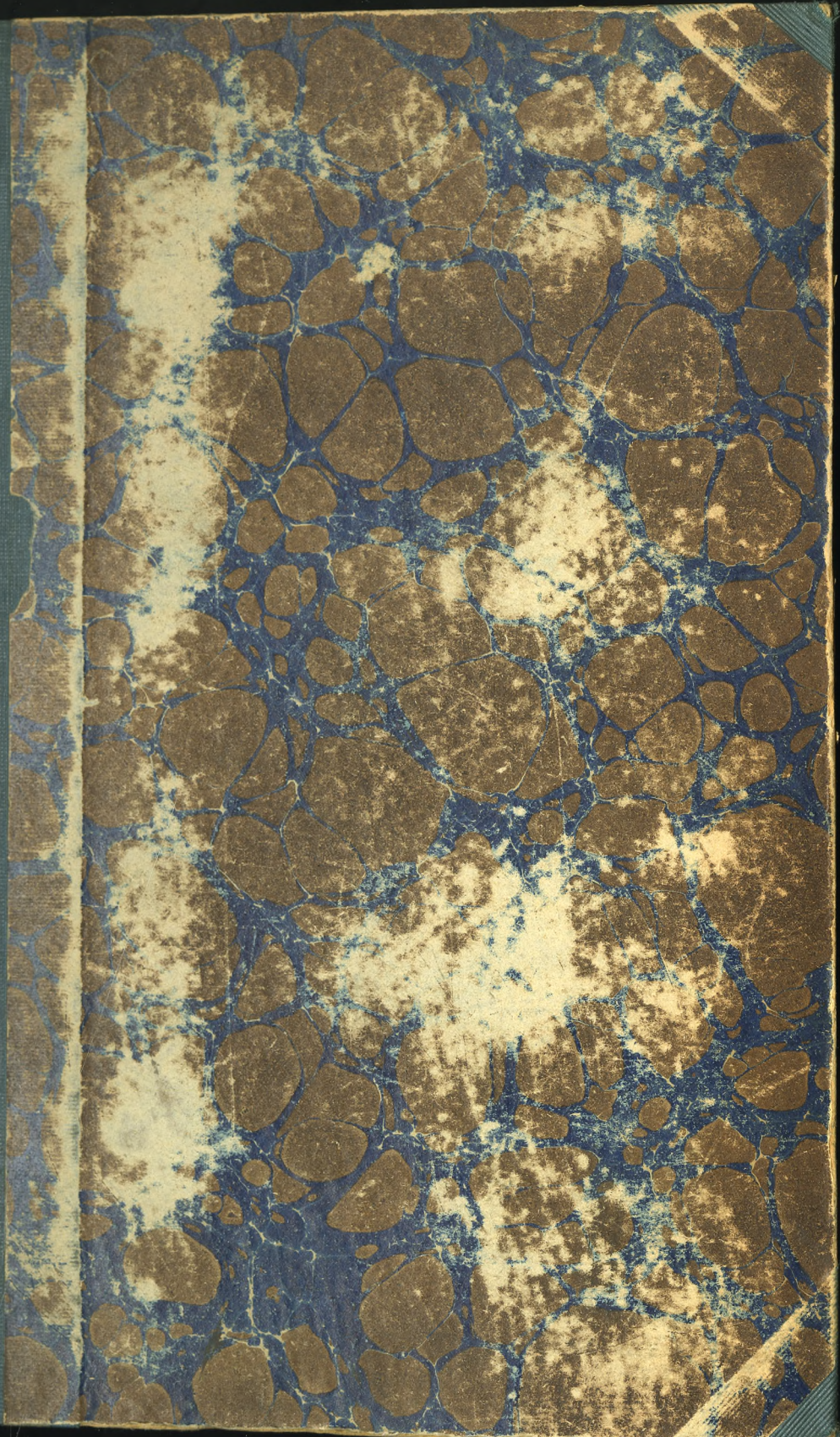


Politikai
röpiratok.

135.



20. 1878. 12. I

135

1185

Dr. BALLAGI GÉZA.

Feladatunk a trieszti Lloydal szemben.

(A Lloydal kötendő szerződés indokolásának megvilágítása.)

A trieszti Lloyd-társulattal kötött szerződés indokolása úgy van szerkesztve, hogy igen tág tért enged a bírálatnak; és pedig először azért, mivel hallgatag átsiklik azon gazdasági visszasságok felett, melyek a Lloyd-szerződéseknek természetes következményei, s melyek indokolására nem talál mentséget; s másodsor azért, mivel oly indokkal akarja a szerződés elfogadását tetszetőssé tenni, mely valótlanságon alapul és egészen elesik.

A trieszti Lloyd úgy mutatja be magát a közönség előtt, mintha a monarchia összes tengerészeti érdekeinek egyedüli képviselője lenne, és erre csak annyiban van joga, a mennyiben a monarchia tengerpartján nincs más gőzhajó-társaság, melynek vonalai a korszerű vasuti közlekedéshez csatlakozva, az államnak forgalmi rendszerét kiegészítenék a tengeren; mert köztudomás szerint csakis a gőzhajó-járatok képesek a tengeren-túli forgalmat és kereskedelmet közvetíteni; mert általuk nem csak a forgalom függetlensége és annak áldásos kiaknázása biztosíttatik az ország terményei számára a külpiacon, hanem a termények versenyképességét is csak az olcsó tengeri ut hatványozhatja.

A trieszti Lloyd tehát arra volna hivatva, hogy a 11,000 mérföldet meghaladó monarchia összes tengerészeti érdekeinek és kívánalmainak megfelelően, és ezért ezen szempontból is kell azt megvizsgálni és megítélni. Hogy ezen feladattól igen messze elmarad, azt mutatja egyebek között azon nagyon sajnós és flagrans eset, miszerint e monarchiának 36 millió lakos-

51372 00565514

sága az északi-tenger kikötőire van utalva szükségletei beszerzésénél, melyek évenként 200 millió frt értéket képviselnek pusztán olyan terményekből, a melyek az oceán-tuli termelési vidékről származnak.

Hogy a trieszti Lloyd mily parányi szerepet játszik a két állam gazdasági életében, kitünik azon tényből, miszerint a lakosság számához s a két állam kiterjedéséhez képest, igen jelentéktelen számú hajóval bír; mert első pillanatra fel fog ötleni mindenki előtt, még a kereskedelmi és tengerészeti ügyekben járatlanok előtt is, hogy 70, részben hasznavehetlen gőzössel, lehetetlen a culturalis tekintetben már meglehetősen előre haladt osztrák-magyar monarchia összes behozatalát és kivitelét közvetíteni, főleg ha tekintetbe vesszük, hogy az importszükséglet évről-évre jelentékeny progressióban növekszik.

Ezen elhanyagolásnak az a következménye, hogy monarchiánk hajózási viszonyai más államokkal nem mérkőzhetnek (habár a világ egy államának sincs több és jobb anyaga), és egyáltalán nem felelhetnek meg azon kívánalmaknak, melyeket a két állam, tekintve kitünő tengerpartját, kereskedelmi hajórajával szemben méltán támaszthat. Továbbá abnormis hajózási viszonyokra mutat nálunk azon körülmény, hogy a Lloyd egymaga járja be a monarchia összes gőzhajó vonalait; a mi valóban hallatlan visszásság. Más észszerű államokban, az összes tengerparti hátországok a sokaságnak engedik át e feladatot és mindezek együttes erői is csak úgy felelhetnek meg hivatásuknak, ha folyton tartó élénk és kölcsönösen felélesztett békés versenyküzdelmet fejtenek ki a tengerészeti munkában.

Ezen kizárólagosság, ezen egyedúraskodás tengerpartunkon, gazdaszatilag, minden irányban igen károsan hat; s oly időben, midőn a politikai hatalmi állás a gazdaságival egészen összevág, mégis csak meglehetett volna várni azt, hogy egy rendkívül fontos nemzetgazdasági ügy indokolásának a kellő komolyságot fogják szentelni, melyet a közjóllét s vele együtt

a monarchia hatalmi állása megkiván; fel lehetett tételezni, hogy a mindenütt figyelembe vett s jónak bizonyult gazdasági elvek teljes mellőzéseért a mentségek elő fognak adatni az indokolásban, s hogy legalább abban enyhítő aequivalens fog ajánlhatni az iszonyatos kinövésekért.

Például tudva van:

1. Hogy az angol, francia, hollandi stb. forgalom tisztán több kikötő erőteljes versenyének lépcsőjén küzdé fel magát mai állására, s hogy Olaszország, valamint a német birodalom legujabb időben kikötőinek versenye által fejleszték és növelték nagyra forgalmukat a tengeren (lásd Preuss. Archiv für Handel und Schiffart).

Nincsen annak semmi értelme, hogy miért kelljen a kikötők ezen versenyét a Lloyd-szerződés által nálunk vas kézzel elfojtani, s csupán Triestben központosítva tartani; s kérjük, vajjon oly nagy fontossággal birnak-e a Lloyd szolgálatai, hogy ezekért meg legyen engedve, a kikötőknek a tengeri forgalom fejlesztésére multhatlan szükséges versenyét a szerződés által egy évtizedre lenyügözni?

Továbbá kérdeznünk kell, s a törvényjavaslat indokolásának felvilágosítást kellene adnia arra nézve, hogy

2. minő egyenértéket nyújt a Lloyd azon kiszámíthatlan hátrányért, hogy ugyanis a szerződés megszünteti az elengedhetlen kölcsönös hatást a nemzeti hajózás és hazai kivitel közt, (melyeknek ugy kell állni egymáshoz, mint az ok és okozat), ennek következtében a tengeren-tuli importot ugyszólván más államoknak zsákmányul engedí oda és ily módon a hajózást megakadályozza abban, hogy mint a nemzeti termelés tényezője, megfelelően természetes rendeltetésének?

Mert ez a tulajdonképeni oka annak, hogy a monarchia hajózásából s összes, helytelenül kiadott áldozataiból nem huzhat semmi kézzel fogható, említésre méltó előnyt.

3. Köztudomásu, hogy a hajózás mindenkor és mindenütt igen jövedelmező üzlet, feltéve, hogy a járműveknek üzemük

egész ideje alatt mindenkor teljes szállítmányaik legyenek; ennek következtében a hajózási igazgatóság egyedüli feladata »szállítmányokról gondoskodni«, s a trieszti Lloydon kívül minden más hajózási társaság a jövedelmezőség érdekében legelső sorban is szállítmányokat biztosít magának.

Az ily társulatok fennállásuk és felvirágoztatásuk érdekében az államtól nem követelnek és nem követelhetnek mást, mint oly állami rendszabályokat, melyek az áruk összefolyását vonalaikra előmozdítják vagy garantirozzák.

E célra különböző korszakokban, különböző, a korszaknak megfelelő politikai és kereskedelmi viszonyoknak megfelelő rendszabályok vétettek alkalmazásba; de *pénzsubventio*, mint *fond perdu* soha. Így például a gyarmati törvényhozás megtiltá idegen hajóknak a forgalmat és biztosítá ily módon azt, hogy az ország saját hajózása számára szakadatlanul legyen *hajóteher* vagy fuvar.

Az autonom vámtarifák idejében az ugynevezett különbözőzeti vámok biztosíták az illető ország hajózása számára az áruk összefolyását.

Ezen kedvezmények első sorban közvetlenül nemcsak a fogyasztásnak váltak előnyére, mivel olcsóbb volt a nemzeti hajózás által való áruhozatal; hanem közvetve magának a hajózásnak is hasznára volt ez, mert megkapta azt, a mire szüksége volt, t. i. a *fuvar*.

Pénzsubventiók ellenben az áruknak soha nem válnak hasznára, hanem csak közvetlenül a hajózási társulatnak, melynek számára azonban csak a szállítmányt kellene garantirozni. A subventiók káros befolyása alatt a fuvardíj szabás inkább felemeltetik mint leszállítatik, a kivételes egyedárusági helyzetnél fogva, melyet egy ily intézet a tengerészetben elfoglal; mint ezt a trieszti Lloyd-társulat példája eléggé megmutatja, mely a trieszti kereskedelmi testületnek annyi panaszra adott alkalmat. — A nemzeti hajózás serkentése és fejlesztése az ily kedvezményeknek soha nem áll utjában, sőt inkább ezen intéz-

kedésnek előmozdító hatása van a tengerészeti forgalomra, mert a hajózásnak kedvezményt nyújtó vámok csak oly mértékben adnak előnyöket, a mily mértékben a hajózás a nemzeti behozatal és kivitel érdekében tevékenységet fejt ki, az anyaország szükségleteinek szolgál és azokat kielégíti. A Lloyd esetét ott képzelni sem lehet, hogy a társulat idegen állam érdekeinek legyen híbérese. Mert miután a különbözeti vámok csak a társulat saját tengerpartján érvényesek, kényszerítik a tengerészetet, hogy egész tevékenységét saját hazájának szentelje, és ha az ily tarifák például nálunk érvényben volnának, soha nem engednék meg azt, hogy egy trieszti hajózási vállalatnak idegen tengerparton legyen a főüzlete, s hogy mérföldeinek legnagyobb részét a posta állűrügye alatt a Levante mentén helyi járatokban tegye meg és csaknem kizárólag az ottani kereskedelmi érdekeknek szolgáljon, s onnan huzza legnagyobb jövedelmét.

Miként lehetséges az, hogy egy ily vállalat még Ausztria subventióját is megkaphatta, ez valóban nehezen érthető. A gyarmati törvények vagy a különbözeti vámok uralma alatt egy ily gazdasági szörnyszülött nem érhetne volna el teljes kifejlődését.

Meg kell jegyeznünk, hogy egyáltalában nem akarunk itt a hajózási különbözeti vámok szószólói lenni, de igenis pártoljuk azon elvet, melyen azok nyugosznak, és a hajózásnak csakis azon állami segítyezését tartjuk megengedhetőnek, mely a teherforgalmat a gőzös vonalak szerint szabályozza; és ellenségei vagyunk minden pénzsubventiónak, mely a hajózást egyedárusítja, demoralizálja, azt a szükséges kereseti ösztöntől megfosztja és egy óriási élősdit növényynyé neveli.

4. mik az irányadó indokok arra nézve, hogy 2.200,000 ftnyi subventio adassék egy társulatnak, melynek hajói 9 mérföldnyi sebességgel járnak (oly sebességgel, mellesleg mondva, melylyel a világnak egy manöver képes gőzöse sem jár s mely

kitünón rentirozza magát minden magánosnak) s adassék a subventio két nagy népes államtól, melynek tengeren tuli termény-szükséglete ép oly jelentékeny, mint export képessége, ahol tehát egy nagy egészséges hajózásnak minden feltétele meg van adva, s utóbbinak csak hazája szükségleteire kell tekintettel lenni, hogy teljes rakmányt nyerjen s hol csak hajózásunk mostani hazátlansága utalja monarchiánkat az északi tengerre?

5. A közönségnek a triesti Lloyd-colosszalis bevételéről nincs helyes ítélete, s ez még megzavartatik azon határozat által, hogy a részvények csak 4^o/_o kamatot kaphatnak, mi által az a nézet támadt, mintha a Lloyd nem volna jövedelmező üzlet s következésképp a tőke távol is tartatik hajózásunktól, ámbar Európa minden államában országászati czélnek tekintik, a tőkét minden eszközzel a hajóépítés felé vezérelni.

E társulat bevételei tőkeösszehalmozásra fordittatnak, javításokban (régii hajók átépítése) és az egész részvénytőkének (tehát az arsenal bele számításával) évi 20^o/_o-os leírásában! és ezen mértéket nem ismerő eljárásnak és egyenesen hallatlan kezelésnek nem csak korlát nem vettetik, hanem ajtót, kapút tárnak. Továbbá mivel mentegetik azt, hogy ezen társulat hat millió részvénytőkével a hajóanyagért, fuvarokért stb. (a subvention kívül), 8 millió ftot vesz be és az egész üzleteredményt regiere fordítja, ámbar ő felsége még 1863-ban (aug. 2-iki kibocsátványával) elrendelni kegyeskedett, miszerint a »pazar üzletbe tett megtakarítások kimutatása képezi feltételét a subventio megújításának 1864-re.«

6. Midőn Bruck korában felkapták azt az eszmét, hogy Ausztria vezetése alatt 80 millió lakossággal egy nagy central-európai vámterület alapittassék — mint az actákból kitünik — a német tengerészetnek bizonyos előnyöket kellett ígérni, hogy az észak-német tengerparti államokat a keresztülviendő terv számára meg lehessen nyerni s őket a kigondolt vámterületbe lépésre rá lehessen birni, s az akkori kormány, mely semmiféle

gazdasági áldozatoktól nem rettent vissza, melyek által a hegemóniát Németországban magának biztosítani vélte, magas dynastikus és német politikai tekintetek által vezérelve, teljes öntudattal tette rá kezét saját tengerparti lakosságának és saját déli forgalmának legvitálisabb érdekeire.

Időközben a megváltozott politikai viszonyok által hiába valóknak bizonyultak mindazon áldozatok, melyeket a monarchia a Németországba belépés tervezett ábrándjáért elpazarolt, és immár elérkezett az idő arra, hogy a kormány saját országának az északi tenger kikötői javára háttérbe szorított érdekeit, hatalmának megszilárdítására és *állami valamint gazdasági függetlenségének biztosítására*, a maga számára igénybe vegye és végre azokra komolyabb figyelmet fordítson, mert ezen Németország számára hozott áldozatok rengeteg összeget képviselnek. Így például 3 millio áru amerikai árukért, melyek az északi tenger felé hozatnak be, a német tengerésznek csekély számitással 4 millio arany forintot fizetünk, és bizonyára legalább is egyenlő magas összeget adunk ki kiviteli fuvardíj fejében. A helyett, hogy minden erővel rajta volnának, hogy ezen tekintélyes összeg partvidéki lakosságunk számára visszanyeressék, nekik a Lloyd szerződés alakjában csak negativumot adunk. Mert ki volna képes tenger partunkon egy új gőzhajó-vállalat felállításának eszméjével megbarátkozni — ama tenger parton, a hol az állam a Lloydnak (a fuvardíjakon kívül, melyet a társulat a kereskedőktől beszed) a Fiuméből exportált 82,000 tonnáért, 7 frt subventiot fizet tonnánkint, tehát *többet, mint a mennyit már gőzösökkel az egész fuvardíj tenne!!!*

A fentebbi sorokban érintett alapelveken nyugszik valamennyi európai nemzet tengerészete. Ezek azon minden viszonyok között alkalmazandó elvek, melyek tökéletesen egyenletesen fejlődtek ki az egész világ összes kultur nemzeteinek természetes gazdasági organismusából, s melyeket soha nem lehet büntetlenül figyelmen kívül hagyni.

Az indokolás azonban tökéletesen ignorálja azokat, csak a Lloyd szerződés mellett kardoskodik, mely ama nagy és kipróbált alapelveket egyenesen arcul vágja, és ezen felfordult és káros eljárásért sem magyarázó, sem kimentő indokot nem hoz fel.

Ez az, amit nem csak mi veszünk észre kellemetlen érzéssel, hanem a minek hiányát kétségkívül minden szakférfi s még nagyobb mértékben a nemzetgazda fogja az indokolásban sajnosan érezni.

Az indokolás e helyett a szerződés politikai fontosságáról eszelősködik, aztán áttér a Lloyd által eszközölt mai napság jelentőséget vesztett potsaösszeköttetésre s művére több alapjában hibás és a hajánál fogva elővonszolt állítással teszi fel a koronát.

Már az indokolás sorrendje sajátságos s első pillanatra felismerteti azon felületességet és könnyelműséget, melylyel annak szerkesztője ezen, az egész monarchiára oly főfontosságú kérdést tárgyalta.

Azon szomorú tapasztalatok után, melyeket Ausztria-Magyarország a politika terén tett, méltán fel lehetne tenni, hogy a kormány-közégek belátják azt, miszerint hatalmi állást és befolyást az anyagi érdekek intelligens vezetése és erőteljes képvisellete nélkül gondolni nem lehet, mert minden politikai hatalom anyagi érdekeken alapul.

Joggal feltűnhet tehát, hogy ujabban egy közönséges szállító vállalatnak brevi manu oly politikai fontosságot tulajdonítanak, melylyel egy ily intézet csak az esetben birhatna, ha annak gazdasági értéke lenne.

Komoly, gondolkozó politikusokra az ily frasisok csak a czélzott hatással homlokegyenest ellenkező benyomást tehetnek.

Még gyarlóbb az indokolásnak a postai szolgálatra vonatkozó része. Ami abban a tengeri postáról az Oriensre és onnan vissza írva van, az nem lehet komolyan mondva, mert a felho-

zott állítások mitől sem állnak távolabb, mint attól, hogy a tényleges viszonyoknak megfeleljenek.

Minthogy a postának általában csak a kereskedelemmel kapcsolatban van practikus jelentősége, és Ausztriának via Ádria csak igen jelentéktelen, Magyarországnak pedig semminő kereskedése sincs ezen az uton a Keletre, és a postahajóknak 9 mérföldnél sokkal nagyobb sebességgel kell birniok, így tehát a posta-összeköttetés ezen irányban nem érdenel semmi áldozatot. Alexandriai postánk már régóta Brindisin át megy és onnan angol hajókon további rendeltetési helyére.

Konstantinápolyba Gyurgyevóig épülő félben van a vasut, s befejezése után Ruszcsukon át fogja a posta-szolgálatot közvetíteni.

Iztriában a Lloydnak a hátországgal való közvetlen vasuti összeköttetés miatt nincs többé postája, és Dalmátiába elveszti azt a munkában levő sinut kiépítése után.

De ha csak egyetlen egy igaz szó volna is abban, a mi a Lloyd posta szolgálatáról mondatik s ha komolyan venuék a posta czélszerű szervezését, akkor már régen egyenesen Fiuméből kiindulva és oda vissza befutva kellene a dalmát postának mennie, mert a tengeri posta soha nem megy az emporiumokba, hanem mindig azon tengerparti pontra, melynek legrövidebb tengeri utja van. Megy-e valaha a postahajó Calaisból Londonba Dover helyett? Ezen révpontot Angliába vagy a continensen azonnal áthelyezik, mihelyt egy új pálya oly helyet érint, melynek még rövidebb tengeri utja van.

De hogy Fiumenek földrajzi helyzete igazán soha ne juthasson érvényre, via Fiume Dalmatiába kisajkák közlekednek, melyek csendes tenger és szélszend mellett alig 7 mérföldet tesznek meg, viharban a tengert ki nem állják, majdnem életveszélyesek, *rendesen elkésnek*, s az utasnak még a legkezdetlegesebb kényelmet sem nyujtják: és innen van aztán az, hogy a dalmát posta- és személyforgalom nem a közel Fiumén át

veszi utját, hanem Trieszt felé a nagyobb gőzhajókon, melyek tulajdonságaik és nagyobb sebességük folytán a rövidebb fiu-meit utat paralysálják.

Tán a legnyomósabb indok arra nézve, hogy az orsz. képviselők egy része mért nem akarja az osztr. magy. Lloyd kérdését a tengeri keresdelem érdekei szempontjából megítélni, azon megszokott nézetten alapszik, hogy nevezett intézet a monarchia kétfelének közösügye, mely a kiegyezésnek kiegészítő részét képezvén, meg nem támadható anélkül, hogy a kormánynak nehézségeket ne okozon, és az egész kiegyezési művet ne kockáztassa. Ha szorosabb vizsgálat alá vonjuk azon kérdést, hogy a Lloyd miként jutott a közös ügyek közé s hogy miköze van azokhoz, akkor azt fogjuk találni, hogy nevezett hajózási társulat, mely 1855-ben igen rosz pénzügyi viszonyok közé jutott, első subventioját állami eszközökből Bruck báró közbenjárása folytán kapta meg, aki előbb hosszabb ideig Triesztben a vállalat élén állott. 1859-ben a Lloyd az állami pénztárból 3 millió ftra menő 3%-os kölcsönt kapott, hogy kárpótolva legyen azon veszteségeikért, melyeket állítólag az akkori idők háborus eseményei által szenvedett, s önként értetődőleg maga Bruck báró is volt az, ki elkényeztetett gyermekének ezen ajándékot megadta. Midőn az alkotmányos korszak Ausztriában kezdetét vette, nem egy szó emelkedett ugyan az ezen társulathoz folytatott gazdálkodás ellen, mint a képviselőház bizottsági jelentései bizonyítják [Ild. a pénzügyi bizottság harmadik osztályának jelentése 1864: XI. Pénzügyminiszterium. Subventiok. (Szükséglet 14. fejezet 1. czim) 14. Fejezet 14. B. *Iparvállalatoknak adandó segélyek* 1. czim Osztrák Lloyd]; de az államot oly mélyen bebonyolítva találták a társulat ügyeibe, hogy azt nem akarták elejteni. Az állam által adott segélyek összege 1865-ben már 17,5 millió frtot tett. A követelt reform az osztrák kormány által részben keresztül is vitetett, azonban annyira soha nem mentek, hogy a közügyre nézve előnyös hajózási

berendezés okszerű alapját a teendő változásoknál felismerték volna, nem hogy a Lloydot ezen értelemben gyökeresen újjászervezték volna. Midőn aztán 1867-ben az osztrák-magyar kiegyezés létrejött, választani kellett a között, hogy a Lloyd vagy közös ügynek nyilváníttassék, vagy hogy annak segélyezése kizárólag az osztrák fél terhérovassék. Magától értetődő, hogy Ausztria az előbbent választá és ezt keresztül is vitte, mivel egyrésről az ezen alkalommal megfontolandó kérdések iránt Magyarországon nem voltak tisztában, és más felől a nemzet figyelme más fontos, a kiegyezésre vonatkozó ügyek által igénybe volt véve, melyek a Lloyd kérdését jelentéktelennek tüntették föl.

A Lloyd kérdés most is megint mint a kiegyezés függeléke lép fel, hogy azt a nagy országos érdekekkel elválszhatlanul egybe kapcsoltnak tüntesse fel és a képviselőknél azon nézetet támaszsza, miszerint a Lloyd szerződést a kiegyezés kedvéért el kell fogadniok. Minden őszinte magyarnak be kell vallania, hogy eszébe sem jutna a Lloyd szerződésre és ezen részvénytársulat segélyezésére szavazni, ha a kérdés meztelenül és a szokásos káprázat nélkül állíttatnék eléje. A kormány is azt a látszatot kölcsönzi magának, mintha a Lloyd subventiora szüksége volna a kiegyezéshez, melyet vagy egészben keresztül kell vinni vagy elejteni. De már mennyi változást szenvedtek a kiegyezési tárgyalások s az ezen pontra vonatkozó törekvései a kormánynak? Hol vannak ma a májusi stipulatiok, melyekre nézve oly kötelező megállapodások jöttek létre a két kormány között? Nem folytatánk-e alkudozást egy kereskedelmi szerződés tárgyában Németországgal, s nem tüzték-e aztán az autonom tarifát a napirendre, s a kormány újabban nem törekszik-e ismét kereskedelmi szerződésekre? És ha Magyarország a Lloyd subventio miatt nem akarja veszélyeztetni a kiegyezést, nem ér-e az Ausztriának ép annyit, mint Magyarországnak? Kétséssé merheti-e tenni Ausztria a kiegyezést, ha Magyarország nem szavazza meg a Lloyd subventiot?

E kérdésekre bizonyára nem lesz nehéz megadni a feleletet.

Ugyan mi egyéb szól hát a Lloyd közössége mellett az abszolút állam idejéből való átöröklésen kívül, mint a gyűlölt forgalmi politikai centralisatio a monarchia tulsó felének érdekében? Hallgassuk meg, hogy mit mond az oly nagy gonddal és a tengerészeti ügyekbe való belátással szerkesztett fiumei kamarai jelentés 1872—74. évről a 13. oldalon :

»Az 1867-iki VI. törvényczikk utolsó kikezdésében egy »határozat foglaltatik, a mely különösen jellemzi a trieszti »Lloyd gőzhajó-vállalatot, mely a külügyi hivatal alá rendeltetett. Ezen intézkedés szükségét csak igen nehezen »lehet felismerni. És valóban, ha a vasutak, melyek egyik országból a másikba mennek s az amalgamizálás jellegét hordják magukon, nem kénytelenek a közös külügyi hivatal jurisdictionjának alávetve lenni; — ha a két államfél területének »posta- és távirdaügye benső kölcsönös viszonyosságánál fogva »mindenesetre sokkal inkább követelhetne egyesített igazgatást és mégis élesen el van választva a két állam között, s ha »végre a hajók felszerelése is két elkülönített tengerészeti »hatóságtól (a triesztitől és fiumeitől) függ: akkor valóban lehetetlen belátni, hogy miért kelljen kivételt csinálni az osztrák Lloyddal.

»Miután nincsen közös posta, közös vasutügy, nincsenek »közös távirdák, nincsen közös tengerészeti hatóság, nincsenek »közös alattvalók, ebből az következik, hogy a kivétel az orientbe menő tengeri posta számára egyértelmű azzal, hogy a monarchia kétféle egy veszélyes szabadalmat alapítson, s hogy egy jog ruháztassék át egy külhivatalra, mely törvényszerűleg »kizárólag csak a magyar és az osztrák kormányt illetheti meg.

»Valamint az osztrák vasutak elviszik a magyar postát »és az osztrák postát, épugy használhatná a magyar posta a trieszti Lloydot; és megfordítva, az osztrák posta is használhatna egy jövő magyar hajózást a szállításra, mint ez a vasutaknál s a világ valamennyi államánál történik. Ez volna a

»természetes és az államjognak leginkább megfelelő. De a VI. »t.-czikk szövegezése által nemcsak a tengeri posta szolgálat »nyilvánított közönsnek, hanem hallgatag az is kimondatott, »hogy ezt kizárólag a triesi Lloyd lássa el, s egy közönséges »szállító intézetnek előjogokat adott, a mely által ugy szólván »a közös hadsereggel, a közös pénzügyekkel és a közös kül- »képviselettel egyenrangba és megfoghatlanul exclusiv fokra »helyeztetett.« A fiumei kamara ajánlja ezen nonsens törlését s azon passussal való helyettesítését, hogy gondoskodjék mindenik kormány a maga tengeri posta szolgálatáról.

A mit a kormány ezután még a szerződés előnyeül felhoz, azt a következő négy pontban foglalhatjuk össze :

I. Hogy az ujszerződés szerint a mérföldeknek 30% -a specialiter Fiume javára szolgál.

II. Hogy mind az, amit egy oly országnak, mint a magyar királyságnak tengeren tuli behozataláért és kiviteleért tenni lehetett, tökéletesen el van érve az által, hogy a Fiume-Liverpooli vonal (Triest-Fiume-Liverpooli vonalat kellett volna mondani) Lissabont érinti.

III. Hogy más államok magasabb subventiokat fizetnek a trieszti Lloyd számára előírányzottaknál.

IV. Hogy a hajózásnak és nemzeti termelésnek gazdasági összefüggé se tökéletesen biztosítva van az által, hogy a szerződés értelmében egy kormány-igazgató tanácsos és Lloydügynök számára Budapestten — sine cura alapittatik.

Az indokolás első pontjában foglalt azon állítás, hogy a tengeri mérföldeknek 30% -a a sz. István korona országai tengerpartjának javára szolgál, egyszerűn valótlan; s az igazságnak megfelelőleg azt kellene mondani, hogy egyetlen egy tengerészeti mérföld sem tétetik a mi tengerpartunk specialis érdekében.

A fővezetésen kívül a Lloydnak összes etablissementjai, javítási műhelyei, dockjai stb. Triestben vannak s tehát összes hajóinak, mint ezt mindenki beláthatja, a kinek tengerészeti

ügyekről csak felületes fogalma van is, a nautikus üzlet tekintetéből mindig oda kell vissza térni, s önként értetőleg onnan kifutni. Fiume ily viszonyok közt nem lehet, és nem is egyéb, mint a legközelebbi állomás.

Lehetséges ugyan papiroson kimondani azt, hogy Fiumeből kijelölt időben gőzhajóknak kell kifutni, és egy ily szabályzatot pontosan meg is lehet tartani; de az iránt nem lehet semmi kétség, hogy ezen hajók mindenkor előbb azon áruteherrel jönnek Fiumeba, melyeket az előbb említett helyen kaptak, s melyekért még ha mindkét tengerészeti piacz tarifái egyenlők is, csekélyebb fuvardijak fizettetnek (refactiak) mint azon áruktól, melyek Fiumében rakatnak fel.

Ez ép oly önként értetődő, mint igazolt következménye a trieszti domicilnek, mely ellen nem használ semmi rendszabály.

Oly gőzhajó-vonatokkal, melyek egy tengerészeti piacz specialis előnyére rendeztetnek be, egészen más fogalmakat kötünk össze. Ezen vonaloknak azon kikötő képezi kiindulási és végpontját, melyet emelni kell s melynek számára az állam valaminő alakban segélyt ad: specialis berendezések, szokásjogok (usanceok), külön díjszabások stb. kizárólag az illető kikötőnek kedveznek minden más tengerészeti piaczczal szemben, s biztosítják a számára a hátország áruözönét, mint ezt például a bremai és hamburgi Lloyd ügykezelésénél Bremára és Hamburgra nézve látni lehet. Csak ilyen okszerű tevékenység, a munkának megosztása és egészséges verseny által lehet megvetni az alapot a hajózás felvirágoztatására és a kereskedelem gyümölcsöző fejlesztésére. Ebben találjuk mi a birodalomhoz való hűséget, de nem az egyoldalú védvámrendszerben.

Azzal azonban, hogy egy gyengébb piaczt egy tulhatalmasabbal egyenrangba helyezünk és a díjszabásba azon határozatot vesszük fel, miszerint ezen gyengébb piaczt mint legközelebbi állomást érinteni kell, nem történik egyéb, mint hogy hiába kidobott a pénz.

Tán azon ellenvetést tehetnék, hogy a magyar kivitelre

nézve közönyös, vajjon pl. a liverpooli vonal Triesztből vagy Fiuméből indul-e ki, s vajjon a triesti Lloyd-e vagy egy nemzeti hajózási vállalat teljesíti-e azon a szolgáltatot.

Ezen ellenvetés megczáfolása végett a függelékben közölt bremai kamara jelentésére utalunk, hangsulyozván azt, hogy a kivitelnek főfeltétele, a nemzeti termelés előmozdítására szükséges viszonyokban, a fentartási és kereseti ösztönre alapított soha nem pihenő tevékenység, melyet Brema s minden más tengeri piac felmutathat. De még ezen irányban is nagyon elmarad Triest feladatától, melyet Austriával szemben teljesítenie kellene: teljesen el van szigetelve hátországától és üzletei inkább a körülte levő kikötők, mint saját országa szükségleteinek kielégítésére irányulnak; mint ezt számos hivatalos bizottsági jelentés s egyebek között az ő csász. és kir. Felsege parancsára készült is eléggé bizonyítja. Mindenekelőtt azon meggyőződésnek kellene gyökeret verni a triesti kereskedelmi testületben, hogy léte és boldogulása termelésünkkel és árunk forgalmával azonos.

De sajnos, ez nem történt meg.

Továbbá Triestnek a Lloydon kívül még egy oly gőzhajózással kellene birnia, melynek fennállása nincs tulajdoságos subventiók által garantirozva s egész tevékenysége megbénítva, hanem, mely kénytelen volna, kizárólag termelési vidékünkéről is a mi számunkra az import visz terhet a tengerentuli államokból megkeresni; egy oly gőzhajótársasággal, mely csak úgy létezhetne és prosperálhatna, ha a mi fa- és gabnakivitelünk (melyek bizonyára sokkal kedvezőbb exportezikkek, mint a westphaliai szén, a német hajózás versenyében a közelfekvő angolhoz) egész üzletének kiindulási és sulypontját képezn.

De ily hajózási vállalat sem létezik, a Lloyd azonban bizonyára képtelen jogos kiviteli igényeinknek oly mértékben szolgálni, mint azokat támasztani kényszerítve vagyunk, mert a Lloydnál nincs meg az ösztön arra, hogy korlátlan szolgálata-

tok által keresményre tegyen szert, nála csak az a rugó, hogy minél nagyobb nyeresége legyen a subventióból. És ugyanezt látjuk minden subventionált hajózásnál.

Ha tehát Magyarország mezőgazdasági terményeinek kivitelét az olcsó tengeri út felhasználására, tényleg emelni akarja, úgy a dolgok mai állásánál elengedhetlenül szükséges, *Fiume ban nemzeti hajózást alapítani.*

Mert eltekintve attól, hogy a Lloyd vonatai keletre mennek, nem lehet várni ezen intézettől, sem Triesttől, hogy kivitelünknek lendületet adjon és behozatali forgalmunkat magához vonja, mert míg a létező hajózási viszonyok tengerpartunkon fennállnak és gyökeresen meg nem változtatnak, még a természetes áruforgalom is, mint azt Dalmáciánál kimutatták, tengerpartunktól eltereltetik.

És most az indokolás második pontjához jövünk, s itt kénytelenek vagyunk bevallani, hogy mi a földtekének minden más nemzetével szemben határozott előnyben vagyunk!..

Hogy kereskedelmi viszonyainkat a két nagy amerikai termelési vidékhez kifejlesztjük, hogy ezen áldott országokkal gazdasági forgalomba lépjünk, hogy behozatalunkat onnan saját tengerpartunkhoz vonjuk és a Szt. István korona területének máris tekintélyes kivitelét az Atlanti oceánon át fokozzuk, erre rendkívül egyszerű recept iratik elő. Azon hatást ugyanis, melyet más népeknél az összes tengerészeti forgalommal és ezen alapuló kereskedelemmel idéztek elő, nálunk el kellene érni az által, hogy a Liverpoolba menő Lloyd hajók Lissabont érintsék!..

Habár a nagy gazdasági kérdéseknek ily gyermekes felfogása feleslegessé tesz minden ítézetet, mégis lehetetlen meg nem jegyeznünk azt, hogy a forgalom csak akkor vonul a saját tengerpartunkhoz, ha a fuvar *convenial*; hogy a fuvart szabályozni lehessen, nem elegendő a vonalak egyrésze, hanem az egész vonalat az eladási piaczig vagy termelési orszáigig, a honnan inportálnék uralnunk kell. Az indokolásban jövendő

amerikai viszonyainknak kecségtető és magasztalt intensivitása ez okból tehát nagyon is gyenge lábon áll.

Harmadszor azon vigasztaló biztosítást tartalmazza az indokolás, hogy más államok még magasabb subventiókat fizetnek, mint Ausztria-Magyarország. Ámbár már ismételve felhoztuk és különböző szempontból megvilágítottuk azon állítást, hogy a Lloyd-subventio nem szolgál a Szt. István koronaországainak előnyére, de sőt egyenesen káros ránk nézve, még sem mulaszthatjuk el, e helyütt azt az észrevételt közbeszurni, hogy az indokolás szerkesztője enuntiatiojával, úgy látszik, egy oly alapelv ellen vétett, melyet már az elemi iskolában tanítanak s mely szerint nincs megengedve különböző nemű dolgokat egymással összehasonlítani. Mindazon szerződéseknek tüzetes megvizsgálásánál, melyeket az indokolás felsorol, egészen más viszonyokat találtunk, mint a Lloydnál: más tonnatartalmat, más sebességet, már kőszénárakat. Kézzel fogható dolog, hogy oly hajók, melyek kétszer oly nagyok és oly gyorsak mint a Lloydjárművei, erősebb kőszénfogyasztást is szükségelnek. Ehhez járul, hogy a kőszénárak Délamerikában, majdnem kétszer oly magasak, mint Európában, s hogy a gőzhajó üzletet az ottani vizeken ezen arányban megdrágítják. Ezen felül mindazon társulatoknak kereskedelmi viszonyai és szolgálmányai, melyek a Lloyddal összehasonlítottatnak, minden irányban gyökeresen különböznek attól.

Annyi tény, hogy 9 mérföldnyi sebességgel az egész világon nem létezik tengeri posta, és hogy 9 mérföldnyi sebességű tehergőzösök, legjobb tudomásunk szerint, mai napság a föld kerekiségének egy országában sem kapnak subventiot. Csak a tengerészeti ügyek tekintetében nálunk uralkodó tudatlanságba helyezett bizodalom bátoríthatá szerzőt azon állításra, hogy vannak államok, melyeknek intézményei a Lloydra vonatkozókkal kiállják a hasonlatot.

A mi végül a kormány által kinevezendő igazgató tanácsost és a Budapestre helyezendő Lloyd-ügynököt illeti, egé-

szen megfoghatónak találjuk azt, hogy az indokolás a termelő országnak és a hajózásnak ama nagy gazdasági összetartozandóságát, melyet a nemzetek kereskedelmi története tanúsít, két sinecura kinevezése által elértnek véli. Ama nagyuri megvetés mellett, melylyel a többször említett okmány az állam-érdekeket és a közgazdasági alapelveket tárgyalja, egyebet nem is lehetett várni.

Hálátlan és fárasztó munka, megszokott viszonyok, megrogzött előítéletek és a laisser aller kényelme ellen harcolni, csak ilyenkor látszik igazán mennyire rabja az ember a szokásoknak. Ezen egyenetlen küzdelemben könnyen elcsüggedünk és hajlandók leszünk az elhatározást a mindent legyőző, mindent felderítő időre hagyni. Tíz év múlva Magyarország bizonyára nem fog oly Lloyd-szerződést kötni, minő az előttünk fekvő.

Még is magasztos s egyszersmind elszomorító érzés, látni azt, hogy másutt miként érnek el egy nagy czélt, s hogy ám-bár nálunk kéznél vannak az eszközök, a hazát hasonló magas fokra emelni, de fel nem használtatnak; főleg, miután tudjuk, hogy nem vagyunk képesek a megkívánt ékesszólást kifejteni, hanem csak egyszerűn és az igazat mondjuk meg itt.

Ezért legyen megengedve, rövid szavakkal egy példával a történetből és statistikából kimutatni azt, hogy másutt mit értek el oly viszonyok között, melyek a mai nap nálunk levőkkel meglehetősen analogok s tán több tekintetben még kedvezőtlenebbek voltak. A huszas években Brema el volt gyengülve a francia háborúk által, melyek ezen várost még keményebben sujták, mint a többi németeket, és a Vezer folyam elhomokosodása által, ami Bremát a tengertől elvágta, mert nagyobb hajók már nem futhattak be.

A nagy emlékekkel a Hanza idejére, kénytelenek voltak a polgárok belenyugodni abba, hogy a várost egy közönséges iparúzó helylyé alásülyedni lássák.

Ekkor 1827-ben a tengernél $8\frac{1}{2}$ mérföldnyire Bremától $1\frac{1}{4}$ négyszegmértöld tengerpartot vásároltak kikötőépítésre.

Az akkori időben, s a kis városra nézve nehezen előteremthető 600,000 tallér költséggel, egy medenczét építettek kikötőnek nagy tengeri hajók számára, s ezzel megszerezték a lehetőséget a tengeri forgalomba s később a tengeri kereskedelembé beléphetni; pusztán a lehetőséget, mert hogy a forgalmat tényleg oda is irányozzák, arra még további hosszas munka kellett. Tulhatalmas versenynyel szemben kellett tért foglalni. Északkeleten Hamburg, Németország legnagyobb kereskedelmi kikötője, az Elbával mint olcsó szállítási uttal a hátország belsejébe, délnyugaton Hollandia, nyugaton a mindenek felett hatalmas Anglia ellenében kellett versenyküzdelemre szállni.

Legelsőbben is amellet szóltak és irtak, hogy a városnak direct és rendes összeköttetésbe kelle lépni azon tengeren tuli piacokkal, melyekből Németország akkor az angol hajózás közvetítésével importját kapta.

Csak ezen tengeri vonalak létesítése után, s midőn a forgalom határozottan ezen vonalakra huzódott, helyezték ama Bremára nézve emlékezetes évtizedben a fősulyt a bremai kereskedelem fejlesztésére, s a törekvés oda irányult, hogy a tengeren tuli kereskedés is, mely még mindig angol kezekben volt, a mennyiben Németországot illeti, Angliától emancipáltassék. Ezen törekvés eredménye ismeretes.

Sokáig tartott, míg végre sikerült a harmadik tekintetbe veendő tényező, a pénzpiacz tekintetében is függetlenné válni Angliától; ezen utolsó vívmány már a legujabb időbe esik.

Ha meggondoljuk, hogy a harminczas években eredetileg a közlekedés számára felállított bremai tengeri vonalak csak vitorlás hajókkal létesítették, s ha továbbá megfontoljuk, hogy a kereskedelem ama nagy collossalis viszonyokban, mint azt a jelenkor ismeri, akkor nem létezett; közlekedés és kereskedelem tehát sokkal szerényebb határok közt mozgott, s ezért hatásai is sokkal lassabban és sokkal kevésbé érezhetőleg nyilvánultak; s végre, ha folyton szem előtt tartjuk azt, hogy Bre-

mának, környezete tulhatalmas versenyével kellett megküzdenie, akkor be fogjuk látni, hogy ezen városnak tevékenysége ránk nézve ép oly tanuságos, mint buzdító, valamint követésre méltó példa.

Mert ma Brema tengerészeti forgalma mintegy 1000 millió markot tesz évenként; van nagyszerű, önálló, nem subventionált gőzhajótársulata, a Bremai Lloyd, és saját kereskedelmi hajóraj, 200-nál több hajóból. Rizs, petroleum, dohányban a legnagyobb befolyást gyakorolja a piaczi árakra. Szóval Bréma közönséges szárazföldi városból elsőrangú kereskedelmi várossá fejlődött, a kedvezőtlen viszonyok daczára, és csak is polgárainak okszerű tevékenysége által. De ők jobban is tudták, mint a trieszti Lloyd, hogy miként kell a forgalmat a hátországgal fejleszteni; ők nem voltak alkalmi fuvarosok. Tanulmányozták, hogy a hátországnak mire van szüksége, s mit adhat cserébe, valamint hogy a külországok kikötőinek mik a terményei és szükségletei; és ily módon biztos alapra fektetett és tartósan fejlődő forgalmat és kereskedelmet léptettek életbe.

Azon képzett férfiak nagy számánál fogva, melyek az évek folyamán tengerészetünk által kiképeztetésüket nyerték, s minthogy tengerpartunkon derék matrózok is bőségben vannak: első sorban nálunk csak arról lehet szó, hogy a hajózási üzlethez megkívánt korszerű közlekedési eszközök beszereztessenek.

A hajózási vállalatok jövedelmezőségének főkélléke, a szükséges fuvarmennység, a megkívántnál nagyobb mértékben megvan nálunk. Midőn egy külföldi consortium transatlanti gőzhajó vonalak engedélyezése tárgyában régebben kérvényt intézett a kormányhoz, a kormány megbízásából szakemberek által tanulmányok tétettek és statistikai adatok gyűjtettek, melyek a miniszteri tanács számára kidolgozott elaboratumban foglaltatnak, ez teljesség és világosság tekinte-

tében nem hágy kívánni valót, s térhiány miatt itt arra csak ráutalunk.

Ha oly gőzhajó vonalak alapittatnak, melyek meghatározott időközökben Fiuméből a nagy tengerentuli emporiumokba futnak, ahonnan tömegáruinkat behozzuk, akkor a kecségtető nyereség az idegen kereskedőket is ráfogja birni e vonalak felhasználására, de egyszersmind arra is, hogy comptoirokat alapítsanak azon kikötőpiaczon, a honnan a hajók kifutnak. Saját tengerészeti kereskedelmünk ezen forgalomban a fennálló viszonyok alatt csak fokozatosan épülhet fel.

Midőn a hatvanas évek vége felé egy nemzeti hajózási vállalat alapítására vonatkozólag legelőször intéztetett előterjesztés a kormányhoz, gróf Zichy József, akkori fiumei kormányzó, a következő szavakkal nyilatkozott a terv felől:

»Ha a kormány és az engedélyért folyamodó társulat közt egyezés jön létre a hajózásra vonatkozólag, akkor alapköve lesz letéve egy nagyszerű vállalatnak, mely hazánk diszére szolgáland, a sz. István koronájához tartozó országok nemzetgazdasági fejlődésében forduló pontot képezend és Fiume felvirágoztatásának főemelyüje leend.«

Reméljük és óhajtjuk, hogy az országgyűlés ezen jelentőségteljes szavakat komolyan méltányolva, a nemzet közóhajának egy független nemzeti gőzhajózás létesítése tárgyában, közakarattal eleget teend, és a Lloyd-szerződést, mely ennek valamint a gőzhajózás fejlődésének általában utját állja, elvetni fogja.

De feladatuk egyszersmind azoknak is, kik az ellenzék túláradását a kiegyezés ellen meggátlandók, azt hangsúlyozák, hogy takarékosagra és munkára van szükség mindenek felett Magyarországon: most bebizonyítani azt, hogy e kijelentést komolyan vették, mert itt egy nagy pusztán fekvő tér terület mindkettő számára.

Faint, illegible text, likely bleed-through from the reverse side of the page. The text is arranged in several paragraphs and is difficult to decipher due to its low contrast and orientation.

Függelék.

Kivonat a bremai kereskedelmi kamara jelentéseiből.

1865-ik évfolyam, 10-ik oldal.

A német köszénnek folyvást növekvő bevitele (mi alatt a Németországból Brémába való bevétel értetik) itt még különös említést érdemel.

Miután a némethoni köszénnek nagyobb bevitele csakis az 1861-ik évben kezdődő mérsékelt szállításnak eleje óta tünt elő a vaspályákon; úgy ezáltal ilyenmü czikkekre nézve az olcsó vasuti szállítások czélszerűségének legjobb bizonyítéka nyujtatott. Mig azelőtt az itteni háztartásokban majdnem kizárólag angol szén használtatott; az utolsó években annak fogyasztása mindinkább csökkent. Az észak-német Lloydnak gőzösei is most már majdnem kizárólag német szenet használnak, mely szén nevezetesen a transatlanti gőzhajókon is kitünőnek bizonyult; ellenben: a német szénnek a tengeren-túli piaczkon való bevezetésére czélzó kísérletek, eddig nagyobbbrészt meghiusultak, miután a *köszén a tengeri hajók hátáig vivő vasuti szállítások által még túlságosan megdrágítottak*, semhogy az idegen piaczkon az angol köszénnel a versenyt kiállhatná.

A Brémától a *westpháliai szénterületekre vezető legközvetlenebb vasutvonalnak gyors helyreállítása*, miáltal ezen szénterületeket körülbelől 12 mértfölddel közelítenők meg jobban; képezi egyik *létfeltételét* ép úgy a *belföldi szénkincsek értékesítésének*, valamint a *német hajózás és révüzlet felvirágzásának*. — Ha még ezenfelül sikerülne, a *Raina-Weser-Elba-csatornának helyreállítása* folytán, a *Weser-piaczkokat némethoni szén, sőt, német vas és aczélnek nagyobb mérvü kiviteli kikötőivé* alakítani, s ezáltal a német északi tengerpartokon hasonlag kedvező viszonyokat teremteni, mint Angolhonban hová jelenleg német hajóinknak nagy része alteher (Ballast) gyanánt kénytelen vitorlázni, hogy onnan tegeren-túli piaczkok részére szénnel és vassal rakodhasson; ezen esetben Németországnak *kiviteli kereskedelme, tengeren-túli forgalma,*

és tengerészeti üzlete, egy jelenleg valóban alig gyanított kiterjedést nyerni, és Bréma egy nagyszerű világforgalomnak központjává válni fogna.

1866-ik évfolyam, 18. oldal.

A német kőszén ugyan még nem képez oly árút, mely a brémai nagy kereskedelemnek tárgyaként különös méltatást érdemelne, mert azon idő még mindig nem következett be, hol a Westphalia és a Weser közti lehetőleg közvetlen vasuti vagy csatorna összeköttetés által a német kőszénnek tengeren-túli országokba való kivitele lehetséges volna. Azonban ama tény, miszerint a múlt évben is, a német kőszénnek: Brémában és az alsó Weseren való fogyasztása ismét növekedett, igenis világosan emlékeztet azon nagy fejlődésre, melyre a német szénnek értékesítése még képes; semhogy annak ezen helyen való újbóli felemlítését elmulaszthatnók. Mily óriási befolyással volna az a német révüzletnek (Rhederer) és a némethouai kereskedelmi összeköttetéseknek a tengeren-túli országokhoz való fejlődésére, ha az aknáktól a tengeri hajókig való szállítási költségeknek tetemes kevesbítése által a német exporteur azon helyzetbe jutna, miszerint az angolországihoz hasonlólag, ő is a német szénét a világ minden irányában ép oly olcsón szállíthatná; ennek fontosságát nem szükség közelebb kifejtenünk. Nem lehet eléggé ráutalnunk, miszerint (mivel a szállításnak már csekély ártöbblete is, ama célnak elérését igen megnehezítheti) nagyon is sürgősen ajánlandó a szállítási utaknak: az aknáktól a tengeri piacokhoz és különösen a Westpháliától a Weser melléki rakodó piacokra való legközvetlenebb vonalban kiépítése.

1867. évfolyam, 18. f. oldal.

»A tömegárunknak kiviteli-képességén alapszik a német tengeri-kereskedelemnek jövője, miután a finomabb szállítmányok, valamint a személyek is mindinkább a vitorlás-hajóktól el, és a gőzhajók felé fordulnak. — Ama tömegárunk közt: kőszén és só, az első polcot foglalják el; minden természetes feltételek megvannak adva: azoknak az összes német keresedelem javára szolgálendő nagyszerű kivitelre való képesítésére.

Azon roppant nagy fontosság, melyet a kőszén a német kivitelre nézve (a westpháliai aknáktól — az éjszaki tengeri kikötőkig vivő elég olcsó szállítás mellett) elérhet, mindinkább méltatásban látszik részesülni; s az bizonynal a Weser-forgalom érdekében határozandó pályairányok megalapításakor sem fog figyelmen kívül hagyatni. Eddig ezen tekintetben mindazonáltal csak egy csekély kezdemény történt.

Eltelkintve a vasútforgalomra szánt mennyiségtől, nálunk átlagosan kőszénből behozatott :

1867-ben: 107,681 tonna = 491,868 tallér értékben.

Brémából kivitetett német kőszén-mennyiség :

1867-ben: 68,285 tonna = 315,119 tallér értékben.

Mily alacsonyak e számtételek, összehasonlítva azon magassággal, melyet elérhetnének, kitűnik abból, ha tekintetbe vesszük, miszerint Nagy-Brittaniából évenként: 9.648,216 tonna kőszén szállittatik ki, — valamint hogy: az 1867. évben nem kevesb mint 1150 hajó, körülbelül: 275,000 tonna horderővel, a Weser folyóról *rakomány nélkül alteherrel vitorlázott.* (in Ballast.) — Ezen hajóknak egy nagy része kőszénnel rakodhatott volna, ha ez a bár legkisebb haszonra való kilátással is, csekély szállítási nyereménnyel eszközöltethetett volna. A mig azonban: Bremerhavenben és Geestemündében a kőszén tonnája: 5¹/₄ talléron alól nem tehető hajóra, — mig az a Brittaniai kikötőkben csupán három tallérba kerül hasonló feltételek mellett, mind addig a német szénnek a külföldön az angollal való versenyére gondolni sem lehet. — Az alatt a brémai rév üzerek, valahányszor nyereményes szállitmányok hiányában hajóik részére szén rakományokat kívánnak szerezni, kénytelenítettnek utóbbiakat a Weserről Angliáig alteherben vitorláztatni; ily elvitorláztatások azonban a velök összekötött tetemes költségeknél fogva, csak is igen magas fuvardijak mellett eszközölhetők. — *A kivitelre alkalmas kőszénnek hiánya tehát: a német révüzletet a legtetemesebb hátrányba helyzi az angolországgal szemben; de nem csak őt magát, — sőt az összes tengerentúli német árú kereskedelmet, s avval együtt a német ipart is.* Világos, hogy oly piacokról való visszszállitmányok, hova jövedelmes kiszállítások akadnak, *mindég olcsóbbak lehetnek*, oly piacokéinál, melyek felé utóbbiak ritkán vagy soha sem kaphatók, — s hogy ennél fogva tehát: Németország, mihelyt kiendő kőszénnel birna, az ő tengerentúli országokból való árú behozmányait is olcsóbban eszközölhetné mint jelenleg; az idézett hiány tehát megdrágítja a közvetlenül behozott cikkeknek árát; ezenkívül azonban megnehezíti és akadályozza egyáltalában Németországnak némely transatlantikus országokkal való közvetlen összeköttetését, annyiban, hogy sok csekély értékű árúczik a német kikötökhöz való magas szállítási költség folytán annyira megdrágittatik, hogy a német belföldre nézve kedvezőbbé válik azon cikkeknek Angliából való beszerzése . . . azoknak direct behozatala tehát lehetetlenné válik. Természetesen, ezen indirect úton behozott árak is olcsóbbak lennének, hogy ha származási hazájukból hozzánk köz-

vetlen úton érkezhetnének. *Egy ép oly nagy hátrányt képez ama körülmény, miszerint országok, melyekkel Némethon mint vevő direkt összeköttetésbe nem lép, nem is nevelhetők a német ipar gyártmányainak fogyasztóivá; például: Németország, sokféle, általa fogyasztott keletindiai nyers-termékekért (mint az a nemzeti jólétre nézve végtelenül kívánatos és fontos lenne) nem fizethet német iparczikkeknak Keletindiába való eladásával, miután ama nyers terményeket Angliából szerzi, s Angolország kevés német gyártmányokat szükségel.*

Igy kitűnik, hogy a német kőszén vajmi tetemes mennyiségekben való kivételének lehetlensége: mindenelőtt a német révületet, ezután pedig az indok és következés láncolatánál fogva a német kereskedelmet és a német ipart a legérzékenyebben sújtja.

A kőszénterületekről a legközvetlenebb irányokban a Weser-kikötők felé vezetendő vasútnak építése, s a szénszállításérti vasúti díjszabásoknak legalsó mérvig való leszállítása, tehát: a német közgazdászati létnek legsürgősebb követelményeihez tartoznak.

Azon egész különbözet ugyan, mely a német és angol kikötőkbeli szénárak közt fenáll, *nem egyenlíthető ki csupán a vasúti díjnak leszállítása által; mindazonáltal már egy részletes kiegyenlítés is, — a jelenlegi árak különbségének kisebbitése lehetővé, tenné a német kőszénnek kivételét!*

A német révészet már régóta hozzászokott, kedvezőtlen viszonyok közt az angol verseny ellen küzdeni, — s az jelen esetben is lehetővé tudná tenni, miszerint oly csekély szállítási díjakkal érje be, hogy ezáltal az árkülönbözet kiegyenlítve s a külföldön a német kőszén olcsóságára nézve az angol által túl nem szárnyalva lenne! Világos, hogy a legkisebb haszon elég lenne számos hajóknak, alteher helyetti kőszénnek rakományára való ösztönzésére, — s ha jelenleg, daczára a magas elvitorláztatási költségeknek — sok hajó a Weser-ről Angliába küldetik szén-rakományért, ebből kitűnik, miszerint még ha a szén itt annyival drágább is lenne, mint a mennyivel ezen költségek a kőszén árát Angliában az oda elvitorláztatott hajókért megdrágítják, — mégis a német szénnek kivitele lehetséges maradna.

Azonfelül azonban a különbözetnek nem szabad mennie; mert avval a német tengeri kereskedelemnek Angolországgal való versenyképességének lehetősége megszűnnék.

Hasonlót mondhatni a sóról, azon cikkről, mely árúkereskedelmünkben a múlt év folyamán is csak alárendelt szereppel birt, miután a német sóművek a tengeri hajók megrakodására kellő mennyiségeket elég gyorsan és elég olcsón előállítani nem birtak. Sónak bevitele céljából is

a Weserről nagy mennyiségű hajók vitorláztak alteherrel (Ballast) Angliába.

Ezen cikknek kiviteli képesítése a német üzletre nézve ép oly messzeható horderővel bírna, mint a kőszéné.

Mindkét cikk: *kőszén mint kősó*, mondhatni határtalan mennyiségekben értékesíthető a transatlanti országokban, mihelyt az: kielégítő tömegekben, a megrendelés utáni rövid szállítási tartamokban, és olcsó áráért kapható. A révésznek, termelőnek, vasutaknak egyúttal legfőbb érdekükben áll: ezen két árucikk kiszállításának lehetővé tétele.

Németország közvetlen viszonyainak, az iparszegény, hanem nyers terményekben dús transatlanti tartományokhoz való fejlesztése képezi a *Hanza-városok* feladatát; miknek legsürgősb érdeke ezen pontban mint sok másban a német ipar érdekével teljesen párhuzamos. Az összes nemzeti iparnak az angolországihoz hasonló mérvbeni nagyszerű felvirágoztatására való előfeltételt képez: a tengeri piacoknak kiterjedt transatlantikus kereskedelme, s minden, mi utóbbinak szolgál, hasonmévben az előbbit is előmozdítja. Így e két érdek egymástól el nem különíthető, s ha a Hanzavárosok ama tekintélyt, melynek világkereskedelmüket köszönhetik, megóvni törekszenek, úgy az ő: a német ipar gyámolítására célzó törekvéseiknek nem kellene ellenzékre találni.

1868-ik évfolyam, 15. oldal.

A mi a *kőszénforgalmat* illeti, az mindaddig nem bír különös kereskedelmi fontossággal, míglen abban a *német szén azon kiváló polcotot el nem érendette, melyet annak: a német ipar és révüzlet érdekében, — az összes nemzeti kereskedelem javára elfoglalnia kellene. —* Az áll ugyan, miszerint német szén-bevitelünk növekvőben van. Eltekintve a vasútforgalomra szánt anyagtól, ugyanis egyáltalában *kőszénmennyiségben* bevitetett:

1868-ban:	290,724 tonna	=	662,971 tallér	értékben,
1867	» 258,240	»	= 612,350	»
1866	» 184,212	»	= 431,910	»
1865	» 192,510	»	= 492,414	»
1864	» 157,710	»	= 385,124	»

Ebből azonban *német-szén* volt:

1868-ban:	245,964 tonna	=	529,798 tallér	értékben,
1867	» 107,681	»	= 491,868	»
1866	» 75,302	»	= 334,986	»
1865	» 72,077	»	= 331,350	»
1864	» 66,213	»	= 293,312	»

Az 1859. évben a *német-szén* = $4\frac{1}{3}\%$ -át-, s 1868-ban már = 92% -át fedezte az összes *Brenavárosi szén-szükségletnek*.

Mindazonáltal: a *köszénél nem a* (Westpháliából-Brémába való) *bevétel képezi a határozó mozzanatot*, hanem: a *kivitel*; ennek számtételei, fájdalom, még felette csekélyek, s ezek közt a »transatlanti-kivitel« épen nagyon is igénytelen. A hajószükségletnek betudásával, *német-szénmeny-nyiségből* innen *kivitetett*:

1868-ban:	142,068 tonna	=	298,322	tallér értékben,
1867 »	138,768	»	= 135,119	» »
1866 »	88,044	»	= 189,084	» »
1865 »	76,584	»	= 181,755	» »
1864 »	79,044	»	= 181,276	» »

A *transatlanti kivitel* azonban nem tett többet mint:

1868-ban:	8,196 tonnát	=	21,362	tallér értékkel, —
1867-ben:	1,584	»	= 6,206	» »
1866-ban:	1,284	«	= 3,488	» »
1865-ben:	1,208	»	= 3,506	» »
1864-ben:	3,864	»	= 10,349	» »

Ezután ugyan a múlt évben egy kis szaporodás tünt elő, — mindazonáltal az 1868-ki eredmény is, szemben azon fontossággal, melylyel a német szénnek kivitele bír, — roppant csekély és eltűnőleg igénytelen. Ama sokszorta elterjedt nézeteket, mintha a német-szén magában véve kevésbbé lenne kivitelre alkalmas az angolhoninál a kereskedelmi kamara nem találta igazoltaknak, sőt inkább bebizonyított, hogy a *minőség tekintetében a német köszén . . . az angolhonival igen is kiállja a versenyt*. Az exporteur-ök erőfeszítéseiknek bizonynyal mindinkább sikerülend: szenünket a külföldön meghonosítani; azonban az 1868. évben teljes szénrakományú brémai hajókat ért két tűzkáreset által világosan kitűnt: mily nagyobb gondossággal kell eljárni: ép úgy a köszéntermelők részéről az anyagnak megválogatására, — valamint a hajószállítók részéről a megrakodás minőségére nézve a kereskedelmi kamara elhatározta: egy kimerítő Enquête-nek a némethoni köszén kiviteli-képessége iránti összehívását, s ez alkalommal főfigyelmét a mondott két pontra fogja fordítani.

Hasonló nehézségek a *só-ügyben* nem mutatkoznak. Hogy azonban ezen fontos árúczikk, mely kereskedelmi statistikánkban most még a szénél sokkal kisebb számokban jelenik meg, máris nagyobb fontosságra nem tett szert, — ez ugyanazon indokokon alapszik, melyek a köszénkivitelnek is még rendkívüli akadályozását képezik.

Ezen indokok: az aknáktól a kikötőig való túlnagy szállítási költségek, igen magas vasúti díjak folytán, — továbbá: az aknák és kikötők közti közvetlen vasúti összeköttetések hiánya, — valamint végre: a bányáknál oly intézményeknek nélkülözése, mik egy nagy tömegekkel számító keresletnek, minden időben gyorsan és biztosan megfelelni bírnának.

Nem lehet eléggé ismételni, hogy a brémai árukereskedelem, valamint a brémai tengeri forgalom egy új korszak előtt áll, mihelyt: német köszén és német só külföldi versenyzőjűnkkel megmérkőzni bírnak. Fájdalom! ezen czélnak elérése nem kizárólag az itteni kereskedelmi osztálynak kezében fekszik!

1869. évfolyam, 31-ik oldal.

A köszénnek gondos felkészítése és tisztítása, s a tengerentúli elszállításra alkalmas fajoknak az aknáknál pontos vizsgálata, — valamint az aknáktól a tengeri hajóig való szállítás költségeinek kevesbitése képezik a német köszén tengerentúli kivitele emelésének alkalmas módszereit.

Az utolsó mozzanatra vonatkozólag, a dortmundi főbánya-kerületi egyletnek bányászati érdekekről szóló 1869-ki jelentésében ez áll: »a vasútgyvivősegeket, nevezetesen díjmérséklések eszközzésére azon körülmény indíthatná, hogy azok épen a nyári idényre, melyben a belföldi szénszállítás természetesen csekélyebb mennyiségre kevesbbül, mint télen át, — egy élénkebb szénforgalmat fognának teremteni. — Ha a vasút-igazgatóságok eddig az iparnak forgalmi eszközeik szaporítására czélzó ösztönzését ellenezték, — akkor többi közt ama aggálytól vezetették magukat, miszerint szekér- és mozdonytelepüknek egy része a nyári hónapokon át használatlan marad. — Mi sem lenne tehát azokra nézve üdvösebb: egy élénk szénforgalomnak ezen holt idényben a tengeri piaczkokra való kifejlődésénél.

1875-ik évfolyam, 18. oldal.

A Westpháliából az északi tengerkikötőkbe való leszállított vasúti köszén-díjszabályzat által, továbbá a német iparra és német révészetre egyaránt fontos német szénnek kiviteli képesítési kérdése ismét előtérbe lépett. Ezek folytán a kereskedelmi kamara indítatva látta magát, — a westphaliai bányabirtokosokkal való előzetes egyetértés nyomán, egy aziránti enquete-nek összehívására, valjon s mily módon volna lehetséges, a német szén kivitelének nagyobb lendületet adni, s a tengerentúli piaczkokon

a német terméket az angollal szemben versenyképessé tenni. Ugyanő c végből egy, a tekintetbe jövő viszonyokat részletező *kérdő-ívet* küldött a külföldi német Consulokhoz, azon kérelemmel, hogy ezen ívek kérdésre feleletek adassanak. Ezen Consulok többségétől a kérelem kimerítő modorban teljesített, s az érintett kérdésnek megvilágítására igen dús adatanyag került be. Ezen vizsgálatnak nem épen kedvezőtlen eredményei, a brémai kereskedelmi lap 1876. évfolyama 1268. számában, egyenkint közölve lettek.

D^s BALLAGI GÉZA.

