyamatban levő forgalmat átvenni, minden fennakadás nélkül, ha említett szerződés elvetése fait accompli leend.

Ezen, bizonyára nagyon fontos ellenvetésre legcélszerűbben úgy vélünk megfelelhetni, ha a Lloyd szolgálatait a hajókra reducáljuk.

Ha szorosabban szemügyre vesszük a Lloydhajók szolgálatát, amint az Fiuméből kiindulva, egyfelől Záráig, másfelől Triestig üzetik, mihamar arra a meggyőződésre fogunk jutni, hogy a végpont mindenkor Triest, hogy minden Triestbe fut be, hogy az előbb említett két vicinalis vonal arra van rendelve, hogy Triestet alimentálja, és ezen kikötőnek a kereskedelmi manipulatio nagy nyereségét megvigye.

Tegyük fel, hogy a fentebbi szolgálatot, de Fiumével mint révpiacczal berendezni kellene, még pedig úgy, hogy Dalmatia jelentékeny forgalma, (mely jelenleg holt üzlettért képez) egészen a magyar kikötő városba vonatnék. Vegyünk fel egyelőre két járatát hetenkint ide és oda, és tegyük fel, hogy Zara, Spalato, Ragusa, Antivari ezen gőzösök által rendszeren érintetnék.

A gőzösök például 300 register tonnával birnának, azaz 400 nagytonna térfogattal, és 11—12 mérföldnyi sebességgel járnának, tehát 120 lóerejű gőzgéppel volnának ellátva. Ezen hajók előállítási ára nem kerülhet többbe, mint 360,000 forintba és az egész szénfogyasztás 104 utra oda és vissza = 208 tonna, kerülne mintegy 35,000 frtba; két évre tehát együtt 70,000 forintba; ami mindössze kitenne: $360,000 + 70,000 = 430,000$ frtot.

Ha továbbá felteszszük, hogy 20—40 tonna hordképességű kis gőzösök közvetlenül a kis helyi járatokat a többi kikötőkbe és öblökbe, olyaténképen, hogy Fiume, Zara, Spalato és Ragusa egy-egy központját képeznék minden ily kis jármű forgalmának és hogy a környékről a személy- és áruhozatalt eszközölnék ama kis központokba, akkor a pillanatnyi szükségnek teljesen elég volna téve arra nézve, hogy a dalmát forgalom természetes medencéjébe, Fiuméba központosítottassék. Az ily kis gőzösök, melyek az említett viszonyoknak megfelelnek, egyenkint 25—50,000 frtba kerülnek s azok üzletét a szükséghez képest úgy lehet szabályozni, hogy legalább az üzleti költségek mindenkor fedezve legyenek. A Dalmatia számára szánt nagyobb gőzösök szénfogyasztásukkal alig kerülnek 550,000 forintba. Tegyük fel továbbá azon képzelhetetlen esetet, hogy a triesti Lloyd ezen kis fiumei hálózatnak Triestben nehézségeket gördítene utjába, s hogy kénytelenek volnánk Brindisiben a nagy angol vonalakra támaszkodni, melyeknek a legbiztosabb és leggyorsabb közlekedésük van az Orienssel, Indiával, Kinával stb.; és számítsunk ehhez még egy első osztályu gőzöst: és még távolról sincs a 700,000 forintra menő összeg elérve,

melyet jelenleg a Lloydnak minden évben fond perdu gyanánt fizetünk.

A Lloyd Fiume számára tett szolgálatainak fentebbi reductiója azt mutatja, hogy a 700,000 forintra rúgó subventióból kikerül azon egész tőke, mely az összes hajók beszerzésére két évi szénfogyasztással együtt szükségeltetik; és ezzel tengerpartunk számára nem Triesttől függő, hanem önálló vonalakat lehet létesíteni, melyek az egész tengerparti kereskedelmet Fiumében, mint révpiaczon központosítanák.

Fentebbi adatokból kitűnik, hogy a hajózási anyagra a két évi szénfogyasztással megkivántató tőke egy oly hajózási rendszer számára, mely arra van számíttva, hogy a dalmát forgalmat Fiuméba vesse, alig tesz ki annyit, mint az évi subventio, melyet a Lloydnak adnánk, s melyért ellenszolgálat fejében a minket természetszerűleg megillető dalmátországi localforgalmat tőlünk elvonja.

De a jelenlegi hajózási forgalom Triest és a dalmát-magyar-horvát tengerpart közt a következő:

érkezett	Triestbe	79,151 tonna	} gőzössel,
elindult	Triestből	81,081 »	
érkezett	Triestbe	76,071 »	} vitorlával.
elindult	Triestből	83,981 »	

A hajózási mozgalom tehát Triest és a monarchia partjai között 326,248 tonnát tesz; és világos, hogy a Lloydnak mostani hajózási szolgálata az előadott combinatio által nemesak pótolva lenne, hanem hogy annak practikus kivitele által egyszersmind meg volna adva a legnagyobb valószínűség arra, hogy ama triesti helyi forgalom Fiume javára módosíttassék, s hogy e

városból Dalmátiára nézve legalább egy kis transito s tán nagy árurakhely is teremtessek.

Ha a kormány külforgalmunk emelésére évenként 700,000 frtot szán, akkor azzal nemcsak a Lloydnak minden szolgálatát leszünk képesek az előadott módon teljesen pótolni, hanem ezen összeg elegendő volna egy-szersmind arra is, hogy külkereskedelmi viszonyaink fejlesztésére egy nagy és gyümölcsöző tér tárassék.

Miután fentebbi sorokban kimutattuk azon indokok abszolút tarthatlanságát, melyeket a kormányelőterjesztés a Lloydszerződés elfogadása mellett felhoz, engedje meg a tisztelt olvasó, hogy záradékul még röviden fel- említsünk egy »kiáltó szöveget a pusztába.« Mindjárt a Lloydszerződési javaslat közzététele után frontot csinált az ellen az összes hazai sajtó és annak elvetését követelte. Mi is az általános áramlatot követtük, s megki-sértettük a tárgy feletti vitában való jobb tájékozás végett némi anyagot összehordani.

A közvélemény egyértelmősége azonban meg lett zavarva egy nagy lap enuntiatiója által, mely a kormány indokai mellett, a melyekért lándzsát tört, még egy különcz, a vezérczikkiró saját szakférfiúi arsenal-jából vett érvet hozott elő. Azt mondja ugyanis : »Nehéz egy oly társulattal szakítani, melylyel évek során át összeköttetésben álltunk s melynek kapitányai és tengerészei a londoni Lloyd officeban is dicsérettel a legjobb osztályba regisztráltattak.«

Mindenek előtt meg kell jegyezmem, hogy nézetünk szerint szakítás és szakítás közt nagy különbség van, hogy például a Lloydtól való szakítást nem lehet összehasonlítani a nemzeti bankkal való szakítással.

Ezenkívül fentebb kimutattuk, hogy a Lloydal való szakítás helyébe miként lehet aequivalenst teremteni, ha a dalmát-magyar-horvát tengerparton egy kis vállalat létesítettik, mely nevezett tengerpartot Triesttől teljesen emancipálná és az egész forgalmat és kereskedést Fiuméba irányozná; mert ez a kikötő legalább is 60 mérfölddel közelebb fekszik, és javasolt gőzhajók a Lloydnak minden járművét messze tuhaladnák jóság és gyorsaság tekintetében.

A mi végül a londoni Lloyd-officet illeti, ez egy biztosító társaság, mely kizárólag csak hajókat és gépeket biztosít és minden ezen kategoriába tartozó tárgyakat pontosan osztályoz (registrál), épp úgy, mint azt más biztosító társulatok például a házakkal teszik.

De meg a triesti Lloyd hajói nincsenek is a londoni Lloydnál biztosítva, és itt a legjobban kitűnik, hogy mily veszélyes az, ha valaki itéletet merészkedik képezni magának oly dolgokról, bármily csekélyek azok, a melyekkel nem foglalkozott.

A kormány előterjesztésében felhozott valamennyi motivummal végeztünk tehát, s azt hisszük, hogy bebizonyítottuk, miszerint még a felhozott locus communis-ök is félszegen vannak az indokolásban alkalmazva.

Bocsánatot kérünk az olvasótól, hogy kénytelenek valánk időnket véle együtt az ily primitiv nézetek megczáfolására pazarolni: de tennünk kellett ezt, mert csak így lehetett kimutatnunk, hogy a szerződés elfogadása érdekében a kormány által fennhangoztatott politikai indokok merőben alaptalanok és tartatlanok.

A pénzügyi bizottság többsége, három kiváló államférfi és pénzügyi kapacitás jeles és kifogásolhatlan fej-

tegetése daczára, mégis tárgyalási alapul elfogadta a kormány előterjesztését, ámbár egyetlen egy nyomatékos érv sem hozatott fel e mellett.

Ohajtanunk kellene, hogy a pénzügyi bizottság többsége, ha már a specificus hazai álláspontot a január 5-ki vitában megtagadta, legalább azt az álláspontot fogadta volna el, melyen Schmerling idejében, a merev centralisatio korszakában az osztrák Lloyd az összbirodalmi álláspontról megvizsgálva, megbírálvá és elítélve lett. Tárgyilag os betekintés végett az osztrák birodalmi tanács pénzügyi bizottságának 1863. évi jelentését egész terjedelmében közöljük alantabb a függelékben.

Jobb és könnyebb megértés végett s hogy egyidejüleg saját ítéletünket is praecizirozhassuk a függelékben közölt s kizárólag pénzügyi alapon álló okmány felett, röviden megérintünk itt két alapelemet, melyek a tengeri hajózásnál tekintetbe veendő s ez okmányban csak igen felületesen lettek kifejezve. Az egyik elem tisztán nemzetgazdasági, a másik tisztán pénzügyi természetű.

Az első az, hogy a tengeri hajózás, mint a tömegforgalom képviselője, ősidőktől fogva csak a tömegáruk forgalmán építhető fel, virágoztatható fel és fejleszthető ki. Mert minden egyes hajó több száz vagy ezer tonnát visz és tehát hajóknál már a legkisebb egység, minthogy vasutvonal módjára elemire fel nem bontható, tisztán csak tömegáruk szállítására alkalmazható. Innen van, hogy a hajózás előmozdítása végett mindenekfelett azon kell lenni, hogy a tömegáruk összeözönlése a rakodó helyekre előmozdítottassék.

Előbbeni röpiratunkban (Feladatunk a triesti Lloyd-dal szemben) közöltük a bremai kereskedelmi kamara kivonatát a westphaliai kőszénre vonatkozólag. Ezen

jelentések világosan mutatják, hogy a tengerentuli üzletet (igy hívják a tengerentuli országokból eredő importezikkekkel való tömegkereskedést, mely positiv rentabilitasi alappal bir, nem oly bizonytalannal, mint azon szerencsétlen vasutak üzlete, melyek az átvett terület termelésének tetszés szerinti számadatokkal felvett prospectusa alapján engedélyeztettek), csak ugy lehet saját hajózásunkkal saját piacunkra vezényleni, ha meg van adva a visszteher első feltétele: a tömegáru kivitel.

A kivitelt és behozatalt a mennyire csak lehet, egyensulyba kell hozni a tengeri forgalomban. Még sokkal inkább, mint a száraz földön, mert itt mindenkor nagy tömegek kicserélése forog kérdésben.

Ezen rendszernek épen ellenkezője teszi a szabályt az osztrák-magyar monarchia forgalmában; itt ugyanis az képezi a fő alapelvet, hogy az Északi tenger kikötőiből annyit importáljunk, a mennyit csak lehet s exportáljunk szintén annyit, amennyit csak lehet — Kelet felé!!!

Az anyagok is, melyeken minden más állam maritim forgalma alapszik, alapjában különböznek azoktól, melyekre nálunk első sorban tekintettel vannak, ugy hogy Ausztria-Magyarország unicumot képez e tekintetben. Ausztria ugyanis egész tengerészeti forgalmát nem az összmonarchia tömegtermelésére alapítja, hanem lakosságának aránylag csekély iparára és egy csöppet sem törődik a most már és ennek daczára legnagyobb kiterjedést nyert tömegárutermeléssel, különösen fa, gabna és bor terményeinkkel — ezeket absolute nem létezőnek tekintti!

Ezen balfogások és téves kiindulási pontok következtében a viszonyoknak egy tárgyilagos megítélője sem tagadhatja azt, hogy azon bánásmód által, melyben a tengerészet nálunk részeseül, kettős irányban történik igazságtalanság; és pedig először maga a hajózás ellen, mely megfosztatik természetes létfeltételétől, amelyet csak a tömegszállításban találhat,— és másodszor az állam legnagyobb és legfontosabb termelése a mezőgazdaság ellen, melynek csak korlátolt és ki nem elégitő eladási tere van. Pedig nálunk a nagy világ forgalomnak minden természetes feltétele meg van adva, jobban mint más országokban. Fiume földrajzi fekvését az Adria nagyszerű öble mellett össze se lehet hasonlítani Bremáéval, a ködös északi tenger partján, gyakran jégborította kikötőivel. S ezen utóbbi piacnak kereskedelmi kamarája mégis a brémai világforgalomnak előbb nem sejtett kiterjedését bizony reméli, mihelyt egy más német tömegáru, mint a csekély értékű westfaliai kőszén, vagy csak ez is, export képessé lesz.

Vessünk most egy tekintetet a középtengeri államok gabnafogyasztására.

A bevétel: Olaszországba (1875. évben) 6.663,500 vámmázsa gabona és 52,278 vámm. liszt; együtt 38 millió frt értékben,

Franciaországba (1875.):

	Vámmázsa
Buza és tatárka	12.220,000
Rozs	26,000
Árpa	1,494,000
Zab	2.858,000

	Vámmáza
Kukuricza	750,000
Buzaliszt	64,000

Együtt mintegy 95 millió forint értékben;

Spanyolországban (1871.) 1.202,010 vámmáza buza, 197,500 vm. buzaliszt; mintegy 8 millió frt értékben;

Portugálba (1871.) 444,000 vm. buza, 11,000 vm. rozs, 291,000 vm. kukuricza; együtt mintegy 31 millió frt értékben.

Más államok bevitele, melyek hajóval importálnak magyarországi árukat, még jelentékenyebb és figyelemre méltóbb :

Anglia gabnabevitele (1875-ben): Buza 51.877,000 angol mázsa; zab 31.049,000 a. m.; árpa 12.436,000 a. m.; kukuricza 20.438,000 a. m.; liszt 6.219,000 a. m.

Belgium bevitt (1873.) 13 millió mázsa különböző gabnaneműeket és lisztet, mintegy 85 millió frt értékben.

Mindezen behozatal nagyobb része jelenleg az odessai gőzhajótársaság által Oroszországból fadezettetik.

A szükséglet tehát óriási mértékben meg van a mi tömegáruink után, és a Lloyd nem törődve mezőgazdaságunkkal -- üdvét az oztrák kötött áruk exportjában keresi!

A Függetlenben közölt pénzügyi bizottsági jelentés 1863-ból a legkisebb tekintettel sincs azon általános alapelvekre, melyek szerint egy hajózási vállalatot be kell rendezni és vezetni, sem a monarchia tömegáru kivételére, sem azon államokra, melyekből gyarmati szükségleteinket s gyártmányaink számára a segédanyagokat vásárolnunk kell: az a Lloydot vonalaival együtt

pénzügyi szempontból csak egy adott tényezőnek tekintti, a nélkül, hogy a társulat célját megvizsgálná s nemzetgazdasági jogosultságát kutatná, vagy hogy a hajózás vitalis előfeltételeinek megvizsgálásába bocsátkoznék s az utat megjelölné, melyen haladnunk kell, ha gyökeres átalakulást óhajtunk. Ugy látszik, hogy az osztrák pénzügyi bizottság 1863-ban általánosságban felismerte ugyan, hogy »az épületen repedések és hasadékok vannak«; de ennek felismerését csak az eszközökre irányuló kívánsággal fejezi ki, s az erre vonatkozó további előterjesztéseket a kormánytól várja. Mi az általános alapelveknek, melyen hajózásunknak nyugodni kell, méltatását és gyakorlati értékesítését a Lloyd-előterjesztés megvizsgálásánál joggal s annyival is inkább megvárhatjuk a törvényhozástól, miután a monarchia innenső fele kiválólag ama tömegárukat termeli s a többször említett elvek elhanyagolása által forgalmunk és kereskedelmünk a legérzékenyebben károsíttatik.

Másodszor egy elvet akarunk figyelembe vételre ajánlani, melyet már az osztrák pénzügyi bizottság jelentése a czimben kifejez: »Iparvállalatok segélyezése, I. Osztrák Lloyd.« A bizottságnak mindenestre világos és tiszta felfogása volt ezen ügyről, midőn belátta azt, hogy a hajózás egy oly iparvállalat, mint bármely más, s hogy különösen a kamatozást illetőleg nem arrogálhatja magának azt, hogy a többi iparágak felett kiváltságos állást követelhessen magának. E tekintetben a bizottsági jelentésben foglalt történelmi visszapillantás a Lloyd üzletére igen érdekes, mert ez kimutatja az osztráknak változó ma-

gasságát az évek folyamán s hogy a leírások a hajó és gépekkel miként változtak.

De a függelékben foglalt okirat sajnálatunkra nem utal más hajózási társulatokra s azok pénzügyi természetére, pedig egyenesen kimondhatta volna, miszerint minden hajózási vállalat annyi osztalékot fizet, amennyit keresményéből fizethet, hogy nem az állam létezik a hajózási vállalatokért, hanem hogy ezek csak addig képeznek állami érdeket, a míg a lakosság gazdasági érdekeinek szolgálnak.

S abban mindjárt ki kellett volna mondani azt is, hogy egy hajózási társaságnak sincs szabadalma valamely meghatározott jövedelemre, vagy garantiája bizonyos bevételre; hogy a hajózás a maga tevékenységében a világpiacz általános hullámzását követi, tehát járadéka kizárólag az árucseré mindenkori ingadozásától függ; mert ha a hajózás más viszonyban volna az államhoz, akkor annak kereskedelmét és forgalmát, kivált általános üzleti pangás idején, a leghátrányosabb helyzetbe hozhatná.

Nyilván való, hogy a nem segélyezett hajózási vállalatok, csak hogy üzleti költségeiket fedezhessék és netán az évi leírásokat a hajók és gépek után könyveikbe megtehessék, minden áron kereset után látnak, még ha éveken át nem fizetnek is osztalékot, mint mai napság minden hajózásnál történik; nagy kereskedelmi fellendülés idején ellenben ezen vállalatok részvényeiknek évenként 10—40^o/_o, (sőt az amerikai secessio háboru idejében 80^o/_o) osztalékot fizethettek. Szabadalmazott társulatok ellenben a jelentéktelen áruforgalom ürügye alatt saját vonalaikon felcsigázzák a díjszabásokat és a forgalmat saját kikötőjükből a concurrens kikötőbe üzik, eltekintve attól, hogy rendszerint cseké-

lyebb hajóanyaguk is van, mint más vállalatoknak, és már ezért is képtelenek a versenyt kiállni s tehát a forgalmat lekötni, — mint ezt például a fumei és dalmát tengerparton a triesti Lloydnál látjuk, mely oly nyomorult anyaggal dolgozik, hogy bárminő félig-meddig alapos verseny ezt mindenünnen könnyen kiszoríthatja. Az az elv tehát, hogy gőzhajótársulat subventionáltassék, e tekintetben is egyenesen megengedhetlen, főleg ha a Lloyd mérlegét vesszük szemügyre.

Az 1863-iki subventio megadása alkalmával az akkori osztrák pénzügyi bizottság mindezen kérdéseket nem fejtette ki. A triesti Lloyd évek hosszú során át folytatott rosz gazdálkodás által bankrottá lett. Az államnak több millióra menő tőkéi a vállalatba lettek dugva az absolut korszakban felelősség nélküli miniszterek által, és a törvényhozás előtt csak az az egy czél lebegett, hogy egy nagy iparvállalatot a végleges tönk-től megóvjon, s ekként megmentse a milliókat, melyekkel az állam a vállalatnál engageirozva van. Ezen czélt egy subventio engedélyezése által kelle elérni, mely arra volt szánva, hogy a Lloydnak időt engedjen az ujjaszervezésre; s a szerződési alak, melyben látszólag szolgálatról és ellenszolgálatról (postaszolgálat stb.) van szó, csak arra való, hogy a meztelen államsegélyt, melyet az elzüllött vállalatnak adtak, eltakarja, nehogy egy veszélyes praecedens alkottassék az állami pénzeknek magánczélokra való felhasználása tekintetében, mely más bankrotteurökre is csábosan hathatott volna.

De mindazon kifejezett opportunitási indokok, melyek az osztrák kormányt és az osztrák képviselőházat az 1863-iki szerződés megkötésére birták, hazánkra nézve nem forogtak fenn, de magyar vállalat nem állt a bukás szélén, sem magyar pénzt nem kellett egy ily

katastrofa következményei ellen biztosítani; mindazonáltal mégis sikerült az 1867-iki kiegyezés alkalmával minket a költség egy részének elvállalására bírni, mert ezen ügy, mely legkevésbé sem közös ügy, ennek lett kinyilatkoztatva.

Ma ujlag politikai szemfényvesztéssel lépnek elő, hogy a zsebünkbe nyuljanak, midőn pedig magának az osztrák képviselőháznak sem lehet többé indoka a Lloydnak subventiot adni, mert az 1863-ban kitűzött cél el van érve: az osztrák magyar Lloyd rangirozva van.

A Lloydra nézve azonban oly kellemes dolog évenként két millió forintot az államtól ugyszólván ajándékba kapni, hogy a triezsti kereskedő urak, kik a Lloyd részvényeket birják, eget és földet mozgásba hoznak Cislajthaniában azon hit elterjedésére, hogy az osztrák vállalat még támogatásra szorul; és ha Magyarország arra volna birható, hogy a fizetéshez hozzájáruljon, tán szivesen szemet is hunynának a mérlegkészítés minősíthetlen módja felett, mert ez esetben magyar pénzzel biztosíthatnák Triest fölénye Fiume felett minden utókövetkezményeivel együtt.

Az a mód, melyet a Lloyd alkalmazásba vesz, elhíttetni, hogy az állam segélyezése pénzügyileg szükséges a régi adósságok visszafizetésére, igen egyszerű: t. i. beállítja nyereményének legnagyobb részét az üzleti számlába.

Az 1876. évi utolsó jelentés szerint a Lloyd részvénytőkéje 11.025,000 frtot tesz.

A régie költségek és az összes kölcsönök passiv kamatainak levonása után marad 1876-ra 1.947,908 frt 85 krnyi haszon, melyből nem kevesebb mint 1.063,600 frt fordítottatott leírásokra a hajóparkból (13 millio ér-

tékben) 200,000 forint egy special alapra, 34,725 frt a tartalék-alapra fordított.

Ha ezen számesoportositás helyes alapra vezetetik vissza a más hajózási társulatoknál szokásos leírások és javítási költségek vétetvén fel, akkor lesz:

tiszta nyereség	1.947,908
önkényü javítási költség-többlet	1.595,472
önkényü leirási többlet a szereknél	628,051
Összesen	<u>4.171,431</u>

Ebből leirandó:

3% javítás	393.315	
3% leírás hajókon	393.315	
3% leírás szereken	186.000	972,630
		<u>3.198,801</u>

marad tiszta nyereség 3.198,801
a 11 millió forintra menő részvénytőke után, vagy is közel 30%; melyet a Lloyd csak azért palástol el, hogy a 2 millió állami subventio, mely magában véve husz százalékos nyereséménynek felel meg, meg ne rövidíttessék.

A magyar törvényhozáson áll, határozni a felett, vajjon a magyar adófizetők pénze arra fordíttassék-e, hogy saját nemzetgazdaságunk hátrányára néhány triesti bankárt gazdagítsunk.

FÜGGELÉK.

Az osztrák birodalmi tanács pénzügyi bizottsága III. osztályának jelentése az 1874. évre szóló költségvetési előirányzatról.

XI. Pénzügyminiszterium.

S u b v e n t i ó k.

(Szükséglet 14. Fejezet czim.)

14. FEJEZET.

B) Iparvállalatok segélyezése.

I. CZIM. Osztrák Lloyd.

Ezen czimmal a képviselőház a mult ülés-szakban kiemelte a részletes kimutatás hiányát (1. Óhaj) s a szükségletet csak azzal szavazta meg, »hogy a társulat viszonyai úgy annak belső berendezését, mint a lendületes üzletnek megfelelő kezelést, valamint a kincstár irányában fennálló kötelezettségeket illetőleg, és az erre vonatkozó törvényhozási előterjesztés mielőbb, de okvetlen a költségvetési előirányzattal, a legközelebbi sessióban alkotmányos tárgyalás végett előfognak terjesztetni, egyuttal kifejezés adatván azon várakozásnak, hogy a kormány az 1859. évben 3.000,000 frt összegben adott előlegnek végleges szabályozását mielőbb eszközöltetni fogja.«

Az óhajokra válaszolva, a kormány sem részletes kimutatót nem adott a Lloyd helyzetéről, sem a kívánt törvényhozási előterjesztésről nem tett említést, hanem a helyett a Lloyddal kötendő újabb szerződésre utalt, mely folyamatban van, hogy a 3.000,000 frtnyi adósság visszafizettessék s mellesleg az alapszabályoknak, valamint a társulat belső berendezésének és ügykezelésének reformja keresztülvitessék.

A kormány intencióiról felvilágosítást ad az 1863. aug. 2-án kelt kibocsátvány, mely az osztrák Lloyd társulat igazgatóságához volt intézve s a jelentéshez van mellékelve.

Kitűnik annak tartalmából, hogy az állami kormányzat, egy előbbeni nézettel ellentétben, ezen előlegnek visszafizetését administratív uton vélte szabályozni és hogy ezen alkalmat a szállító társulat újjászervezésére akarja felhasználni.

A czélba vett rendszabálynak befolyását az állami kincstárra s az adófizetőkre nézve csak úgy lehet megbirálni, ha tüzetesen megvizsgáljuk a vállalatnak az államhoz való viszonyát; mire nézve az alábbi adatokat a számok és tények tekintetében a Lloyd főjelentéseiből meritjük.

Az osztrák Lloyd gőzhajó társulat 1836—1837. évben kezdé el működését 1.000,000 p. frtnyi alaptőkével, 7 gőzessel 630 lóerőre és 1974 tonnára, 798,824 frt 10 kr. értékben.

Az első évben 64.583 frt 20 kr osztalékot fizetett és 103,190 frt deficiztje volt. A második évben mintegy $4\frac{1}{2}\%$ -ot fizetett a részvényeseknek, s miután ismét 105,023 frt 53 krnyi hiány mutatkozott, a következő három évre teljesen beszüntette az osztalék fizetést.

1842-ben újból felvétellett az osztalék fizetés és pedig 1846-ig az alaptőke 3% -ával.

1844-ben tartalék alap képeztetett. A Lloyd nyolcz évi fenállása után úgy részvénytőkét, mint hajóinak számát megkétszerezte. 14 gőzhajója volt 1380 lóerőre, 4617 tonnára, 1.646,738 frt értékben és 2.000,000 frt részvénytőkéje. 1847-ben az alaptőkét és hajószámot megháromszorozva találjuk; ugyanis volt 21 gőzhajója 2470 lóerőre és 7774 tonna térfogatra, 2.400,000 frt értékben és 3.000,000 frt részvénytőkéje.

Ezen időtől fogva úgy látszik más elv érvényesült a társulatnál. A helyett, hogy az alaptőkét oly mértékben növelné, mint összeköttetéseit kiterjeszté, fáradhatlan abban, hogy üzleti eszközeit váltó forgalom segélyével növelje s midőn váltóadóssága már nagyra nőtt, azt állandó adósságra változtatja, s ismét új, lebegő adósságokhoz nyul. Ezen hitelműveletek legalább kétszer annyiba kerültek, mint az idáig kiosztott 3% .

Az osztalék kiosztásnál ezen böles korlátozással is csakhamar felhagytak, és 1847-től fogva az alaptőke 8% -ka

fizettetett ki a részvényeseknek. Ezen usus a társulatnak 1854-ki katasztrófájáig maradt érvényben, (1848. kivételével, mikor 6^o/_o osztatott ki), és 1855- és 1856-ban is 7 százalékosztatott ki. Ily módon, fel is téve, hogy a részvénytőke 4 százalékot kamatozott, a társulat alapjából kilencz év alatt 1.255,000 frtnyi összeg elvonatott, mely lényegesen hozzájárulhatott volna a társulat megszilárdításához.

Szintugy feltűnő az, hogy a társulat leírásai mostantól fogva egyre csökkennek, holott a tőkebefektetés hajókban növekszik. 1852-ben a tőke értéknek csak egy nyolczvannyolczad részét tette, 1853-ban és 1854-ben még század részét sem.

Néhány összehasonlító szám meg szemlélhetővé teendik az események menetét.

Év	Gőzös	Lóerő	Tonna	Hajók értéke	Részvény- tőke	Adósság
1849	28	4030	12.055	3.820,000	3.000,000	2.361,468
1851	34	5500	16.095	4.978,000	3.000,000	3.718,951
1852	34	5500	16.095	4.850,000	4.000,000	6.109.299
1853	47	7990	23.665	8.010,000	4.742,050	7.768.282

Az aránytalanul magas adósság daczára a Lloyd egy vállalatba kezd, mely a részvénytőkének idáig kétharmadát emésztte fel. Ez az arsenal építése, mely az utolsó főjelentésben a készletekkel együtt 6.591,295 frttal van felvéve és naponta körülbelől 1000 frt kamatot elnyel, mielőtt a társulat javára hasznot hozna. Az építés 1852-ben vette kezdetét.

Az 1854-ki év végzetes volt a társulatra. Először, mert 1 millió frtot jegyzett a nemzeti kölcsönre; másodsor: kitört a krími háború, mely a szállítóknak roppant nyereséget hajtott; de az angol köszén magas fuvarja, melyet a Lloyd dijszabásai megfelelően nem követtek, az év végén 979.405 frt 44 kr deficitet eredményezett, melynek fedezésére az egész 885.048 frtnyi tartalék alap nem volt elégséges. A Lloydnak akkor 60 gőzöse volt 9440 lóerőre és 28,245 tonnatérfogattal 9.380,604 frt értékben.

A részvénytőke 6.401,900 forintra rugott és az adósság 8 millió 657,476 frtra.

Ezen veszteség által indítatva érezte magát az állam a Lloydot 1 millió frt évi subventióval segélyezni. (1855. aug. 10-ki legfelsőbb elhatározás.)

Azonkívül a társulatnak az a kedvezmény adatott, hogy díjtételeit ezüstben követelhesse, a mi nagy adóssági terhe mellett igen jövedelmező volt. A társulat ujjászervezésére nem is törekedtek; a leírások csak jelentéktelenül emeltettek. 1855 és 1856-ban 7 százalékosztalék adatott és az adósság, mint előbb, újból növeltetett. 1856-ban 12.506,993 frt 13 krra rugott az.

1857-ben ismét 380,046 frt 44 kr deficit volt egy 25,446 frt 42 krra rugó tartalékkal szemben.

A Lloydnak ezen évben 67 gőzhajója és 97 uszályhajója volt 14.276,890 frt 21 kr értékben. Az arsenal és a műhelyek 4 m. 528,227 frt 21 krral vannak felvéve, a részvénytőke 9.000,000 frtot, az adósság 14.936,581 frt 32 krt tett.

Ezen utóbbi összegből 9.654,559 frt 56 kr lebegő adósság volt, azaz oly adósság, mely váltó elfogadványok által tartott forgalomban s mely rendkívül költséges lehetett. A nagy hiány ezen igen kiterjedt műveleteknek tulajdonítandó.

A társulat most egy újabb 3.000,000 frtra menő részvény és 2 millió frtra menő elsőbbségi kölcsön kibocsátását kísérté meg, de nem akadtak rá vevők.

Ekkor újból közvetítőleg lépett fel az állam. Elvállalta a 6 millió frtra rugó nyereség kölcsön garantiáját és azonkívül még a költségekre vonatkozó szerződést is megkötötte a társulattal, mely ezen időtől fogva évenként mintegy 2 millió frt subventiót kap. Ezen szerződés visszaható erővel birt az 1858-iki évre.

De még ezen nagyszerű segélyezés sem volt képes a mesterseges épületet összetartani, és a bevételek eredménye még a szükséges leírásokra sem volt elegendő. A társulat lebegő adóssága még 1858-ban 5.686,568 frt 11 krra rugott és minthogy ebből 2 millió ezüstben contrahaltatott, az árfolyam ingadozásból a legnagyobb veszteségeknek kellett származni, míg másfelől a valuta helyreállítása 1858-ban az agio bevételeket jelentékenyen csökkenté. Így azt látjuk, hogy a kamat és árfolyam különbség:

1857-ben	308,599 frt 45 krt,
1858-ban	720,003 frt 29 krt,
1859-ben	1.166,003 frt 29 krt

tett.

1859-ben a társulat 4 gőzhajót adott el a kormánynak, és a hajókba fektetett alaptőke még mindig 14.299,209 frt 67 krral maradt felvéve a társulat könyveiben.

A hajók értékénél elhagyott leírások és a különböző veszteségek akkor 1,993,785 frt 26 krt tettek. Az 1859-iki főjelentés erről ezt mondja:

»Az által, hogy idáig a részvények kamatja még oly években is megfizettetett, melyek az alapszabályszerű értékleírásra sem nyújtottak fedezetet, sőt — mint 1854 és 1857-ben — valószínű veszteségekkel jártak, csak a társulat alaptőkéje emésztetett.«

Midőn 1859-ben kitört a háború, a Lloyd az államhoz fordult egy 3 millió frtra menő kölcsönért, s kérte, hogy a részvényesek kártalanítása fejében vegye át az egész társulati vagyont. Az állam megadta a 3 millió frtos kölcsönt 3 százalékra s egy enquétet küldött ki, mely a társulat reformja felett tanácskozott. Ezen enquéte eredménye nem tétetett közzé.

1860-ban az elhagyott leírások s a régi veszteségek 2 mil. 395,728 frt 89 kr összegben egy veszteség számlába állítottak össze. A ministerium utólagosan megengedte, hogy 1859. évre a kamatok a tartalékalapból fiztessenek ki.

Ezen évtől fogva leírásokra és a tartalék s biztosítási alapra jelentékeny összegek fordítottak.

A főjelentésből 1862. évről következő számokat emeljük ki: A Lloydnak ezen évben 60 gőzőse volt 11,690 lóerőre 35,130 tonnatérfogattal 11.063,700 frt értékben. Az arsenal a műhelylyel együtt 6.591,295 frtot, a részvénytőke 9.450,000, az adósság 15.841,025 frtot tett.

Ha a Lloyd részvények árfolyamánál a névértékhez képest mutatkozó különbséget, mely a társulat kimutatásában activa gyanánt van feltüntetve, a deficizthez számítjuk, akkor mintegy 2.500,600 frt hiány mutatkozik a részvénytőkéből, ellenben a tartalék és biztosítéki alap 984,822 frtot képvisel.

Minthogy azonban az 1862. aug. 2-iki ministeri kibocsát-

ványban határozottan ki van mondva, a hajóanyag megújításának szüksége, és minthogy az arsenal érték-kimutatása kirívó ellentétben áll annak jövedelmezőségéhez, azt kell mondanunk, hogy a társulat activái tulságos magasán vannak felvéve.

Ha összehasonlítjuk a társulat 1854-iki állását, midőn még nem volt subventiója, az utolsó zárszámadással, akkor elég anyagot találunk az elmélkedésre. Egyenlő gőzhajó szám mellett (60) a társulatnak 1862-ben 2250 lóerővel és 6885 tonnatartalommal többje volt, 1.119,900 frttal nagyobb értékben, (az uszályhajókkal egyetemben.) Az alaptőke magasabb 5.250,000 frttal; az adóssági teher 3.178,681 frttal, a kimutatott deficit 2.500,000 frttal. Azon kívül a Lloyd subventiókban felvett 12.518,912 frt 70 krajczárt.

Az agio az ezüst költség levonása után igen jelentékeny bevételi forrása a Lloydnak. Az ezuton realisált nyereség tesz:

1860-ban	503,778 frt 82 krt,
1861-ben	771,103 frt 48 krt,
1862-ben	618,364 frt 65 krt,

s elég volt arra, hogy ezen évben a társulat passiv kamatait fedezze. A valuta helyreállítása mellett ezen nyereség elesik.

A társulat legjövedelmezőbb üzleti évei voltak 1854—1859. A tett mértföldek legmagasabb száma 1.055,571 (1858); az utasok legmagasabb száma 426,432 (1859); a fuvarozás legmagasabb mázsá száma 2.667,724. (1858.)

Ezen időtől fogva azonban csökkent a forgalom; és 1862-ben azt találjuk, hogy a mértföldek száma 904,072-re, az utasok száma 310,966-ra és a fuvar 1.768,555 mázsára szállott alá.

A Casarsa vasuti összeköttetés nagy csorbát ejtett a Lloydon; úgy látszik azonban, hogy a járatok az osztrák partokra és Albániába még mindig a legjövedelmezőbbek. Még károsabban fog hatni a társulat bevételeire egy vasuti vonal Bécsből Várnába.

S míg a forgalom növekedése, melyet a vasut közvetít, csak igen lassan történik, a hajózási és igazgatási költségek évről-évre szemlátomást növekesznek. Előbbeniből 1845-ben 3 frt 33 kr.

o. é. esik egy mértföldre. 1862-ben 5 frt 53 kr; a másodikból 1845-ben 46 kr. o. é., 1862-ben 66 kr. o. é.

Utóbbi évben a Lloyd társulat bevételei az állami járulék és agio nyereség rendkívüli összegének levonása után 5.227,530 frt 5 krt tettek.

A hajózási költségek tettek . . .	5.004,367 frt 17 krt.
Az igazgatási költségek . . .	603,185 frt 56 krt.
együtt . . .	<u>5.607,552 frt 73 krt.</u>

Tehát már itt 380,022 frt 68 kra menő deficit van, ámbár még sem a hajóanyag fentartása, sem az elhasználás, sem a tartaiékalap, sem a passiv kamatok nem vétettek tekintetbe. Ha a Lloyd reformja idejekorán keresztülvitetett volna, ez által jelentékeny összegek megkiméltettek volna az állam részére.

Még csak azon pénzbeli kötelezettséget kell felemlitenünk, melyet az állam a társulat segélyezése végett elvállalt.

A postaszerződés gyors járatokért 4 frt 20 krt, közönséges járatokért 3 frt 50 krt térít meg mértföldenként, ellenszolgáltatul a Lloyd postaszolgáltatái tekintetnek.

Az 1845. márczius 6-iki legmagasabb elhatározással az állam az első három millió részvény-tőkének 4%-át garantirozta 1864-ig.

Garantirozva volt továbbá az 1862-ki mérleg szerint 5 mil. 40,000 frt elsőbbségi kölcsön, és 5,501,412 frt 67 kr. hitelintézetni nyereségy-kölcsön. Végül az állami közigazgatás a már megbeszélte 3 milliót 3%-ra előlegezte, mi által az állami kincstár, mely legalább 6%-ot fizet a kölcsönökért, évenként legkevesebb 90,000 frt veszteséget szenved.

Az állami vagyon terheltetése a Lloyd által 1863. jan. 1-én 13.541,541 frt 7 krt tett, eltekintve a posta szerződéstől.

Subventio gyanánt kapott a Lloyd odáig 12,518,912 frt 70 krt, ehhez járul még 1864. végeig 4.487,000 frt, 3 százalék kamat veszteség 3 millió után 1859-től 1864-ig, a mi kitesz 540,000 frtot. A tiz év alatt fizetett és fizetendő segély összege 17 millió 545,912 frt.

Ezen előadásból kitűnik, hogy az államvagyon a részvénytőkének kétszeres értékével (a $2\frac{1}{2}$ millió deficit levonása után) van a Lloyd szállítási vállalatnál érdekelve, továbbá, hogy a kölcsönadott 3 millió frt visszafizetése egyáltalán kockára van téve, akár részvényekre változtattatik ezen összeg, akár nem. Ezen műveletre, mely előbb czélba vétetett, a ministerium kész volt a birodalmi tanács beleegyezését kikérni.

Az új fordulat, melyet ezen ügynek adni akarnak, mitsem változtat a tényálláson. Egyelőlegnek visszafizetési feltételei, mely ideiglenesen adatott egy magántársulatnak, csak alkotmányos uton állapíthatók meg, minthogy éppen ezen feltételek döntők a követelés folyóvá tétele iránt, s a folyóvátétel a pénzenge-délyezés jogával van kapcsolatban.

Ki kell mondanunk, hogy a tengerészeti miniszterium kibocsátványában megjelölt változások nem látszanak elegendőknek a szállítási társulat alapos reformjára, mely a mérleg activvá tételét garantirozza. Ha azonban a postaszerződés megújítása kívántatnék, akkor, miután csak a subvenciónak czélszerű felhasználása indokolhatja annak elfogadását, úgy a társulat helyzetét, mint annak kilátásait tekintetbe kellene venni.

Ezen okokból a következő indítvány tételik:

»Határozza el a ház, hogy a 3 millió frt előleg visszafizetése végett az osztrák Lloyd társulattal kötendő szerződés csak a birodalmi tanács jóváhagyásának fenntartásával köthető meg.«

1864. octóber végeig engedélyezendő:

Annuitásokban	475,400 frt,
havi fizetésekből	1.500,000 frt,
számla kiegyenlítés . . .	14,600 frt,
	<hr/>
	1,990,000 frt.

Deczember végéig:

annuitásokban	237,700 frt,
havi fizetésekből	250,000 frt,
	<hr/>
	487,700 frt.
	<hr/>
	2.477,700 frt.

M Á S O L A T.

Az osztrák Lloyd gőzhajó-társaság igazgatóságához intézett 1863. aug. 2-iki rendelet.

Ő cs. kir. apostoli felsége f. évi aug. 19-iki legmagasabb elhatározásával engem a legkegyelmesebben felhatalmazni kegyeskedett, miszerint az 1859. évben az osztr. Lloyd gőzhajó társulatnak adott 3 millió frtnyi állami előleg kiegyenlítése tárgyában e társulattal egyezséget kössek, oly értelemben, hogy:

1) ama váltókra adott előleg egy közvetlenül a hitelintézeti kölcsönhöz sorozandó elsőbbségi kölcsönre átalakittassék, melynek első fele 1,500,000 frt összegben a mostani társulati szerződés fennállásának öt utolsó évében (1875-től 1879-ig) 300,000 frtos egyenlő évi részletekben visszafizetendő;

2) hogy a kormány fenntartja magának ama kölcsön 1 mil. 500.000 frt összegre menő másik felének visszafizetése iránt legkésőbbben a mostani társulati szerződés utolsó éve alatt (1879) a társulattal a körülményeknek megfelelő szerződést kötni és hogy az esetben, ha ilyen nem jönne létre, a teljes visszafizetésnek 1880. elején kell történni;

3) hogy az egész kölcsön teljes törlesztéséig 4 százalékot kamatozzon.

Egyidejűleg kegyeskedett ő cs. kir. apostoli felsége engem felhatalmazni, miszerint ezen pénzügyi transactio feltétele gyanánt, mely a társulatot lebegő adósságától, más pecuniaris szolgálattal igénybevétele nélkül a 30,000 frtra menő kamattöblet évi fizetésen kívül megszüaditja, mi által abba a helyzetbe jut, hogy saját erőit ezen idő alatt tökéletesen a vállalat konsolidálására és a hajóanyag megújítására fordíthatja, a társulat igazgatásának s alapszabályainak azonnali reformját követeljem, melynél a császári kormány részéről a következő pontok érvényesítése kívántatik.

1) Midőn a császári kormány fenntartja magának a jogot, hogy az 1861. jul. 6-iki 598. sz. a. igazgatósági jelentésben elő-

terjesztett vázlat szerint a Lloyd gőzhajózási társulat igazgatósága szervezetéről, az igazgató-tanács által annak kebeléből kinevezendő elnököt megerősitse, egyuttal kiválólag sulyt kell fektetnie az elnökség nagyobb állandóságára, melyben egy épp oly soknemű, mint kiterjedt igazgatás fővezénylete összpontosul, miért is az elnök hivatalos működése legalább is három évre lesz megállapítandó.

A vázlatban javasolt tágabb körű igazgató-tanács intézménye, szervezeténél fogva és a más társulatoknál tett tapasztalatok szerint egyáltalán nem nyújt biztosítékot az iránt, hogy az igazgatóságnak hasznára fog szolgálni, s tehát elejtendő.

Ellenben nagyon kívánatos, hogy a valódi igazgatósági tanácsosok száma 5-ről 7-re emeltessék, és ez oly értelemben lesz eszközlendő, hogy két igazgatósági tanácsos egyébként a többi igazgatósági tanácsosokkal egyenlő jogokkal, kötelelességekkel és fizetésekkel, a társulat székhelyén jelen nem levő részvényesek számára fenntartassék, kik mindenesetre tulnyomó számot képeznek és azon más társulatoknál is szokásos joggal birjanak, hogy az igazgatásra az őket megillető befolyást gyakorolhassák. — Ezen külső igazgatósági tanácsosok, a mennyiben az igazgatósági ülésen jelen nem lehetnek, szavazatukat írásban adhatják be, vagy a többi igazgatósági tanácsosok valamelyike által megbízás útján gyakorolhatják azt.

Magától értetődő, hogy a javasolt tágabb tanácsnak szánt jogok és feladatok a két tag által megnagyobbított igazgatósági tanácsra szállnak.

3. Az általános bizodalom ezen igazgató-tanács felé annyi-
val magasabb fokban fog fordulni, minthogy a közgyűlésen a részvényesek többsége által fognak megválasztatni. Hogy ez megtörténhessék, szükséges lesz a szavazásra jogosultak körét terjeszteni. E tekintetben az áthozóra szóló részvények tulnyomó nagyobb száma a nézve szóló részvényekkel egyenlőkké teendő; s a szavazat gyakorlása könnyítendő lesz az által, hogy a részvények letételére Bécs és Trieszt helyett még más kereskedelmi helyeket is ki kell jelölni; az egy szavazatra jogosító részvények száma 8-ról, mint az alapszabályban írva van, legalább is ötre szállítandó le, és az egy részvényes által ugy a saját mint a má-

sok nevében gyakorolható szavazatok száma megfelelőleg nagyobbitandó.

4. Nehogy a társulat vagyoni helyzetében nehezen megzavart egyensúly helyreállítása még jövőre is akadályokra találjon, kamatfizetést a részvényesek számára a bevételi feleslegből csak az esetben fog lehetni eszközölni, ha az évi nyereség nem csak a különböző elsőbbségi kölcsönök szerződészerű fedezésére, hanem az alapszabályszerű értékleírásokra is elegendő.

Felhívom tehát az igazgatótanácsot, hogy az igazgatásnak és az alapszabályoknak reformját a legmagasabb elhatározás értelmében úgy eszközölje, miszerint a már említett alap-elvek, melyek ellen egyébként nem lehet kifogást tenni, alapul vétesse; s hogy különösen a vezénylet és végrehajtás elválasztassék; azután hogy erre, valamint a 3.000,000 frtnyi előleg visszafizetése tárgyában kötött transactióra a közgyűlés jóváhagyását kikérje és hogy azután a teljes reform-javaslatokat a megváltoztatott alapszabály javaslattal együtt, mely az immár hatályba lépett új kereskedelmi törvény határozataival is összhangba hozandó, a tengerészeti miniszteriumnak felterjeszsze.

Miután a gyakori panaszok a Lloyd gőzhajózási vállalatnak, különösen más hasonló külföldi vállalatokhoz viszonyítva, rendkívül magas regie és hajó-költségei felett a szakértő enquet által is megerősítve lettek: ő cs. k. apostoli felsége az idézett legmagasabb elhatározásával elrendelni kegyeskedett, hogy tétessenek meg mindazon lehetséges megtakarítások, melyek nélkül a vállalat consolidálása nem volna lehetséges; és hogy ezen megtakarítások kimutatása az 1864-ben lejárt postaszcződés megújításának feltételét képezzék.

Dr. BALLAGI GÉZA

