

## A HAJÓTRUST ÉS HATÁSA A BRIT IPARRA.

*A trustról általában.*

Magyarország iparára, kereskedelmére sem közönyös dolog, hogy a roppant arányokat öltött amerikai kereskedelem bír-e a tengeri közvetítés és közlekedés minden eszközével, van-e kellő számú kereskedő hajója, a melyen korlátozás nélkül, tetszés szerint való mennyiségben zúdíthatja saját iparczikkeit Európa piacaira. S ha a magyar nyerstermelésre, földművelésre, állattenyésztésre igen komoly következményeket vont az idegen hajókon Európába küldött amerikai búza, hús, olaj, kőszén s más nyersanyag, a közel jövőben még jelentősebb, szomorúbb eredménye lehet ránk nézve is azon nagy változásnak, hogy a yankeekereskedelem a tengeri fuvardíjak eddigi korlátozásaitól s a tengeri közvetítés egyéb akadályaitól jó részben szabadon, a mostaninál is *olcsóbban* árusíthatja majd Európában nyersárúit és élelmiszereit; és hogy az olcsóbb közvetítési díjak valószínűleg a tömegnek, a nyersárúk nagyobb mennyiségének exportálására is izgatják az amerikai kereskedelmet. És ha igen fontos ez ránk nézve, egyenesen veszedelmes lehet a többi ipari államokra. Különösen veszedelemmel fenyegeti a brit ipart és kereskedelmet. Az angol ipar fenomenális hanyatlása, a nemzetközi versenyben való visszaszorulása, a kőszén- és vastelepek kimerülése, az angol energia eltűnése, a nemzeti erő általános meglazulása, csaknem teljes indolencia a gazdasági téren: ma mindenütt ismeretesek. E folyóirat hasábjain\* e sorok írója is méltatta elég kimerítően azon veszedelmet, a mely Britannia kereskedelmi és gazdasági elsőségét gyökerében

\* Huszadik Század 1901. decz.

támadta meg. Az ott felsorolt bajokhoz ma újabb csatlakozott, olyan fenyegető baj, a mely az úgyis nagyon beteg brit ipart könnyen a válságba sodorhatja. A minden erőket, szellemieket, testieket, gazdaságiakat egy célra egyesítő nemzetközi, illetőleg amerikai kereskedelmi verseny céljának eléréséhez bámulatra méltó újabb cselekedettel közeledett. Olyan súlyos tanítást adott újólag a brit közvéleménynek, a mely okvetlenül megérteti majd minden angollal, a brit kereskedelem válságát; teljességében átérteti a brit nemzettel a trustöknek — a világlalomért folytatott küzdelem ezen legmodernebb, leghatalmasabb hadseregének — súlyát és fontosságát; s aki eddig nem hitte, — pedig maga Rosebery lord panaszolja, hogy az angol nemzet túlnyomó része még nem hiszi — most megtanulhatja a szakadásig feszült világversenynek nagyon is fenyegető és aktuális voltát. A lappangó veszedelemnek intő jelei mostanában sűrűn bukkantak a fölszínre, a nélkül, hogy az angol közönyösséget mozdítani, vagy cselekvésre vinni bírták volna. A londoni telefon-rendszer, az utczai közlekedés közvetítése yankee tőkének, yankee szakértelemnek a dicsősége s a yankee zsebekbe önti a milliókra rúgó hasznot. A brit nemzet olaj-fogyasztása az amerikai *olaj-trust* ellenőrzése alatt áll.

Alig félévvel ezelőtt a yankee dohány-trust betört Londonba, hogy előbb London és onnan a brit királyság dohánykereskedését meghódítsa. Eljárási módszere nagyon jellemző. Fölszólítja az idegen trust a leghatalmasabb helyi kereskedőt, hogy adja el az amerikai trustnek üzletét. Az üzlet értéke 15.000,000 korona, a részvényei árfolyama szerint; a yankee trust ígér az üzletért 20.000,000-t, vagyis 5 millióval többet a piaczi árnál. Ha elfogadják ezt a részvényesek, úgy azonnal visszakapják az üzletben lekötött összes pénzüket igen nagy nyereséggel. Ha nem fogadják el a trust ajánlatát, úgy meg kell küzdeniök a trusttel; viselni a veszteséget, a részvények árfolyamának s a nyereségnek letörését, csökkenését s a küzdelem végén mégis *féláron* eladni az előbb oly drága üzletet. Ilyen veszedelmet egyes kisebb tőkájű vállalat nem bírhat ki. Inkább előre kapitulál, mint a jelen esetben is. A yankee dohány-trust megvetette hát a lábát a brit földön s habár mostanában egy 360.000,000 korona tőkével bíró brit ellen-trust alakult amannak az ellensúlyozására s habár a küzdelem elke-seredetten foly Angliában és Amerikában (a dohányzók nagy gyönyörűségére), a győzelem a yankee zsebek felé hajlik. Hason-

loan tett ez évben az *ohioi gyújtó-trust* megalkotója, Columbus Barber, 100.000.000 koronával szervezett vállalat főrészesévé lévén, egy szép februári napon beállít a leghatalmasabb brit gyufagyár igazgatójához s mosolyogva fenyegeti meg: »Én ki tudom önöket kergetni a saját csizmájukból s így foglalni el a királyság gyufapiacját; de jobbnak tartom a békés megegyezést«. S a brit gyufagyár beolvadt az amerikaiba.

Hasonló komoly intelem érte a brit tengeri közvetítő ipart is. Egymás után vettek meg több hatalmas kereskedő-hajóvállalatot, így csak három éve, hogy sok izgalom között a német két főhajótársaságának birtokába kerültek a »Scotish Oriental«, az »East India Ocean« és »Atlas« nevű brittársaságok hajói; a brit lobogó helyét a német foglalta el s ma Bangkok, Borneo vidékén s másfelé eltűntek a britlobogók a tengerről. Kereskedelmi tekintetben roppant fontosságú dolog ez.

A yankee-kezekbe került nemrég a »Juman-vonal«; 1901-ben pedig igen kellemetlen meglepetést keltett a hatalmas Leyland-társaságnak a Pierpont Morgan által való megvétele. Azon tény folytán, hogy Morgan a 8000 millió korona tőkével szervezett aczél-trust élén áll, tulajdonosa több nagy amerikai vasút-társaságnak és más ipari vállalatnak, — nagy mértékben izgatta az angol-szász faj képzeletét Morgannak e sikere. A brit aggodalom azonban hamarabb elcsitult, mint Amerika öröme. Morgan kísérlete fényesen sikerült, nyugodtan és biztosan törekedhetett tovább, nagyszabású céljének megvalósítására. Ez a sok nagy »meglepetést« csináló üzletember, a ki terveiről előzetesen még üzlettársainak sem igen szól, célját most is oly ügyesen el tudta rejteni, hogy a brit közvélemény nem vette észre a kereskedelmét fenyegető újabb nagy veszedelmet; nem látta meg, hogy a *Leyland-társaság megvétele egy kitűnően kidolgozott haditervnek első sikerült taktikai húzása volt*. Morgan ezzel csak kipuhatolni akarta az angol közvélemény éberségét, energiáját és a brit kormány cselekvőképességét. Számításában nem csalódott az amerikai, midőn a brit nemzet lanyhaságára vetette számítását. Sikerült kísérlete után nyugodtan valósíthatta meg széles koncepcziójú tervét, az *európai és északamerikai tengeri közvetítő kereskedelemnek egy egységes amerikai központtól függő testületbe való tömörítését*. A legremekebb üzleti vállalat volt ez, a mit eddig egy ember megalkotott. Nem a tömege imponáló, bár közel 900.000.000 korona tőke\* van a vállalatban érdekelve,

\* Pontosan 820 millió korona 1902 május 15-ig.

hanem imponál az a merész terv és kiváló ügyesség, a mely ilyen nehéz és kényes nemzetközi bonyodalmakkal telített kérdést simán dűlőre juttatott s politikai és fontos gazdasági következménnyel bíró tervet pusztán »üzleti« jellegűvé tenni ilyen sikeresen tudott.

Hatása mindkét nemzet iparára igen nagy lesz. Egyszersmind bizonyítja ez a tény, hogy az Egyesült-Államokban olyan erőssé lett egy erőteljes kereskedelmi hajó-rendszer bírásának vágya, hogy nem győzik megvárni a természetes fejlődés eredményét, inkább készek áldozatok árán is idegen hajókat venni. Sőt e szándékot a yankee kereskedők az »United States Industrial Commission« előtt többször és világosan kifejezték. Állandóan figyelemmel kísérve a modern üzleti élet haladását s az Egyesült-Államok törekvéseit, bennünket nem lepett meg ez a legújabb trust. *Előre láttuk, hogy az Atlanti-Oczeán közvetítő kereskedelmének trustbe való szervezése csak idő kérdése\** (csupán azt nem gondoltuk, hogy a szervező nem Britannia, hanem Amerika lesz; és hogy a szövetkezéshez alkalmazkodik a német kereskedelem). Mert hiszen a modern üzleti élet fejlődésével szoros kapcsolatban van a centralizáció s kevés kilátás van arra, hogy csökken, vagy korlátozzatik. A szárazföldi transportban már régen érvényesül azon gazdasági elv, hogy a versenyt követi a monopólium vagy centralizáció. Nincs semmi különös ok arra, hogy a tengeri transport-kereskedelem is ne hódoljon ugyanazon gazdasági erőnek, a melyek amott érvényesültek\* s a melyek az ipari és kereskedelmi vállalkozás minden más terén is egyformán alakítólag folynak be. A hajóstársaságok egyszerűen elfogadták az általános gazdasági szervezkedést, a melynek döntő befolyását ma az egész kereskedelmi világ érzi, a melynek hatása alól menekülni lehetetlen. El kellett következni könnyen belátható időben az egymással és külfölddel versenyző angol hajóstársaságok trust-szerű egyesülésének, akár szereti azt a brit nemzet, akár nem. S valószínűleg nem is a trustbe való szervezkedés okozta a brit közvélemény háborgását, nem is a trust az oka az általános megdöbbenésnek, hanem az, hogy ezt a trustöt amerikai pénzzel amerikai ember szervezte, amerikai czélokra. Ha például Pierpont Morgan brit politikus volna, meg vagyunk győződve, hogy a brit közvélemény, sőt a brit birodalom ujjongva ünnepelné a nagy hajótrustöt s az egész brit nemzet az öröm paroxismusában úszva

\* Megemlítettem a Huszadik Század 1901. júl. és decz. számában.

dicsőítené azt a Morgant, a kit ma »gyilkos monstrumnak« tekintenek, »a kinek nincs más czélja, minthogy a rosszul szervezett brit kereskedelemnek halálos dőzéseket adjon« s »a ki nyugodtan készíti elő a földrengést azon czéllal, hogy fölfalja az egész világot.«

Mi azonban nem osztozhatunk e véleményben. A brit nemzet, brit állam, a brit gazdasági rendszer mulasztása nem lehet ok nekünk arra, hogy gyilkos kritikával rontsunk az új trustnek, s hogy elsirassuk a gazdasági liberalizmust, a melynek visszaszorításában ez a hatalmas trust újabb lépést jelent. Egyszerűen mi nem tekintjük az utolsó pár év alatt kifejlett gazdasági központosító irányt reakzionáriusnak; nem tekintjük olyannak, a melynek létezése ipso facto gátolná a közjó szempontjából fölfogott gazdasági haladást. A trust-rendszer első kialakulásában, a minők az amerikai »Standard Oil Trust,« a „*czukor-trust*” stb. a fogyasztó közönség kizsebelésére szervezett egyesület volt; a tőke gyalázatos összeesküvése volt ez az egyéni kisebb vállalatok összetörésére; az egyéni törekvést, a személyes vállalkozást nyomorította meg az eszközök válogatása nélkül. Fölszítta az egyes kereskedelmi ágak magános üzleteit, hogy eltörölhesse a versenyt, hogy megalkothassa monopóliumát, zsarnoki önkénnyel adófizetőjévé tegye egy ország, vagy kontinens lakosságát. Ezek visszaéléseit méltón világította meg kegyetlen nyíltsággal Lloydnak „*Wealth against Commonwealth*” című könyve. E könyv ítélete ment át a köztudatba nálunk is és uralkodik ma is a trustökről.

Az újabb trust-formákra azonban (Amerikában és Angliában) nem illik a régi ítélet, illetőleg elítélés. Mondhatni, hogy az olyan nagy trust, mint pl. az aczél-trust is a *nemzeti* iparpolitika irányát szabja meg. Valóságos federalis kormány, a mely a maga körében szabályozza a termelést és ezzel az árat, fékezi a korlátatlan versenyt, annyi sok gazdasági válságnak és veszteségnek okozóját aként, hogy megtörné magát a versenyt. A korlátok közé szorított — féktelenségbe nem csapható verseny, a haladásnak ez a hathatós fokozója, a fogyasztó és a munkás legerősebb protektora, — megmarad. De kénytelen alkalmazkodni a trust egyetemes irányt szabó politikájával, helyes vagy helytelen lehet ez a politika, de mindenesetre egyszerűsíti az egész ipar kormányzását. A mozgékony és sikeres kereskedelmi vállalkozásnak, a mely óriási területet ölel föl, a munkások ezreit foglalkoztatja, meseszerű pénzszegeket

köt le, birtokolja vagy ellenőrzése alatt tartja a nyers anyagnak és földolgozásnak igen nagy részét, az ilyen óriási tömegnek az újabb trust-adminisztráció sikert, mozgékonyt, biztosit; nem megbénítja, hanem fokozza vállalkozó kedvet, erejét és kitartását. A trust-kormány (igazgatóság) képviselői föltalálhatók a fővárosokban mindenfelé, folytonos érintkezésben állanak a világ minden részén a legújabb politikai és kereskedelmi mozgalmakkal s érvényesítik azokkal szemben, vagy felhasználják azokat azon kereskedelmi politika érvényesítéséhez, a melynek ők a trust-kormánytól megbízott képviselői. A hathatós és sikeres kereskedelmi igazgatásnak tehát példái. *Az individualizmust, versenyt el nem nyomó trust nem monopólium, hanem a mai viszonyok által kifejlesztett jogos centralizáció. A centralizáció a nemzet és köz érdekét szolgálja; a monopólium a közérdeket elnyomja, csak önérdekét ismeri.* A gazdasági-centralizáció szerintünk szükséges és hasznos, nem elnyomni, hanem segíteni való. A gazdasági monopólium káros és veszedelmes, vele szembe kell szállani az államnak és társadalomnak egyaránt. Az igaz a gazdasági centralizáció is, a monopólium is a versenytársakat leverni igyekszik. De míg a centralizáció csak méltányos és törvényes versenyben igyekszik versenytársát legyőzni, a monopólium nem válogatja eszközeit, ő minden áron győzni akar.

A centralizáció az erőnek jogos küzdelme, a legéletrevalóbbnak kiválása; »*the survival of the fittest.*« A verseny által korlátozott centralizáció: *párbaj*; a monopólium: *orgyilkosság* a közérdek szempontjából. A mai trust ilyesféle centralizáció. Biztosítja a nemzeti iparnak mindazt a jót, a mit a hatalmas gazdasági erők egyesítése adhat s *korlátozza meglehetősen* a központosításból eredő bajokat. A trust-szervezet előnye abban van, hogy a trust-ban levő iparnak megadja az óriási tőkében rejlő *minden produktív energiát*,\* biztosítja a

\* A Steel-trust jelentése szerint: „A kombináció egyértelmű a megtakarítással, mert nagy mértékben redukálja a termelés árát azzal, hogy közössé teszi a munkavégzés, a feldolgozás legjobb módszereit, kevesbíti a felügyelet költségeit és a piacravitel díját. Egyik gyárunk átveszi a másiktól a legjobbat s alkalmazhatjuk e legjobbat minden gyárunkban. Havonta jelentést kapunk arról, hogy mennyibe kerül iparunk minden ágában a földolgozás. Minden más irányban a legnagyobb mértékű megtakarítást szigorú ellenőrzéssel biztosítjuk s az anyag, munkaidő, munkaerő meggazdálkodását a lehető legmagasabb lókra emeljük.” *The World*. New-York, 1902 febr.

világversenyben a győzelmet. A jól szervezett amerikai trust kiárulja a világpiacra minden versenytársát, nem azért, mert munkásainak kevés bért fizet, *nem a munkáson nyerekedik*, hisz munkásainak ő fizeti a legjobb bért, hanem azért, mert *az ő vállalata a legnagyobb, a legmodernebb gépekkel felszerelt, mert olcsóbban, többet produkálhat, mint más.*

Biztosítja tehát a nemzetközi versenyben a nemzeti ipar sikerét, a fogyasztás érdekeit, hathatósan segíti a nemzeti vagyon gyarapodását, a nemzet gazdasági politikáját a nélkül, hogy az egyén vagy valamely osztály jogát föláldozná.

De az új trust tovább is megy. Nemcsak konszolidálja a gazdasági erőket s vele növeli kifelé a nemzeti ipar erejét, sikerét; befelé nemcsak biztosítja a nagy arányú gyártás, a legmodernebb módszer, a legújabb gépek által adott olcsóságot, — a mi végre is a fogyasztónak legfőbb érdeke — de gondoskodik a trust arról is, hogy a konszolidációnak ez a sok, nagy előnye a jövőre is megóvassék az individuális rendszer nagy hibájától, a fékezetlen, erőszakolt versenytől és a velejáró áringadozástól, veszteségektől. *Az állandóság elvét viszi be a gazdasági életbe addig a határig, a meddig az a köz érdekével ellentétbe nem jut.* Az aczél-trust legújabb évi jelentésének következő szakasza nagyon fontos gazdasági elvet állít föl: »A vásáruk kereslete akkora volt, hogy természetesen kínálkozott az árak emelésének alkalma. Habár vásárlóink — a rendelések sokasága miatt — magasabb árak ígéretével igyekeztek gyorsabb munkára ösztönözni, a társaság hajthatatlan maradt azon elve mellett, hogy *nem emeli az árakat.* Mert az a haszon, melyet az árak mozdulatlansága későbbben majd biztosít, sokkal reálisabb és maradandóbb nekünk is, országunk iparának is. Társaságunk e határozott magatartása, a nyersanyag és a gyári árúk árainak állandósítása folytán, nagy hatással volt egyrészt az egész piacra, másrészt hathatósan fokozta rendeléseink szaporodását, mert a megrendelők bizalommal nézhettek a holnapi árak elé.«

Igen fontos elvnek érvényesítése ez a gazdasági életben, a hol eddig egy századon át az erőszakolt verseny és újabban az erőszakolt cenzuralizmus, a monopólium nagy károkat okoztak, válságokat idéztek föl; állandó ingadozásban tartották az üzleti életet, vagy pedig zsarolták a fogyasztót.

Korántsem állítjuk azonban, hogy a trust-rendszer újabb fejlődése kielégíti minden kívánságunkat. Mert hiszen a köz érdeke még mindig a trust tetszésétől függ. Nincsen tudatosan

megvonva az a határ, a mely a jogos és szükséges konszolidációt elválasztja a káros és veszedelmes monopóliumtól. A köz érdekeit nem védi más, mint a meglevő természetes verseny, a tőkének halmozódásával járó azon benső természete, hogy új befektetéseket keres, új versenyvállalatokat állít. Másrészt a közt védi a közvélemény ellenőrzése, az a nagy nyilvánosság, a melyet a közvélemény a trustökkal szemben újabban vívott ki, hogy föltárják üzletük minden részletét őszintén és a valóságnak megfelelően. *Ezen erkölcsi felelőssége* az üzleti vállalatoknak a közzel szemben csak a legújabb és igen jelentős vívmánya Amerikának; s nem kis része van benne a trustöket nem igen szerető Rooseveltnöknek.

A trustök további fejlődése miként fog történni, miként alakítják a gazdasági viszonyok, a nemzetközi verseny élessége, a vámpolitika, az életre-halálra mérkőzés kényszerűsége, avagy az állami törvények beavatkozása, azt ma senki meg nem mondhatja. Az azonban megállapítható, hogy *ha* azon nagyszabású és liberális elv — a melynek kiformalódása a mai trustben kedvezően megindult — általánosan érvényesül a gazdasági életben és ha a köz érdekeit a monopólium ellen nem a gazdasági életnek önmaga teremtette eszközei — tehát akarunktól nem teljesen függő erő — biztosítja, hanem biztosítani tudja *öntudatosan* a köz maga előre; s ha megtudja vonni a centralizáció és monopólium határát: nemcsak a nemzet sikerét biztosítja kifelé, hanem közeledik az egész gazdasági élet azon majdnem ideális állapothoz is, a melyben »minden egyes iparág egyetlen nagy testület volna, a mely verseny nélkül, *a legteljesebb ökonómiával dolgoznék s a melyben mindenik iparág kényszerítve volna a közt ezen fokozott ökonómiának teljes jótéteményeiben részesíteni.*«

Az új hajótrust mennyire fog ez elvekhez alkalmazkodni, még bajos volna megmondani, főként, mert a hajótrust helyzete egészen új és sajátságos valami. Önként kérdezzük, mi célja van ezzel a szokatlan üzlettel az amerikai tőkének? A feleletet megkapjuk magától az Egyesült-Államok kormányától. Az Egyesült-Államoknak a tengeri szállításra hajójuk nincsen. Iparuk mesés arányokban nő és terjeszkedik s az iparárúk szállításáért idegen hajóknak kénytelen fizetni Amerika. Az egyik célja tehát az volt, hogy megszüntesse az Egyesült-Államok kereskedelmének viszás helyzetét. A kereskedelmi államtitkár a kongresszus utolsó ülészakájához tett jelentésében fölpanaszolja,



hogy »az összes amerikai exportnak és importnak csak 8,2%-át szállították yankee hajók. Helyzetünk a tengeren — ha tengeri hatalmunkat nem tekintjük — jelentéktelen. Amerikának egy gőzhajó-vonala van az Atlanti-Oczeánon át Európába — mondja Gage, — két vonal 7 gőzöse hasítja át a Csendes-tengert Ázsia felé és egy vonal 3 gőzöse megy Ausztráliába. A Caraibiai-tengerbe vagy az Isztmushoz és Dél-Amerika partjaira az Egyesült-Államoknak nincsen direkt összeköttetésük. A dolgok ez állása siralmas olyan nemzetre nézve, a mely több hajóépítéshez való anyagot produkál, mint bármely más nemzet s a melynek iparosai és mérnökei egészen hivatottak a legjobb hajóknak elkészítésére. Kevés hajót építünk; óhajtandó, hogy több hajó épüljön nálunk; s óhajtom, hogy a mostani kevés hajónk helyett sokkal több legyen a külkereskedelemben a yankee lobogó alatt.«

Égő vágy fogta el a nemzetet, hogy saját kereskedő hajói legyenek. Ezért terjesztette elő a kormány a jelen üléshez elé a „*Ship Subsidy Bill*”-t, proponálva abban, hogy adjon a nemzet 6.500.000 korona évi segílyt a hajóépítő gyárosoknak, a kik így versenyképesekké lesznek a külföldi hajógyárosokkal. E hajó-bili tárgyalásakor a nemzet hangulatának és önérzetének adott találó kifejezést Hanna, majd Frye senator márczius 3-án, rámutatván arra, mily gyengeség és szégyen, hogy „*olyan határtalan kiterjedésű tengerparttal, mérhetetlen vas- és kőszéntelepekkel, a világ legélesebb elméjű üzletembereivel, a természetadta erőforrások minden előnyével bíró ország, az Egyesült-Államok, majdnem küzdelem nélkül engedte meg „inferior” nemzeteknek, hogy elfoglalják a tengeri kereskedelem ösvényeit.*»\*

Az iparos és kereskedelmi világ megpótolja azt a, mondjuk, nemzeti önérzet szempontját a szükség szempontjával és üzleti czéllal. Joggal mutatnak rá azon szánalmas tényre, hogy olyan előnyökkel bíró kereskedő nemzet *összes exportja* bevételeinek 10%-át kénytelen az idegen hajóvállalatoknak fizetni. Joggal mutattak rá a »Senate Committee on Commerce« (a szenátus kereskedelmi bizottsága) előtt, hogy ha a múlt évi 40.000.000 tonna amerikai árút nem idegen hajókon szállították volna, az országban maradt volna a közvetítő kereskedelemért a múlt évben külföldieknek fizetett 1000 millió korona; és hogy valószínűleg a saját hajóvállalataikon a *szállítási díj leg-*

\* Idézve a „*World*” New-York és „*New-York Herald*”-ből. 1902 márcz. 4., 5.

kevesebb 25%-al olcsóbbá volna tehető, a mi évi 250 millió korona biztos kiadásnak eliminálása volna az Unió kereskedelméből.

De önálló kereskedelmi hajórendszert követel egy harmadik, *politikai kereskedelmi* cél is az Egyesült-Államok számára. Az utóbbi években általánossá lett a küzdelem a Csendes-tenger uralmáért. Egyforma heveséggel igyekeznek megkaparítani Britannia; Canada, mely ezért építtette transzkontinental vasútját, és szaporítja hajóit; Japán; Ausztrália; az Egyesült Amerikai-Államok; és Oroszország transz-ázsiai vasútja szintén ezt a főcélt szolgálja. A Paczific-é a jövő; »ott találkozik kelet és nyugat, mindkettő idegen területen. A kevésbé ismert, elhanyagolt, nem becsült Csendes-Oceán az események következtében olyan fontosságra emelkedett, hogy míg 16 év előtt a legkiválóbb brit államférfiak is alig voltak rábírhatók az Ausztráliához legközelebb fekvő nagy szigetek elfoglalására . . . ma a nagyhatalmak féltékenységgel őriznek még igen félreeső kis korall-szigetecskét is és a méretlen nagy Oceán tényleg érdek-szférákra van felosztva.»\*

A keleti kereskedelmi szupremácia tüzelte az Uniót a Fülöp-szigetek meghódítására; ezért költött e háborúra olyan sokat; ezért vette meg 1902 ápr. 26-án a Panama-csatornát, hogy végre átvágja Közép-Amerikát. Áruít igen gyakran kénytelen ma kelet felé Európán és a Szezi-csatornán át küldeni s még így is olcsóbb, — bár ez az út 16,000 angol mértföld, míg Amerika nyugati partjaitól Kína csak 5000 angol mértföld volna, — mint ha az amerikai transzkontinentális vasúton átszállítaná saját partjaira s onnan nyugat felé. Az Unió pénzügy-minisztere, L. M. Shaw 1902 április 26-án Pittsburgban tartott beszédében a spanyol-amerikai háborúról emlékezve így szól: »Jelt adtunk akkor a világnak, hogy szándékunk azt az »útczát« (az Atlanti-tengert érti), a melyben élünk, rendre szorítani. Ha 1898 tavaszán a kongresszus egyhangú szavazata föltárta volna az ajtókat, az Egyesült-Államok ma nemcsak azt az útczát őrizné, a melyben él, hanem az egész nyugati féltekét s vele a Csendes tenger mosta összes országokat és szigeteket.«

»Oly nagy kereskedelmi hajóhadat kell bírunk, a minőt az Oceán szellői még nem csókoltak, és azt amerikai anyagból,

\* E kérdést újabban igen sok könyv és újság vitatta meg, egyik legtanulságosabb, legalaposabb mű: Colquhoun's „Mastery of the Pacific” London, 1902, 21 shill.

amerikai gyárakban, amerikai munkával kell építenünk s amerikaiakkal.«

»Amerikai vagyon és energia, plus Hawaii és Filippinek, a melyek hozzánk tartoznak, plus isztumsi-csatorna, a mit megépítünk, plus kereskedő-hajóhadunk: fogják áthozni a *Pacific uralmát* az Union Jacktól (Britania) a »Csillagok és Sávok« lobogója alá.«

Ebből a környezetből indult ki Morgan, hogy megvegye, vagy Amerika szolgálatába vonja a brit és német hajótársaságokat. Közvetlen célja a hajótrustnek, hogy direkt összekötést létesítsen az amerikai produkció centrumaiból az európai fogyasztók ajtaihoz; és később Ázsiába is. Céljukat a trust szervezői nem is titkolják. Vas, aczélárúikat fölakarják pakolni Pittsburgban s azt *érintetlenül* szállítani Birminghamba vagy Wolverhamptonba. Mivel pedig Morgan háta mögött az öt legnagyobb amerikai vasútvonal milliomosai és az olajtrust szervezője, a »világ leggazdagabb« embere, Rockefeller áll, a kinek »annyi dollárral szaporodik a vagyona, a hányszor lélegzik naponta«. Könnyen megvalósítható lesz az, a mit Clement Griscom, a hajó trust előkészítője s tervezője mondott, május 7-én, a Daily Mail new-yorki levelezőjének, hogy »a nagy amerikai vasutakkal, kereskedőkkel és őstermelőkkel olyan egyezséget köt a trust, a mely lehetővé teszi, hogy az Unió bármely részéből direkte szállítsa Európába az árukat, alacsonyabb ár mellett.«

A közvetlen közlekedéssel óhajtották Morgan és társai elhárítani azt az állandó veszedelmet, a mely az amerikai ipart mindaddig fenyegette, a míg tengeri közvetítése idegen hatalmaktól függ. Olcsó, gyors és Amerikától függő közvetítést nyert ezzel az Unió ipara és kereskedése, a mi eddig épen nem volt meg. Egyszermind nyeresége is lesz azonkívül, mert a tengeri közvetítés eddig is roppant jövedelmet adott Britanniának. E jövedelem fokozható lesz most a pusztító verseny kizárásával; a trusttel járó sokféle megtakarítással; a vasutakkal való együttműködéssel; az amerikai kőszénbőség és olcsóság, a modernebb munkakezelés és a gépek nagyobb mérvű alkalmazása szintén elősegítik a megtakarítást. A trust közvetlen eredménye lesz az is, hogy Amerika *olcsóbban szállíthatja áruit* Britanniába és egész Európába; *a yankee kereskedelem versenyképessége nagy mértékben fokozódik, állandósága biztosítatik.*

Az atlanti hajótrust megalakulása azonban csak első nyilvánulása egy távolabbi nagy arányú fejlődésnek, a mely az

Unióban mindenki előtt tudva van. T. i. az aczél trust és néhány yankee milliomos *egyesíteni* akarja az amerikai 320,000 km. vasutak negyvennyolcz főbb vonalát; egységessé tenni a kezelést, ellenőrzést, szállítás díját. A fejlődés további célja pedig, hogy a lefoglalt s egyesített Atlanti hajótrust és a vasutak segítségével megszerezzék a Canada-vasút és hajó vonalakat és azután a Csendes-tenger uralmát Britanniától. Végül pedig hatalmukba kerítsék a főbb európai csatorna-utakat.

A dolog vakmerőnek s kissé hihetetlennek is látszik. De hát nem volt épen ilyen vakmerő s hihetetlen dolog pár év előtt a nagy vastársaságok egyesítése? Nem mosolylyal hallgatta-e egész Európa csak egy év előtt is Vilmos császár szavait, a miket a hajó-trust bekövetkezéséről Pierre de Segurnak mondott a múlt év júliusában, s a ki azt közölte is a *Revue de Paris*-ban? Az elevenjén talált yankee sajtó föl is sziszszent; a hírt a nemzetközi béke érdekében a német külügyi hivatal meg is czáfolta; de mindez el nem altatta a »rémet látó« német császárt, a ki a mostani nagy amerikai berontás idején oly okosan meg is tudta védeni a német érdekeket.

Íme így küzd a yankee nemzet jövő nagysága érdekében, mint állam; s az állampolitikájával párhuzamosan így indul hódító útra a trustbe szervezett kereskedelem és nemzeti vagyon!

Az atlanti hajótrust, május 9-én publikált hivatalos jelentése szerint, magában foglalja a *brittek-től* megvett »White Star« (ez a legrégebb és legnagyobb angol vonal) vonalnak Atlanti-tengeri és ausztráliai hajóit, a »Dominion-vonalat Boston-Liverpool között; az »American und Atlantic« vonalat, New-York, Philadelphia, Baltimore, London között; a »Leyland«\* vonalat, New-York—Boston—Liverpool között; »Ismay és társai és Richards, Miles-féle hajó társaságokat; továbbá a *holland-amerikai* hajótársaságot; a *német* »Hamburg-Amerikai« és »Észak-német Lloyd« társaságot. Összesen 300 hajót; a trust-höz való alkalmazkodásukat azonban bejelentették olyan hajóstársaságok is, a melyek még a trustön kívül állanak, ezek is a trust üzleti szabályait fogják követni. A társaság tőkéje a hajók értéke után megállapítva, 820 millió korona. A trust kifejezett célja, hogy megszüntesse a nagy hajóstársaságok között eddig dúló verseny-harczot, egységes, méltányos szállítási díjat állapítson meg, megszüntesse az anomáliákat, a sok pazarlást és veszteséget, a mit a társaságok versengése okozott.

Mindegyik társaság megtartja eddigi igazgatóságát és zászlaját, de egy központi igazgatóság állapítja meg az egész trustre az általános szabályokat, ez szabja meg a személy- és teher-díjakat, ellenőrzi a hajókat; kijelöli mindenik hajó útvonalát, kikötőjét s az árúkat, a mit fölvehetnek. A központi igazgatóság székhelye New-York. A trust-egyezség 14 évre szól, de 10 év múlva felmondható. Magához kötötte a trust a Harland és Wolf-féle hajógyárat, a mely Britanniában a legmodernebb s egyik legnagyobb hajógyár, 15 évre; de ennek egyezsége is fölmondható 10 év után. Azonban ezen 10 év alatt a társaság kötelezi magát, hogy egyetlen versenyző hajóstársaságnak sem épít hajót, csupán csak a trustnek; a trustben *levő két német társaság rendeléseit azonban* elfogadhatja. A trustnek *jogában áll hajóit az Egyesült-Államokban* készíttetni; a Wolff-féle gyár köteles a javításokat is végezni.

A német társaságok teljesen függetlenek maradnak pénzügyi tekintetben; *részvényeiket mind megtartják*; a brit kikötőkben tovább is megjelenhetnek, kereskedésüket azonban »bizonyos határon túl« nem emelhetik. A brit társaságok azonban *a német kikötőkben meg nem jelenhetnek*. A német hajók tartoznak a trustöt segíteni a trustön kívül álló hajóstársaságok leverésében.

Mindenik trustbeli társaság felelős az egésznek üzleti sikereért. *A brit vonalak részvényeiket* meg nem tarthatják, hanem átcserelik azokat *trust-részvényekért*, részben készpénzbeli kifizetést kapnak.

A hivatalos nyilatkozat tehát igyekszik pusztán »üzleti« egyességnek feltüntetni a dolgot, hogy megnyugtassa az ideges brit közvéleményt. Hogy e megnyugtató nem igen sikerült, bár a brit társaságok is igyekeznek rajta, az egészen természetes dolog. Méltán mutatnak rá, hogy a brit vállalatok függetlenségüknek csak külső formáit tartották meg, részvényeik kicserélése egyértelmű a trustnek való eladással. S ha nem ezt jelenti, hát a két német vállalat miért *tarthatta meg minden részvényét?* (A németek előre összevásárolták azt s hamarosan törvényben mondatta ki a császár, hogy idegen, vagy Németországon kívül élő német a német hajóknak birtokosa nem lehet.) Méltán idézik föl az aczél-trust hasonló esetét. Ott is hét különálló vállalat szervezkedett közös igazgatóság alatt. Az igazgató nevezte ki a társaságok direktorait, a kik azután a trust céljait szolgálták. Ott is tagadták, hogy a trustnek más célja lenne, mint a káros verseny megszüntetése s közös

»working-agreement« inaugurálása. És íme, most egy év multán kimondatott, hogy *a legközelebbi júliusban a társaságok önállósága megszűnik* s Morgan kormányzása alatt *az egész trust egyetlen testületté olvad össze*. Az aggódok joggal félhetnek, hogy a mostani aggodalmak lecsillapulása után, a new-yorki közép-pont összefogja vásárolni az egyes társaságok részvényeinek jó részét s egy szép reggelen Britannia arra ébred, hogy gyönyörű hajóserege idegen lobogó alá került. A trustnak az is a célja, ezernyi czáfolat ellenére is. Kitűnik ez az előzményekből; e mellett bizonyít a németeknek adott sok kedvezmény; a brit versenytársaktól való elvétele a legnagyobb hajógyárnak, hogy azoknak esetleges hajószaporítását akadályozza (a Tyne és Clyde mentén vannak még más brit hajógyárak is); ezt bizonyítja a »Morgan-syndicatus« keletkezése, a mely bírni fogja a tőke egyharmad részét: »14 éven ez a társaság fogja hajóit járattatni az Egyesült-Államok, Mexico, Nyugat-Indiák, Canada és Európa partjai között.« Es ezen idő alatt megtiltja, *lehetetlenné teszi* azt is, hogy azon hajótulajdonosok, a kik most hajóikat eladták, esetleges *újabb hajótársaságot* alkossanak. A brit társaságok jövőendő »morganizálása« mellett szól az a tény is, hogy *a trust Amerikában lesz bejegyezve*; a tőke amerikai kezekben lesz; az igazgatókat a trust igazgatója nevezi ki, a kik természetesen a trust céljainak szolgálatában álló emberek lehetnek csupán. Ezek után naivság volna azt hinni, hogy az amerikai tőkének pusztán *üzleti* kirándulása ez az egész; naivság volna föltételezni, hogy az önzetlen *yankee milliomos közel ezer milliót költ a rosszul szervezett brit iparnak megvédésére a yankee invázió elleni*. Maga az a gondolat, hogy annyi amerikai milliomos üzletember a saját országának érdekeit alárendeli a brit versenytárs érdekeinek a legélesebb ipari verseny idején, — egészen nevetséges. A cél világos és kézen fekvő. De alig érthető az a tehetetlenség, a mi a brit nemzetet elfogta abban az időben, a midőn »a nemzetnek legnagyobb szüksége lett volna messzelátó bölcseségre és napóleoni tettekre«. A brit kereskedelemnek sajnos, nincsen Morganja, a ki előbb és könnyen megalkotta volna a hajó-trustöt. A brit kormány — Rosebery szerint »a legtehetetlenebb, a mely eddig Britanniát kormányozta« — valóban szárnalmas és atavisticus mentegetőzéssel védte magát. Midőn a trust alakulásáról félévvel előbb három ország lapjai írtak, sőt az angol lapok a trust egészét közölték is, midőn egyik brit vállalat értesítette a minisztériumot, a kereskedelmi

miniszter azzal mentegetőzik, hogy nem volt »hivatalos értesítése« a trust megalakulásáról. Az angol admirális pedig — a ki több vállalatot szubvencionál a nemzet pénzéből — elégnek találja, ha visszavonul azon avult nézet mögé, hogy »a magánvállalatok ügyeibe való igazolatlan beavatkozás« lett volna a trustnek gátolása és ezt mondja abban a korban, a melyben Európa nagy államai, úgy mint az Unió, keztfogva saját kereskedőivel, gyárosaival, az állam minden diplomáciai ügyességét, a nemzet prestigeét s ha kell, katonai erejét adja oda a tőke támogatására; különben pedig hajlandó megmenteni a »szubvencionált hajókat«, vagyis 37 hajót akkor, a midőn a britt nemzet *közvetítő kereskedelme* áll a megsemmisülés határán.

Épen ennyire nem ismerte az angol kormány a búrok erejét s azért fizet a *nemzet 500 millió korona* hadiköltséget; ugyanilyen tájékozatlan volt Oroszország kínai terveiről is. Bezzeg nem várt hivatalos értesítést a német kormány, hanem összevásárolta a német hajó-részvényeket külföldön, a legteljesebb támogatást ígérte a német társaságoknak. Egy jól fölfegyverzett állammal szemben pedig a »mindenható« Morgan dollárjai is hatástalanok voltak; a német közvetítő ipar teljes diadallal került ki a támadásból.

Mindezekből kiviláglik, hogy a brit közvetítő kereskedelmet a legkomolyabb veszedelem fenyegeti s ezt a veszedelmet tőle már csak állami törvényhozás háríthatja el.\* A megerősödött trusttel, a yankee milliomosok kimeríthetetlen zsebei-

\* A londoni *The Times* érthetetlen optimismussal ítéli meg a helyzetet. Holott egészen világos, hogy Morgan és a többi vasútmágnás, — legenyhébben szólva, — *ellenőrzésük hatalmába* kerítették a legnagyobb brit hajó vonalakat az Atlanti-oczeánon, sőt a White Star-nak *Keletre és Ausztráliába* járó hajóit is. Hatalmukba kerítették egy igen nagy brit hajógyárat. Koncedálva azt, hogy az éles verseny miatt, a hajóstársaságoknak valamelyes szervezkedésre szükségük volt, azt nem értjük, miért kellett a szervezkedésnek *Amerikából indulnia?* A Timesből nem értjük meg, miért nem felelt volna meg *a brit kereskedelem s a brit vállalkozók érdekeinek a németekéhez hasonló egység?* A Times azt sem magyarázza meg, miért kellett *átcserélni a brit részvényeket amerikai trust-részvényekre;* és miért kellett a brit társaságoknak *meghódolniok,* míg a *németek teljesen függetlenek maradhattak?* A Timesnak elhiszszük, hogy Morgan jelenleg nincs ellenséges szándékkal a brit kereskedelem iránt; azonban azt gondoljuk, a brit érdekeknek mégis csak előnyösebb volna, ha nem amerikai versenytársainak, Morgannak és társának jóindulatától és pedig nagyon is kétes jóindulatától függene.

vei nyílt versenyben sikeresen magántársaság aligha mérkőzhetik.

A brit közvetítő kereskedelem tehát, megállapíthatjuk, hanyatlásban van; pedig egyik főfoglalkozásának tekintette egykor a brit nemzet a világ kereskedelmének közvetítését. Tíz év alatt vitorlánhajóinak száma 2.400,000-ról 1.600,000-re apadt; és 1890 óta; 2096 britt gőzös ment át idegen kezekbe, 1.836,509 tonna súlylyal. Sok esetben a tulajdonosok csak súlyos veszteséggel adhatták el hajóikat.

A brit kereskedelmi hajók megtartása pedig majdnem életkérdése a brit kereskedelemnek. *A transport ellenőrzése egyértelmű a kereskedelmi politika ellenőrzésével.* A kereskedelmi hajóitól függ az ország kereskedelmi és tengeri nagysága és e tengeri hatalomnak igen fontos része most idegenek befolyása alá került. Az idegen befolyásnak első eredménye lesz az amerikai kereskedelemnek *fokozott arányú benyomulása* a brit piacokra és pedig a redukálható szállítási díjak következtében *olcsóbbak* lesznek az árak, a verseny tehát élesedik. A brit ipart erősebben támadhatja meg Amerika otthon, gyökerében.

Az Atlanti-tenger szállítását ellenőrző s Nagy-Britanniát napról-napra »kanálból etető« Amerika a saját tetszése szerint szabhatja meg az élelmiszerek árait. A verseny valószínűleg itt is fokozódik, a mit megérez a magyar termelő is. Hogy Britannia nem tud megélni a saját emberségéből 6 hétig sem, ha éjjel-nappal nem özönlnek kikötőibe az élelemszállító hajók; hogy háború esetén a közvetítő kereskedelme idegenek ellenőrzése alatt van s azoktól függ, erre az esetre nem is gondolunk most. Az azonban kétséges előttünk, hogy a közvetítő kereskedelem bukása, avagy tetemes redukálása, idegenek kezébe való átengedés esetén miből fedezi Britannia importja révén előálló nagy deficitjét. Britannia importja ugyanis évi átlagban 4000 millió koronával több mint exportja.\* S igen sokan azt vitatták eddig, hogy ezen import-deficit egy részét fedezi a közvetítő kereskedelem, a mit évente 1500 millióra tesznek. A kereskedelmi szállításért fokozottan küzd Britanniával az Unió s Németországon kívül, Japán, Franciaország, Oroszország, Hollandia, Canadát, Ausztráliát barátságos versenyzőknek számítjuk. A közeli veszedelem fenyegetését aligha számíthatjuk a pesszimiztikus szem sötét látása rovására.

\* Huszadik Század 1901 decz. 432—434.



A brit tengerészeti katonáinak tartalékát tették eddig a brit kereskedőhajók emberei. Az eladott White Star-nak egyik legnagyobb büszkesége volt az, hogy legtöbb tisztje és embere egyszerre mind a Royal Navy Reserve-nek kötelékébe is tartozott. Idegen befolyás alatt álló hajók emberei, a brit törvény értelmében nem tartozhatik a tartalékhoz; viszont amerikai kereskedőhajókon is csak fölesküdt amerikai polgár tehet szolgálatot. A trust súlyos dőfést adott a brit tengerészeti tartalékának is.

A trust következése lesz bizonyos tiszta nyeresége az amerikai kereskedelemnek s vesztesége a britekének. Ha pedig a mostani irány állandóvá lesz, Britannia a nemzeti vagyonnak kincsekkel gazdag forrásait engedi át másnak.

A brit iparra méri a csapást a trust azzal, hogy csökkenti a hajózás körül fölépült és a hajó készítése stb. után élő hatalmas iparág erejét.

De a kereskedelmi szempontoknál sokkal fontosabb az, hogy a hajó-trust újabb bizonyítéka a gazdasági viszonyok mai átalakulásának. *A világ kereskedelmének súlypontja fokozatosan siklik át Britanniából Amerikába* és megzavarja azon viszonyokat, a melyeken nyugodott a brit hatalom sikere békében és háborúban. Britannia kereskedelmi hajóinak védelmére tartja óriási hajóhadát; költ arra rengeteg összeget. A közvetítő kereskedelem alapja a kereskedelmi supremáciának is, s a kettő elválszhatatlanul van összekötve. Egyiknek elveszte maga után vonja a másik veszedelmét.

A brit birodalom konszolidációjában is a kereskedelem elsőrangú fontosságú lesz. A közvetítő kereskedelem szervezétének, avagy azok jórészének amerikai kezekbe való átengedése ellentétben áll azzal a politikával, a mely politika Britanniát jelen pozíciójára emelte.

A nagy hajóstársaságoknak amerikaiak által való birtoklása nem fér össze a brit imperializmus nagy és messzeható politikájával. Hogy pedig ez a birtoklás és e birtoklás kiterjesztése az amerikai tőke célja, bizonyítja a sok hasonló nyilatkozat mellett világosan George W. Perkinsnek, a »Morgan et Co.« czég vezetőjének nyilatkozata:\* »A trust Amerikának juttatja a világ kereskedelmi hajóinak ellenőrzését. Amerikai érdek fog dominálni a trustben, az eredmények fogják ezt

\* „The World.” New-York, 1902 ápril 20.

igazolni. A tervezet nagy jótétemény lesz az ország bevitelének, kivitelének és nagy vasútainak. Hatását megérik a hajózók Mainetől Kaliforniáig; s kereskedelmi tekintetben elősegíti a jobb egyetértésünket Németországgal. Az igazgatóság és a tőke New-Yorkban lesz. S természetes, hogy Morgan olyan embereket bíz meg a trust ellenőrzésével, a kik az ő gondolkodásával s terveivel ellentétben nem állanak.«

Azt hiszszük, a brit törvényhozás segíthetné kereskedelmét annyira, hogy mindez rohamosan be ne következzenek.

*Ráczy Gyula.*