

A közraktár-kérdés Pesten a XIX. század közepén.

Pesti kereskedelmi körökben az ötvenes évek elején egyre általánosabb lett az a gondolat, hogy Magyarországnak a balkáni kereskedelembe erőteljesen be kell kapcsolódnia, és hogy ezen a téren elsősorban Pestre hárul jelentős feladat. Mind komolyabban és behatóbban kezdtek foglalkozni Pest helyzetével a balkáni kereskedelem szempontjából. Lassan megvilágosodtak a lehetőségek és kibontakoztak a feladatok. A kérdés iránt leginkább érdeklődő kereskedők 1852 április havában egy emlékiratot dolgoztak ki e tárgyban. Ebben utaltak Pestnek a balkáni kereskedelem szempontjából kedvező fekvésére, amely lehetővé tenné, hogy a Balkánról Középeurópa felé irányuló kereskedelmet a magyar főváros magához vonja, szinte itt központosítsa. E cél elérése érdekében azonban Pestnek rendelkeznie kellene mindazon árukkal, amelyeket eddig a balkáni kereskedők máshonnan, elsősorban Lipcséből szereztek be. Arra kell tehát törekedni, hogy az ottani ipartermékeket a balkáni kereskedő megkaphassa Pesten is. Másrészt a délkeleteurópai nyerstermények számára alkalmas piacot kell szervezni; így Európa különböző részei között a kézműáruk és nyerstermények cseréjét Pest bonyolítaná le. Az emlékirat szerint ennek a tervnek megvalósítására Pest megfelelő helyén külföldi áruk számára egy alkalmas »átviteli bazárt« kellene nyitni. Ezt az intézményt részvénytársasági alapon legalább 400.000 forintos alaptőkével meg lehet valósítani. A vásárokat a lipcsei tavaszi vásárnál korábbi időben tartanák, és így a kedvező időpont, a kisebb távolság, az olcsóbb szállítás Pest számára biztosítaná a Balkánnak eddig nagyrészt a szász vásárvárost látogató kereskedőt.¹⁾

Ez az emlékirat Pest kereskedelmi köreiben általános helyesléssel találkozott. A benne kidolgozott eszmét Oswald Antal — aki maga is résztvett az irat megszerkesztésében — nem sokkal később, 1852 július 12-én előadta a nagykereskedők testületének választmányi ülésén és indítványozta, hogy a testület kérjen engedélyt az uralkodótól a terv megvalósítására. Javaslatát elfogadták. A felségkérvény a háborús idők következtében lehanyaglott pesti kereskedelem felvirágoztatásának egyik legtöbb sikerrel kecsegtető eszközét látta a külföldi áruk számára fellátható tranzitóraktárban. Ezen intézmény által Pest kereskedelme kiheverné eddigi bajait, sőt kárpótolva lenne azon további veszteségért is, amely a magyar-osztrák vámhatár várható megszűnése révén fogja érní. De hasznos lesz az osztrák ipar számára is, mert megismerteti termékeit

azokkal a kereskedőkkel, akik eddig az örökös tartományokban nemigen fordultak meg. Kívánatosnak tartja azonban a folyamodvány a terv minél gyorsabb nyélbeütését, mert a szerb kormány ugyanilyen intézményt szándékozik Belgrádban felállítani és ennek megelőzése feltétlenül szükségesnek látszik.²⁾

A pesti nagykereskedőknek ezt a kérését maga Pest városa is melegen pártolta és külön feliratban ajánlotta Augusz Antal főispán jóindulatába.³⁾ A központi hatóságok csakugyan foglalkozni kezdtek a kérdéssel, aminek eredményeként a kerületi pénzügyi igazgatóság 1852 augusztus 24-én a terv részletesebb kifejtésére szólította fel a nagykereskedők testületét. A testület szeptember 9-i előterjesztésében a külföldi kereskedelem megkönnyítésének két módját ajánlotta. Az egyik szerint a külföldi árukkal érkező kereskedő számára vásári számla nyitnának, amint ez Lipcsében is gyakorlat; a másik mód pedig abban állna, hogy a kereskedő rendelkezésére bocsátanának olyan közraktár, amelybe külföldi eredetű áruját vámmentesen beraktározhatja és csak az értékesítés után fizeti meg az előírt behozatali vagy átviteli vámot. A hatóságok a felvetett két megoldás közül az utóbbi mellett foglaltak állást. A nagykereskedők testülete, egyes befolyásosabb tagjai révén az ügyben közbenjárva, a hivatalos állásponttól még közlése előtt értesült, és így, amikor a kerületi pénzügyi igazgatóság 1853 augusztus 26-án a közraktárral kapcsolatos tervek részletesebb előadását kérte, néhány napon belül, szeptember 1-re benyújtotta immár harmadik emlékiratát. E szerint a közraktár legelőnyösebb elhelyezést a Tömő-téren találna, minthogy a Duna mellett és az osztrák államvasutak indóházához közel, a közlekedés minden irányból könnyen elérhető. Az a körülmény, hogy a kincstár már régebben itt tervezte az újonnan felépítendő vámházat, nem sokban módosítaná az eredeti tervet, mert a tér közvetlen szomszédságában levő cs. kir. hajóhivatal és szekerészraktár felhasználásával bőszeges hely jutna a közraktárnak, amely eképpen legalább közvetlen összeköttetésbe kerülhet a vámhivatallal is. A testületnek ezen közléseivel azonban a tárgyalások jó időre meg is szakadtak. A közraktár kérdése, sőt maga az ezt felszínre hozó balkáni kereskedelmi probléma is a közben kitört krími háború miatt elvesztette időszertűségét. Meg kellett várni a háború végét. A krími háború pedig a Balkán kereskedelmi viszonyaiban nem csekély változást hozott.⁴⁾

A változás a birodalom és az ennek függvényeként szereplő magyar főváros kereskedelmét elsősorban az angol kereskedelemnek a Balkánon való nagyarányú térhódítása következtében érintette. Az angoloknak ugyanis szívós, következetes munka árán a XIX. század első felében sikerült a tengerparton mindenütt megvetni lábukat. Nemcsak délen, hanem keleten, a Fekete-tenger kikötőiben is. A part felől aztán lassan a félsziget belseje felé nyomultak. Kezdetben csak Drinápolyig ért a Balkán kereskedelmi életében az angol hatás, a század közepén azonban már a földrész egyetlen jelentősebb helye sem vonhatta ki magát alóla. Az angol kereskedők megjelenése pedig leginkább az osztrák kereskedelemre jelentett veszélyt. Az angol tényerés a krími háborút befejező 1856-i párizsi szerződés megkötése után még csak erősödhetett. Ebben a szerződésben sikerült ugyanis a bécsi kongresszus záróaktájának 108—116. cikkeiben lefektetett

elvet, a folyamhajózás szabadságát azokon a folyamokon, amelyek több államot szelnek át, a Dunára is alkalmazni. A szerződés 15—19. cikkei szerint a dunai hajózás semmiféle, a szerződésben világosan ki nem fejezett terhelésnek alá nem vethető és senki részéről nem akadályozható. Ezzel az oroszok által addig meggátolt dunai közlekedés megnyílt, és tartani lehetett attól, hogy ennek hatása legelőször az angol kereskedelem további előnyomulásában fog megnyilvánulni.⁵⁾

Az ausztriai kereskedelmet nagyon közelről érintő másik változás Lipcse szerepének a balkáni kereskedelemben való lassú, de állandó visszafejlődése volt. Ez a folyamat is már jóval korábbi időre nyult vissza. A század elején Lipcse kereskedelme a Balkán egyes részeivel, például Havasalfölddel és Moldvával élénkebb volt, mint az osztrák birodalomé. A német kereskedelmet azonban Anglia és Franciaország térhódítása, valamint az osztrák kereskedelemnek erőfeszítése fokozatosan háttérbe szorította. Lipcse jelentőségének összezsugorodását legnagyobb mértékben azonban a közlekedési viszonyokban beállt forradalmi változás okozta. A vasút- és a teherforgalom következtében szükségteenné vált a közvetítő vásárra járás, mert közvetlenül a termelőhelyről lehetett szállítani. E mellett a gyártási eljárás tökéletesbülése is károsan hatott a régi típusú vásárookra, mert az árucikkeknek nagyobb tömegben azonos kivitelben való készítése következtében le lehetett bonyolítani a vásárlást árumintával. A Lipcse által elvesztett piacot iparkodott Ausztria megszerezni, és ilyen módon a század 60-as éveiben az osztrák kereskedelem például az említett oláh fejedelemségekben a németet már húszszorosan felülmultha. Ausztriának a Balkánon való viszonylagos gyengülését azonban még ez a Lipcse rovására történt megerősödése sem tudta feltartóztatni, mert míg az egész balkáni kereskedelemnek a XIX. század 30-as éveiben az osztrák és német kereskedők körülbelül 60%-át bonyolították le, addig a 60-as évek elején már csak körülbelül 45%-ában részesültek. Ausztriában a balkáni kereskedelmi erőviszonyokban beállott eltolódással többé-kevésbé tisztában voltak, és az osztrák kereskedelmi érdekek kellő erejű megvédésére számos figyelmeztetés hangzott el, amelyet később tettek is követtek. A magyar kereskedelem szűkebb látókörű volt. Még jóideig a régi helyzet lebegett szeme előtt, a kereskedelmet még a régi formák között akarta folytatni és ezért igyekezett Lipcse nyomában haladni és mintáját követni. Olyan korban, amikor maga a szász város kelet és délkelet felé már csak legfeljebb a szörmekereskedelemben tartotta meg régi jelentőségét és a német vámunióon belül teljesen új alapokra fektette kereskedelmi életét.⁶⁾

A krími háború befejeztével ismét felelevenedett a pesti kereskedőknek a Balkán felé nyilvánuló érdeklődése. Rögtön a békekötés után meg akarták ragadni az alkalmat és iparkodtak megelőzni nemcsak Belgrád törekvéseit, hanem Bécset is. Fel akarták használni a dunai forgalom felszabadításából származó előnyöket, valamint a dél felé immár teljesen elkészült vasúti összeköttetést. A szükséges tőke is rendelkezésükre állt volna, sürgősen neki kellett tehát látni a tervek elkészítéséhez. Kern Jakab szorgalmazta leginkább a dolgot. 1856 elején a nagykereskedők testületének egymás után két választmányi ülésében is rámutatott a kérdés nagy horderejére és sikerült össze-

köttetései révén a bécsi Creditanstalt ígéretét is kieszközölnie a vállalkozás pénzügyi támogatására vonatkozólag. A nagykereskedők testülete szükségesnek látta, hogy tárgyalásaiba bevonja a polgári kereskedők testületét, és a két szervezet közös megbeszélése, majd közgyűléseiknek helyesítő határozata után áttette az ügyet a pesti kereskedelmi és iparkamarához azzal a kéréssel, hogy a kamara eszközölje ki a kormányhatóságok engedélyét a régi terv megvalósításához. A kamara előtt a pesti kereskedelem helyzete és fejlődésének lehetősége jól ismert volt. Állandóan foglalkozott ezzel a kérdéssel és tisztában volt a helyi kereskedelem fellendülésében várható szerepével. Eddig már két alkalommal intézett felterjesztést a kormányhoz közraktár létesítése végett és most is szívesen megragadta az alkalmat, hogy egy harmadik memorandumban is rámutasson jelentőségére. Felhívta az illetékes hatóságok figyelmét a monarchia kereskedelmének nehéz helyzetére, arra az éles versenyre, amellyel a Balkánon meg kell birkóznia, és felsorolta azokat az előnyöket, amelyek ebben a küzdelemben a hazai kereskedelemre egy közraktár felállítása révén származnának. Érvelése lényegében véve megegyezett a nagykereskedők 1852-i felsőfolyamodványának teljesen helyes gondolatmenetével, a dolog időszerűsége pedig csak még nagyobb súlyt kölcsönzött állásfoglalásának. Minthogy a kamara feliratával egyidőben a kereskedelmi testületek küldöttségek útján is feltárták a pénzügy- és kereskedelmi miniszterek előtt a pesti kereskedelem helyzetét, a központi hatóságok tárgyalás alá vették a magyar kereskedők kívánságát. Ennek eredményeként a kérdés elintézésével 1856 júniusában az országos pénzügyi igazgatóságot bízták meg, amelynek egy ebből a célból szervezett külön bizottsága éppen a párizsi béke határozataira való tekintettel a legteljesebb mértékben elismerte, hogy a közraktár felállítása súlyos károk veszélye nélkül további halasztást nem szenvedhet. Miután 1857 elején közölte a kamarával azokat az elveket, amelyeket a kormány az intézménnyel kapcsolatban a maga részéről irányadónak tekint, megindulhattak a részletes terv kidolgozására irányuló munkálatok.

A kereskedelmi és iparkamara a két kereskedőtestülettel karöltve hamarosan elkészült a munkával és 1857 május 1-én a részletes programot átnyújtotta a kormány képviselőjének. E szerint a szabadraktár felépítésére egymillió forintos alaptőkével részvénytársaság alakul. A beraktározók számára biztosítani kell az ilyen intézménnyel kapcsolatos, főként pedig a vámkezeléssel összefüggő valamennyi előnyöket. A társaság a maga részére 50 évre kizárólagos szabadalmat kér a közraktári, valamint az esetleges előlegezési és banküzletre vonatkozólag, továbbá adómentességet és felmentést a katonai beszállásolás alól. A kamara ezen munkálatára a kormány egyes közegei külön-külön megtették a maguk megjegyzéseit. Ezek során a belügyminiszter kijelentette, hogy legelőször a részvénytársaságnak kell megalakulnia és ennek kell előterjesztenie a vállalkozás tervét. Közölte továbbá, hogy a kizárólagossági szabadalmat csak bizonyos határon belül, a kért időnél rövidebb időtartamra és csupán Pestre terjedő érvénnyel adhatja meg. A kereskedelmi miniszter a közraktár jövedelmezőségére adatokkal támogatott felvilágosítást várt, míg a pénzügyminiszter annak az álláspontjának adott kifejezést, hogy csak a fennálló vámszabályokkal

megegyező üzlettervet fogadhat el. A kamara a kormány ilyen értelmű válaszát 1858 februárjában kapta kézhez és április 20-án terjesztette fel a különféle megjegyzésekre részletesen reflektáló újabb emlékiratát. Ebben részletesen kifejtette a beraktározási üzletben követendő alapelveket, különösen hangsúlyozva a beraktározott árukra a vámhitelezés fontosságát. Legalább 30 évre az egész monarchiára kiterjedő szabadalmat kért és megújította az adómentesség iránti előző kérelmét. A kormány azonban 1858 végén közölt újabb válaszában a vámhitelezést és az adómentességet ismét megtagadta, a kizárólagos szabadalmat pedig csak Pestre és legfeljebb 30 évre ígérte. A tárgyalások tehát hosszan elhúzódtak, és a két fél által képviselt álláspont csak nehezen közeledett egymáshoz.

A pesti kereskedők a közraktár által a monarchiában a balkáni kereskedelem terén szerephez akartak jutni. Legalább is a le hanyatló lipcsei vásárok örökét szerették volna maguknak, amint a vállalkozás egész tervében tényleg sokat vettek át a hasonló szász intézményből. A kormány ezzel szemben az örökös tartományok érdekeiből nem volt hajlandó a magyar kereskedelem javára engedni. Az osztrák kereskedelmi és ipari érdekeltségek körében a magyar terv amúgy is nagy megütközést váltott ki, és a legkülönbözőbb módon igyekeztek a bécsi központi hatóságokat a pesti kereskedők kérésének megtagadására rábírn. Ezekkel a birodalom nem magyar részeiből származó megnyilatkozásokkal több ízben, így például a reichenbergiek tiltakozásai alkalmával, foglalkozott a pesti kereskedelmi és iparkamara. Minden alkalommal részletesen megcáfolta és erélyesen visszautasította a gáncsoskodó érveléseket és követeléseket. A pesti közraktár-kérdés azonban az érdekelt magyar erők minden összefogása ellenére sem jutott el az 50-es években a megvalósulásig. 1859-ben ismét kitört a háború, a kereskedelmi és pénzügyi életben zavarok léptek fel, a sokat ígérő szép tervet megint félre kellett tenni.⁷⁾

A zavaros idők megnyugodtával, az 1860-as évek elején, a pesti közraktárak kérdése a helyett, hogy a már megkezdett úton végleges megoldást nyert volna, hosszú időre megakadt. A kereskedelmi testületek és érdekképviselések nem vették ismét fel a háború kitörése előtt elejtett fonalat. A megváltozott viszonyok között valószínűleg nem látták biztosítva a közraktárak felépítéséhez szükséges anyagi feltételeket. A kormány részéről kezdeményezést vagy akár csak támogatást nem lehetett várni. A bécsi körök a magyar kereskedelmet, sőt ennek szolgálatában a magyar közlekedést is elsősorban saját érdekük szerint igyekeztek befolyásolni. A magyar áruforgalmat Pest elkerülésével egyenesen Bécsbe akarták irányítani, az ország út-, de főként vasúthálózatát ilyen szempontok szerint kívánták kialakítani. A Pesten felállítandó közraktárak ügye kevés pártfogásra számíthatott a bécsi hatóságok előtt.

A pesti kereskedelmi köröket mindazonáltal tovább is foglalkoztatta ez a probléma, és a közraktárak létesítésének szükségességére vonatkozó nézetük a legkevésbé sem változott. Az intézmény megvalósítására azonban csupán egyes magárahagyott, gyenge próbálkozások történtek; különféle alkalmakkor felmerülő kísérletek, amelyek a végleges megoldástól valamennyien távolmaradtak és mindössze egy tényleg fennálló kívánság létezéséről tettek tanuságot. Így 1860-ban, midőn a pesti cukor-

gyár épületének további sorsáról kellett dönteni, mozgalom indult, hogy az épületet tranzitóraktárnak vásárolják meg, eredmény azonban a törekvést nem kísérte. Ilyen intézmény hiányát pedig az ország kereskedelme egyre károsabban érezte. Mindinkább szükségessé vált, hogy legalább az ország fővárosába vezető vasútvonalakon és a Dunán érkező, majd innen más irányba továbbszállítandó áruk elhelyezésére valamilyen alkalmas rakhely létesüljön. 1861-ben a Déli Vaspálya Társaság vette tervbe, hogy a dunai terménykereskedés érdekében egy nagyobb raktárt épít Tétényben. Itt történnék a hajón érkező és vasúton továbbítandó áruk átrakása, és pedig azon nyíltan is kimondott megokolással épp itt, hogy ezáltal a délről érkező hajóknak meg lehessen takarítani a Tétény — Buda távolságot; ugyanakkor azonban abból a ki nem mondott célból is, sőt elsősorban azért, hogy a forgalomnak mégse kelljen keresztülhaladnia az ország fővárosán. Ezen otromba terv megvalósítására azonban sohasem került sor.⁸⁾

A pesti közraktár-kérdés tulajdonképeni kerékkötője az ország tőkeszegénysége volt. Minden terv a kivitelhez szükséges tőke hiányán feneklett meg. Amikor tehát a krími háború után a nyugateurópai tőke és vállalkozás fokozottabb mértékben fordította figyelmét Kelet- és Délkelet-Európa felé, a pesti kereskedelemnek a közraktárral kapcsolatos tervei is nagyobb valószínűséggel nézhettek a megvalósulás elé. Az angol gazdaság — úgy látszott — a Balkánon elért szép sikerei után Magyarországot is érdekkörébe akarta vonni. A hatvanas évek elején Danube Trading Company néven 500.000 fontos alaptőkével egy társaság volt alakulóban, amely elsősorban a magyarországi és galíciai kereskedelem nyugateurópai kapcsolatainak kimélyítését tűzte ki feladatául. Magyarországon különösen gabona, bor, kender és len iránt érdeklődött; ennek kivitelét szervezte volna meg, e mellett azonban támogatta volna a Magyarországon átmenő kereskedelmet is és a magyar-török árucseré megkönnyítésére Pesten entrepôt felépítését is tervezte. 1864 tavaszán az alakuló vállalkozás Magyarországon részletes szemlét tartott, később régi pesti kereskedő-cégekkel tárgyalt, a társaság azonban mégsem jött létre, és így a pesti közraktárak ilyen módon való felállítása sem sikerült.⁹⁾

Nyugateurópai tőke bevonásával próbálkozott Maygraber Ágoston is, akinek a pesti közraktár-kérdéssel kapcsolatos szerepe kissé részletesebb megvilágítást érdemel. Maygraber ugyanis külföldi utazásai során részletesen megismerkedett nemcsak különféle angol, francia és hollandiai közraktári vállalattal és elsősorban az itteni kikötőkben alkalmazott dokk-közraktárakkal, hanem behatóan tanulmányozta a nyugati államok erre vonatkozó törvényhozását is. Gyakorlati tapasztalatai és elméleti ismeretei alapján aztán itthon hasonló intézmény életrehívásához fogott. Tervében azonban a közraktár egy nagyobb szabású közlekedési vállalkozással lett volna kapcsolatban. A főváros és általában az egész magyar közlekedés régóta hangoztatott kívánsága volt ekkor a pesti és budai vasúti pályaudvaroknak egy dunai vasúti híd által való közvetlen összekötése. Maygraber mindenképp ezt az összeköttetést akarta megteremteni az Osztrák Államvasutak pesti és a Déli Vasút budai indóházainak egy olyan vasútvonal által való egybekapcsolásával, amely a Margit-sziget

déli végénél építendő dunai vasúti hídon vezetett volna keresztül. A vasúti híd pesti hídfőjénél, a Duna partján épült volna fel a közraktár. Ehhez a nagyarányú vállalkozáshoz igyekezett Maygraber megfelelő tőkét előteremteni, és 1863-ban már remény volt egy erre a célra alakuló nemzetközi társaság alapítására, amelynek többek között az amszterdami Société générale d'agriculture et d'industrie is részese lett volna. Maygraber tehát még ugyanebben az évben beadta saját nevében a cs. kir. kereskedelmi minisztériumba a Pannonia dunai vasúti híd, a két városrész vasúti összeköttetése, a közraktárak és az összekötő vasútból egy Zugliget felé kiágazó szárnyvonal létesítése iránti kérelmét, hangsúlyozva, hogy a vállalkozást az engedély elnyerése esetén az alakuló részvénytársaság fogja megvalósítani. A minisztérium a kérdés részletes tárgyalásával a magyar helytartótanácsot bízta meg. A helytartótanács a budai polgármester elnöklete alatt Pest és Buda városának, a Lánchíd-Társulatnak, a Kereskedelmi és Iparkamarának, az Osztrák Állami és Délivasút Társaságok képviselőinek bevonásával egy bizottságot küldött ki a dolog megvitatására, majd ezen bizottság jelentése alapján pártoló javaslatával küldte vissza a tervet a kereskedelmi minisztériumba. A minisztérium ezek után a magyar kancelláriával, az osztrák pénzügy- és hadügyminisztériummal tárgyalhatta a kérelmet, amely tárgyalások eredményeként 1864 július 19-én Maygrabert a vállalkozás pénzügyi megalapozottságának kimutatására szólította fel. Maygraber a felszólításnak nem tudott megfelelni, a minisztérium azonban augusztus 31-én kívánságát megismételte és kijelentette, hogy csak ennek teljesítése után hajlandó a kérelmet legfelső jóváhagyás végett az uralkodó elé terjeszteni. Maygraber válaszában kifejtette, hogy számára az előzetes engedély nélkülözhetetlen, mert csak ennek birtokában nyerheti meg tervéhez a pénzvilág bizalmát. Ugyanekkor a sajtó és irodalom terén is élénk agitációt kezdett terve, éspedig most már elsősorban a közraktár érdekében. Hírlapi cikksorozatokban, majd egy önálló röpiratban mindenekelőtt a közraktár fogalmát, hasznát és Pest számára szükségességét ismertette. Rámutatott azokra az előnyökre, amelyek a kereskedelmet a házi raktározással szemben a közraktár igénybevételével érik; arra a nagy könnyebbségre, amelyet a közraktár az adó, vám és egyéb illeték fizetése terén biztosít a beraktározónak. Hangsúlyozta a közraktári üzlettel egybekötött hitelnyújtás hasznát és minden eszközt megragadott, hogy legyőzze a közvéleményben a zálogjegyre felvett előleg iránti előítéletet.¹⁰⁾

Maygrabernek a közraktár létesítése érdekében kifejtett tevékenysége lényegesen különbözött az addigi ilyen irányú fáradozásoktól. Szeme előtt nem a balkáni és közép- s nyugateurópai államok közti kereskedelemnek pesti közvetítése lebegett. Az eredeti, széleshorizontú terv nála már megszűkült; egyszerűen csak a belföldi vagy épp fővárosi kereskedelmet tekintette. Hogy a pesti közraktár Maygraber elképzelésében egész Közép-Európa kereskedelmére kiható intézményből csupán magyarországi, vagy még inkább fővárosi jelentőségű vállalattá csökkent, az egyrészt azzal magyarázható, hogy Maygraber nem volt kereskedő. Nem ismerte a pesti kereskedelem előző kapcsolatait, közelmúltban élő problémáit. Ő külföldi tapasztalataiból indult ki és egy külföldön megismert kitérő intézményt akart Magyarországon is meghonosítani. Másrészt ekkor a Közép- és

Nyugat-Európa felé irányuló balkáni kereskedelemnek Pesten való központosítása már nem ígért olyan lehetőségeket, mint akár csak egy évtizeddel előbb, amikor a pesti kereskedők főleg ebből a célból kívánták a közraktárak megvalósítását. A közlekedési eszközök fejlődésével a balkáni kereskedelem könnyűszerrel közvetlen kapcsolatba juthatott az őt érdeklő európai kereskedelmi centrumokkal és ezek viszont vele. A Balkánnak az európai vasúthálózatba való bekapcsolódása lehetővé tette, hogy az árucserre egyes nagyobb balkáni vásárhelyeken bonyolódják le, ahonnan a helybeli közvetítő kereskedők már azonnal a vidéki kereskedelmet látták el, s minden egyéb közvetítés a Balkán és Európa más része között, így például a magyar fővárosé is, fontosságában jelentősen hanyatlott. Míg azonban a balkáni közvetítő kereskedés jövedelmezősége Magyarországon ebben az időben a közlekedés tökéletesbülése folytán határozottan csökkent, épp ezen oknál fogva más irányban ugyanolyan mértékben új kereskedelmi lehetőségek nyíltak. A vasúti szállítás így mindenekelőtt lehetővé tette a magyar gabonának tőlünk nyugatibb országokban való értékesítését. Ez az új, a hatvanas évek második felében nagy lendülettel kibontakozó kereskedelmi ág, a gabonakereskedelem pedig átvette a balkáni közvetítőkereskedelem örökét a közraktár megvalósításáért folyó mozgalomban is. Már most, Maygraber működésével egyidejűleg hangzottak el olyan vélemények, hogy az ipari termékek beraktározására építendő közraktárak helyett inkább gabonaraktárakat kell emelni Pesten. A pesti közraktár-gondolatban itt jelentkezett annak az eltolódásnak első nyoma, amelynek alapja a pesti kereskedelem szerkezetében tényleg beállott változásban rejlett és amely végül a lipcsei áruraktárak utánzása helyett az elevátor felépítéséhez vezetett.

Maygraber több ízben megújított kérelmére 1865 október 2-án végül meg is kapta a kormány előzetes engedélyét azon feltétellel, hogy a vasút- és hídépítési munkálatot két éven belül megkezdi és hat éven belül befejezi. A közraktár felépítésének tehát most már nem állta útját a hatósági engedély hiánya. Az engedélyokirat 17. §-a feljogosította Maygrabert, hogy az építendő vasúttal együtt a pesti Dunaparton entrepôt-t is létesítsen. E raktárakból a külföldről érkező áru, kellő vámkezelés után belföldre, hivatalos zár alatt vámolatlanul külföldre tovább szállítható. A külföldi árutól elkülönítve kezelt belföldi, szabadforgalmú árura csupán a pénzügyi hatóságok adóügyi szabályrendeletei voltak kötelezők. Jogában volt Maygrabernek a beraktározási üzletet előlegezési és bizományi üzlettel is bővíteni. Az engedély kézhezvétele után a megfelelő tőke biztosítása volt Maygraber legfőbb feladata. 1865 végén, 1866 elején azonban külföldi tőke magyarországi elhelyezés iránt nem érdeklődött; a vállalkozás nyélbeütésére csak egyetlen alkalmas mód mutatkozott: a szükséges pénzt minél előbb belföldön előteremteni. Maygrabernek sikerült is az ország legelőkelőbb gazdasági tekintélyeivel érintkezést találnia, terve iránt azonban megoszlottak a vélemények. Még a közraktári kérdéssel szemben mutatkozott a legtöbb megértés, és az eredeti vállalkozástól ezt elkülönítve 1866 közepére megalakult egy társaság Első Magyar Átmeneti és Közraktár Társulat néven, amely kizárólag e rakhelyek felépítését tűzte ki feladatául. Andrassy Gyula gróf állt az alapítók élén; Lónyay Menyhért,

Horn Ede, Koppély Mór, Jellinek Mór, Ertl Károly, Ébner Nándor, Kauser István, Fleischl Dávid és Lutzenbacher János voltak Maygraben kívül a tagjai. A háborús idők közepette azonban a szükséges pénzt e társaság sem tudta megszerezni. Bár kereskedő tagjai bíztak abban, hogy az összeget a belföldi pénzpiac előbb-utóbb mégis rendelkezésükre fogja bocsátani, Lónyay Menyhért az államtámogatás gondolatát vetette fel és ebből a célból az egész vállalkozást az országgyűlés figyelmébe és pártfogásába öhajtotta ajánlani. A társaság minden próbálkozása sem vezetett azonban sikerre, részben egyes tagjainak másirányú elfoglaltsága miatt, másrészt pedig azért, mert közben rajta kívül még két másik társulat is alakult közraktárak felállítására, és így az erők káros módon megoszlottak.¹¹⁾

Az egyik társaság élén Kochmeister Frigyes, a pesti kereskedelmi élet akkori vezéralakja állott. Az alapítók tevékenysége már az előző évekre visszanyúlt és tulajdonképpen nem is a közraktárügyben gyökerezett, mert eredeti céljuk a Bécsben nemrég felállított Pfandleihanstalt mintájára Magyarországon is egy zálogkölcson-intézet alapítása volt. Csak az alapítással kapcsolatos tárgyalások közben határozták el, hogy az intézet ügykörét a közraktári üzletre is kiterjesztik, majd később e vállalkozás súlypontját főleg erre az üzletágra szándékoztak áthelyezni. 1866 június 16-án ugyanis megjelent a birodalom nem magyar tartományaira vonatkozólag egy rendelet, amely a szabad áruraktárak számára nyújtott kedvezményeket szabályozta. Bár ez a regulatívum Magyarországra nem volt érvényes, a belőle származható előnyöket Kochmeisterék a közben cégét Pester Lagerhaus und Leihbank Gesellschaft-ra változtatott társaságban feltétlenül ki akarták használni. A tervezett vállalkozás, amely a szabadraktár, szállítmányozási és bizományi üzlet s a zálogkölcson-intézet tevékenységét egyesítette volna magában, kétmillió forintos alaptőkével kívánt megindulni. A tényleges munkásság megkezdéséhez szükséges tőkét azonban még a kiegyezés idejében tapasztalható kedvező körülmények között sem sikerült összehoznia, s így a közraktárak ennek a társaságnak érdekeltségében sem jutottak tető alá.¹²⁾

Az ebben az időben harmadik, közraktári vállalatot is tervező társaság alakulása 1866 utolsó napjaiban megtörtént. Az alakuló ülésen az alapítók, Leopold Ignác ideiglenes elnökkel élükön, a tervezett Pester Bank Commission und Lagerhaus A. G.-ot szintén kétmillió forintos alaptőkével akarták megindítani, fenntartva maguknak azt a jogot, hogy szükség esetén az eredeti alaptőkét újabb részvények kibocsátásával 4 millióra emelhessék fel. A részvényekből 750 darabot 375.000 forint értékben a tizenöt alapító maga jegyzett s minthogy úgy határoztak, hogy az alakuló közgyűlést már ezer részvény aláírása után megtartják, a helytartótanács 1867 február 2-án kelt előzetes engedélye után hamarosan meg is alakult a társaság, és május elején már a végleges alapszabályokat küldhették fel a kereskedelmi minisztériumba. Az alaptőkeként ténylegesen befolyt összeg azonban nem mutatkozott elegendőnek ahhoz, hogy az alapítás költségei után a szükséges beruházást megkezdhessék, és a társaság később eredmény nélkül szétoszlott.¹³⁾ 1867 első felében tehát három társaság is feladatának vallotta, hogy a pesti kereskedelem által régóta követelt közraktárakat felépítse, az intézmény megvalósításáig azonban egyik sem jutott el.

Ezeknek a vállalkozásoknak sikertelensége, amelyeknek élén az akkori gazdasági és politikai élet nem egy kiválóságával találkozunk, annál feltűnőbb, minthogy ebben az időben a fővárosban a legkülönfélébb vállalatok jöttek létre s küzdötték keresztül magukat a kezdet nehézségein. A közraktárügynek közvetlenül a kiegyezés előtt talán épp az volt a szerencsétlensége, hogy nem egy, hanem három társaság is alakult felkarolására és így ezek egymás elől vonták el a fővárosi alapításokban résztvevő, különben is ezerfelé szétfolyó és tulajdonképpen mégis csak csekély mértékben meglevő tőkét.

A kiegyezés után 1868-ban a közraktárt felépíteni szándékozók sora új színnel gyarapodott. Friss alapítású bankházaink közül ugyanis egy-némelyik nemcsak tulajdonképeni banküzletekkel foglalkozott, hanem ipari, kereskedelmi és közlekedési vállalatok létrehozásában is tevékeny részt vállalt. Ezek közül először a Magyar Általános Hitelbank tett áru-raktárak építése iránt ajánlatot a fővárosnál 1868 április 27-én. E szerint a bank saját érdekességében megvalósítja a közraktárakat, ha Pest városa közraktári helyiségek számára alkalmas dunaparti területet enged át és a raktáraknak az állanvasúttal való összeköttetését kiépíti. A főváros gazdasági bizottsága ezt az ajánlatot pártolólággal terjesztette a tanács elé. A tanács azonban a dunapartrendezési tervekre és munkálatokra való tekintettel szükségesnek tartotta a part egész hosszában a főváros szabad rendelkezési jogának biztosítását és csak pontosan körülírt feltételek mellett lett volna hajlandó partrészt átengedni a banknak. Minthogy a Hitelbank a tanács állásfoglalásával szemben kellő megértést tanúsított, a kérdés részletes tanulmányozására Pest városának közgyűlése 1868 június 22-én bizottságot küldött ki. E bizottság munkálatai közben kiderült, hogy a Dunaparttal kapcsolatban sokféle terv merült fel már addig, ezek között tehát valamelyes összhangot kell teremteni s megvalósításukban kellő sorrendet betartani. A bizottság véleménye szerint addig, míg a Reitter-féle csatorna, az okvetlenül szükséges két új dunahíd és a Dunának a főváros egész hosszában való szabályozása felőli tervek véglegesen ki nem alakulnak, a városnak nem ajánlatos magánvállalkozókkal a Duna partjára vonatkozólag szerződést kötni. Ezen javaslat következtében, minthogy a Reitter-féle csatorna tervének megállapítása 1869 március 1-re volt csupán esedékes, a Hitelbanknak a közraktárra vonatkozó ajánlata egyidőre lekerült a napirendről. Csak ezen határidő eltelte után, 1869 március elején tett a bank az általa létesítendő Pesti Közraktár Társulat ügyében ismét lépéseket, sőt vele egyidejűleg egy, a pesti gazdasági életbe számos szállal bekapcsolódó másik bankház, a Franco-Magyar Bank is benyújtotta a nyilvános raktárak és szabad rakhelyek felállíthatása iránti kérelmét. A dolog érdemleges elintézését akadályozó körülmények azonban még akkor sem hárultak el, a főváros döntése egyre késett. Közben a két bank között tárgyalások indultak meg a közös cél együttes elérése érdekében, és ennek eredményeként megalapították a Pesti Nemzetközi Kereskedelmi és Közraktári Társulatot. A közraktári ügyben most már ez az új társaság képviselte a két bank előző terveit és álláspontját. A kérdés fontosságával Pest városának vezetősége teljes mértékben tisztában volt s hogy mielőbb dönthessen, 1869 március 3-i közgyűlésében Gamperl Alajos főpolgár-

mester elnökletével külön bizottságot bízott meg azzal, hogy a nyilvános raktárak és szabad rakhelyek felállításának ügyét a város javadalmi és gazdasági viszonyainak szem előtt tartásával minden szükséges szempont figyelembevételével tanácskozás tárgyává tegye; mindazokkal, akik ebben az ügyben a fővárosnál folyamodtak, lépjen érintkezésbe és tárgyalásai eredményéről végső döntés céljából minél előbb terjessze jelentését a közgyűlés elé.¹⁴⁾

Pest városa kezdettől fogva megértéssel volt a közraktár-ügy iránt, a kormányhatóságoknál több ízben közbenjárt érdekében, annál sajátosabb, hogy akkor, midőn aránylag a legtöbb remény mutatkozott az ügy kedvező alakulására, mégis késleltető szerepet kellett betöltenie. 1868 és 1869 első fele a legalkalmasabb időnek látszott a régóta meglévő probléma megoldására. Budapest kereskedelmében egyre szembetűnőbb lett az átalakulás, s a közraktárak felépítésének szükségességét a keleti kereskedelem közvetítése mellett egyre inkább a magyar gazdasági életnek nyugati kapcsolatai és itt elsősorban a gabonakereskedelem indokolták. 1865-ben még csak 3 millió mázsa gabonát vittek ki a fővárosból külföldre, s 1866-ban ez a szám alig emelkedett valamivel 3·2 millióra. A következő két év jó termése azonban előbb szinte megkétszerezte, majd háromszorosára növelte a hatvanas évek közepének átlagát. 1867-ben csak búzából 3·8 millió mázsát szállított nyugatra a főváros kereskedelme, míg gabonából összesen 5·8 millió mázsa hagyta el Pesten keresztül az országot. 1868-ban már 4·4 millió mázsa volt a pesti búzakivitel, és 8·7 millió mázsára rúgott a főváros egész gabonaexportja. Ez a forgalom természetszerűleg kellő berendezést kívánt, s ezáltal a fejlődő gabonakereskedelem a közraktár ügyét erőteljesen lendítette.¹⁵⁾ A kiegyezés utáni friss, mozgalmas, vállalkozásokban gazdag évek, ha nem is magántőkével, de bankérdekeltég révén, minden valószínűség szerint hoztak volna valami megoldást, de a fővárosnak, sajnos, nem voltak kialakult elvei, kész tervei a város és főként a Dunapart beépítésére nézve, s az eszmék és tervek kialakulásáig megváltozott a gazdasági helyzet. 1869 második felében a magyar gazdasági életet nyomasztó hitelválság bénította meg, amely egy évre szinte minden újabb vállalkozásnak elejét vette. Érthető tehát, ha a közraktárak felépítésére irányuló minden addigi érdeklődés lelohadt. Maga a probléma természetesen csak keveset veszített jelentőségéből, azonban ismét a tervezetek stádiumába esett vissza.¹⁶⁾

1870 tavaszán a pesti városi hatóságok előtt lassan kibontakoztak a közraktár legalkalmasabb elhelyezésének körvonalai. Midőn Lónyay pénzügyminiszter fellépése következtében a vámház tömötéri vagy sótéri felépítése felőli vita foglalkoztatta az illetékes városi szerveket, az azzal kapcsolatos tárgyalások folyamán egész természetesen formálódott ki az a meggyőződés, amely különben egyáltalában nem volt újkeletű: hogy a közraktárak a vámház-épület közvetlen szomszédságában lesznek a legmegfelelőbb helyen, illetőleg — az 1870 május 18-i közgyűlés határozata szerint — a vámházat csak ott lehet célszerűen felépíteni, »ahol a kereskedelem egyik legfőbb tényezőjével, az egész ország által várva-várt lerakóhelyek felépítésével, ez utóbbi pedig a gőzhajtotta közlekedési eszközökkel összeköttetésbe hozatik«. A kormány és főváros között a

vámház ügyében létrejött megállapodás értelmében ez az intézmény végül is a Só-téren találta meg helyét, s ugyanazon megegyezés alkalmával mindkét hatóság egyetértett abban is, hogy a közlerakó helyeket az Aldunatoron építendő két híd között, a vámházzal és az összekötő vasúttal kapcsolatban kell felépíteni. Közben Pest városa valószínűleg a Gamperl-féle bizottság jelentése alapján egyre világosabban látta a közraktári vállalat megvalósításának a pesti kereskedelemre gyakorolható üdvös hatását és mind határozottabban állt az ügy mellé. Ilyen értelmű felfogását csakhamar alkalma volt a kormány előtt is kifejtetni Tisza Lajos közmunka- és közlekedésügyi miniszter összekötő-vasút építési tervei kapcsán.¹⁷⁾

Tisza Lajos a fővárosi közlekedés és kereskedelem legégetőbb igényeinek kielégítésére szolgáló vasúti híd, dokkok és közraktárak tervének tanulmányozása során arra a meggyőződésre jutott, hogy legelőször a két városrészt összekötő vasutat kell megépíteni, ezzel összefüggésben pedig a pesti vasúti pályaudvarokat rendezni. Az összekötő vasútra két tervet készített. Tervezett egy külső vonalat, amely a várost igen nagy sugarú körön kerülné körül és a Dunát a Csepel-szigeten keresztül hidalná át, Budafoknál találkozva a budai vasútvonallal. A másik terv, az úgynevezett belső vonal körülbelül az volt, amely később tényleg kivitelezésre került. Ha a főváros a belső vonal mellett döntene, akkor egyéb, kisebb fontosságú támogatás mellett a szóbajövő telkek ingyen átengedését kérné a kormány. Pest városa a kereskedelmi érdekeltségek meghallgatása után, a kereskedelem fejlődésének fontos érdekét szem előtt tartva, a belső vonal mellett döntött, azonban a vasúton kívül feltétlenül szükségesnek tartotta a közraktáraknak a pesti parton, közvetlenül a híd melletti megvalósítását is. Az 1871 október 31-i közgyűlésben leszögezett nézete szerint a két dolog egymással összefügg, tehát együttesen intézendők el. A miniszter készségesen méltányolta volna ezt az álláspontot. Válaszában el is ismerte, hogy annak, hogy »Pest hívatásának, mint elsőrangú kereskedő város, mint gyűjtőpontja és közvetítője a délkeleti és északnyugati világkereskedelemnek, megfelelően, egyik feltétele, hogy okszerűen berendezett közraktárakkal, sylosokkal, kikötőkkel felszereltesék«. A vasút kérdését azonban jelenleg más üggyel megnehezíteni nem tartotta kívánatosnak. A város tehát kénytelen volt az összekötő-vasút belső vonal-tervének kivitelezéseért más ponton áldozatot hozni, nem mondott le azonban arról a reményről, hogy a kormány adott alkalommal minden befolyását érvényesíteni fogja a közraktárak érdekében.¹⁸⁾

Az 1869-i hitelválság 1870 közepére elsímult, a vállalkozó kedv Pesten ismét feléledt, sőt az alapítások még a válság előtti arányokat is túlhaladták. 1870-ben ismét foglalkoztatni kezdte az elhelyezést váró tőkét és az alapításokban könnyű vagyonszerzési lehetőséget kereső vállalkozókat a közraktár. Rövid időn belül egymás után több ajánlat is érkezett a kereskedelmi minisztériumba közraktárak építése iránt. Többnyire kevésbé megalapozott vállalkozások voltak, amelyekben nagy szerepet játszott az állami kamatgarancia és egyéb saját gyengeségüket pótolni hivatott felvétel. A legtöbb figyelmet még Schmidtman Ármin és érdektársainak ajánlata vonta magára. Benyújtott tervük szerint 15 millió alaptőkével és a meginduláskor másfélmillió állami segéllyel az ország több vidékén

összesen három millió mázsa gabona befogadására alkalmas silo-kat (gabona-tárolókat) építenének. A pesti közraktárakat a Csepel-sziget északi csúcsán, mindkét parton körülbelül 600—600 öl hosszan helyeznék el. A két raktár-rész között foglalna helyet a vasúti pályaudvar. Az igénybe veendő területre kisajátítási jogot, a vállalkozás számára 30 évi adó-, bélyeg- és illeték-mentességet, 5 évig tartó kizárólagossági kiváltságot kértek. Ajánlatukat 1871 folyamán először a kereskedelmi minisztérium saját kebelében tárgyalta, majd bevonta a közmunka- és közlekedésügyi, valamint a pénzügyminisztériumot is. A közmunka- és közlekedésügyi minisztérium a fővárossal történt megállapodás ellenére hajlott a csepelszigeti megoldás felé, bár nem helyeselte, hogy a sziget egész csúcsát egy intézmény foglalja el, mert az összekötő vasútból a szigetre vezető vonal és egy teherpályaudvar számára építendő területet kívánt fenntartani. Épp így szükségesnek tartotta azt is biztosítani, hogy az egész telep bizonyos idő multával az állam tulajdonába menjen át. Minthogy az ajánlattevőkön és a közmunka- és közlekedésügyi minisztériumon kívül a kereskedelmi minisztériumnak is megvolt a maga külön elgondolása, amely szerint a raktárakat legszívesebben a sziget csúcsának keleti partján és a Dunának ezzel szemben fekvő balparti részén helyezné el, a tárgyalások hónapokon keresztül húzódtak, anélkül, hogy a kérdés valamennyire is közeledett volna az elintézés felé.¹⁹⁾

Közben a hosszú huzavonát és örökös eredménytelenséget régóta sínylő pesti kereskedők akciót indítottak a közraktárak gyors felépítése céljából. Megbízásukból 1872 február 7-én Pest városa közgyűlésén Matolay Elek indítványt terjesztett elő, amelyben azt kérte, hogy »határozza el a közgyűlés az országgyűlést feliratban az iránt felkérni, hogy az országos közraktárak kérdését még mostani, rövid együttlétenek ideje alatt akkép megoldani kegyeskedjék, hogy ezen intézmény életbe léptetésére szükséges lépések haladéktalanul megtétesenek«. Az indítványt a közgyűlés elfogadta, az országgyűléshez intézendő felirat benyújtására magát Deák Ferencet kérte fel. A feliratban utalt a főváros arra, hogy az entrepôt szükségessége általánosan elismert és kézzelfoghatóan igazolható. Budapest a Duna és több szárazföldi közlekedési vonal találkozásánál az ország többi városai felett kereskedelmi szempontból elfoglalt helyzetét kedvező fekvésének köszönheti, az utóbbi időben történt gyors fellendülését pedig annak, hogy Bécs ugyanekkor kereskedelmi érdekeit némiképp elhanyagolta. Most azonban a másik főváros mulasztásainak tudatára ébredt, a Dunát szabályozza, közraktárak felállítására törekszik: félő, hogy hamarosan Pest rovására fog erőre kapni. Legfőbb ideje tehát a pesti közraktárak megvalósulásának.²⁰⁾

Pest ezen feliratát az országgyűlés a közmunka- és közlekedésügyi miniszternek adta ki. A miniszter a felirat kézhezvétele után elhatározta, hogy a pesti közraktárakra vonatkozó terveket saját hatáskörében kidolgoztatja, hogy így az elhelyezés és kivitelezés valamennyi kérdésében tisztán lásson és annak alapján a szükséges intézkedéseket megtehesse. A miniszter szóbeli utasítására a m. kir. Dunaszabályozási Felügyelőség a tervek elkészítéséhez azonnal hozzá is fogott. Munkájához azonban semmiféle támpontot nem kapott. Nem volt megállapítva, hogy a köz

raktárak a Dunapart melyik szakaszán, milyen arányban terveztessenek. A Dunaszabályozási Felügyelőség saját megítélése szerint három tervet készített. Az első terv a soroksári Dunaág elrekesztése által létesítendő kikötővel kapcsolatban a Duna balpartján, a második a soroksári Dunaág jobbpartján, a Csepel-sziget csúcsától délre, a harmadik pedig a pesti Dunaparton a vámház és a tábori kórház között helyezné el a közraktárakat. Magának a közraktári telepek berendezése mindhárom terv szerint nagyjában azonos: rakodóhelyek, emeletes kezelési épületek, nyitott és fedett raktárak, két egymással párhuzamos terményraktár, silok, gépház és víztorony, kellő számú emelőgép és vasútvonal alkotnák. A Dunaszabályozási Felügyelőségnek ezen, 1872 július 7-én benyújtott terveit a minisztérium a Dunaszabályozási Állandó Bizottságnak adta ki felülvizsgálatra. Beható tanulmányozás után a bizottság a vámház alatti terv részletes kidolgozását javasolta, bár a soroksári kikötő terve iránt is nagy érdeklődést mutatott, amelyre nézve meghallgatta Coumes Gyula inspecteur général des ponts et chaussées de France véleményét is. A raktár-épületek számának és befogadóképességének végső eldöntése céljából szükségesnek tartotta a főváros áruforgalmának pontos ismeretét és erre vonatkozó adatoknak a Kereskedelmi és Iparkamarától való beszerzését. Egy újabb jelentésében a közraktár helyét véglegesen a vámház alatt jelölte ki, arányaira nézve pedig hangsúlyozta, hogy ne legyen a felmerülő szükséglethez képest túl nagy és költséges, mert elsősorban olcsó beraktározás a cél. Beszerzett adatai alapján körülbelül 3 és $\frac{1}{2}$ millió mérő gabona és 1 millió mázsa egyéb áru befogadására kell alapítani a terveket. Az egész munkálatból a rakpart és vasútvonal kiépítését vállalja a kormány, a raktár és egyéb épületek a vállalkozó magántársaság költségére létesüljenek. 1872 augusztus 28-án a Dunaszabályozási Felügyelőség is elkészült a vámház alatti tervével, amely szerint nyílt és zárt raktárakkal 2 és $\frac{1}{2}$ millió mérő gabona befogadására alkalmas háromemeletes magtárral, $\frac{1}{2}$ millió mérős silo-val, kezelési hivatalokkal, gépházzal berendezett telep foglal helyet a feltöltött, védfallal ellátott parton. A költségvetés azonban felette magas végeredményt mutatott: különböző megoldások szerint 18—19 millió forint között mozgott. Ilyen drága intézmény már eleve kevés sikerrel nézhetett a jövő elé; nehezen alakul társaság, amely ekkora tőkét közraktári üzletbe fektet bele. A minisztérium sem fűzött sok reményt a terv keresztülviteléhez, kisebb arányokban, szűkebb költségvetési keretek között inkább kivihetőnek tartotta.²¹⁾

Ez a felfogás érvényesült már a minisztérium megbízásából Herrich Károly által készített közraktári törvényjavaslatban. E törvényjavaslat »a közforgalom és kereskedelem könnyítése céljából« a vámház és összekötő vasút között félmillió mázsányi áru befogadására alkalmas közraktár és magtár felépítését kívánta, majd ennek elkészültével és a forgalom növekedtével további egymillió mázsa hosszabb időre beraktározandó áru számára a soroksári Dunaágnak pesti oldalán újabb raktárak építését rendelte el és ajánlatosnak tartotta előzetes gondoskodásként a Csepel-szigeten a kikötő mentén húzódó part ilyen célra való biztosítását. Az építkezéseket a közmunka- és közlekedésügyi miniszterrel szerződő magánvállalkozó hajtsa végre, a kormány csupán bizonyos állami hozzájárulást

ajánljon fel. A közraktári vállalkozással warrant-üzlet (bizományi üzlet) is legyen kapcsolatos. A javaslat indokolása aztán bővebben kifejti, hogy mivel évenként körülbelül 12 millió mázsa gabona és 3-4 millió mázsa liszt érkezik Pestre, amely mennyiségnek csak kis hányada igényel itt legnagyobb részben rövid, 25—30 napos időtartamra elhelyezést, 1 millió mázsa gabona és liszt, valamint $\frac{1}{2}$ millió mázsa egyéb áru beraktározásával kell számolni. Bár a fővárosi raktárak elhelyezésére legmegfelelőbb helynek a Csepel-szigetet tartja, a nagy távolságot és a jelenlegi kisebb szükségletet tekintve, célravezetőnek gondolja a javaslatban érvényrejutott megosztást, a végső cél fokozatos megközelítését. Minthogy a gabona nem messziről érkezik és nem marad sokáig beraktározva, különösebb berendezést és kezelést nem igényel, beraktározásához tehát költségesebb építmények helyett többemeletes, közönséges magtárakat is elégségesnek tart. Az állam szerepe az egész kérdéssel kapcsolatban csak arra szorítkozzék, hogy a partfalat és vasútvonalat megépíti, gondoskodik a később igénybeveendő területek felől és az építéshez esetleg állami támogatás formájában hozzájárul. Minden egyéb a magánvállalkozás feladata.

Ez a törvényjavaslat parlamenti tárgyalás elé sosem került. Különböző minisztériumi bizottságok még egy ideig elvi jellegű vitát folytattak a fővárosi közraktárak ügyében, majd a magánvállalkozás újabb érdeklődése e meddő munkának is elejét vette, a törvényjavaslatot pedig egyszer és mindenkorra félretették. A magántőke részéről ismét megnyilvánuló érdeklődést Wass Samu gróf és érdektársainak entrepôt és dokkok tárgyában készített tervezete jelentette, amelyet még 1872 április 15-én juttattak a kormány elé. A kereskedelmi minisztérium akkori tervüket tárgyalás alapjául nem fogadta el, mire a vállalkozók 1873 január 11-én újabb emlékiratot terjesztettek be. Ebben felhívták a kormány figyelmét arra, hogy a budapesti, sőt az egész magyar kereskedelemnek milyen nagy érdeke fűződik ezen intézmény létrejöttéhez, és azokra a veszélyekre, amelyek a további késedelmeskedésből származhatnak. Közölték, hogy saját vállalkozásukban készek egy közraktári, előlegezési és bizományi üzletet létesíteni. A kérdés technikai részének lebonyolítására sikerült megnyerniök W. Wilson angol mérnököt, aki a londoni Mylvall-dokk építője, a pénzügyi részhez pedig J. Reed Longham londoni kereskedő tőkéjét, aki az említett angol vállalkozást is finanszírozta. Két tervet készítettek, egyet a soroksári Dunaágban való elhelyezés esetére, a másikat a vámház alattira és ezen tervek közti választás jogát fenntartották a kormánynak. A vállalkozáshoz a kormánytól csupán 90 évre szóló engedélyt kértek, az igénybevett föld- és vízterület ingyenes átengedését és adó-, illeték- és bélyegmentességet. 90 év múlva a vállalat az államra száll át.

A közmunka- és közlekedésügyi miniszter közölte a vállalkozókkal, hogy 200.000 forint biztosíték letétbehelyezése esetén kész a benyújtott kérés tárgyalását elrendelni, s miután ezen feltétellet a folyamodók rövid időn belül teljesítették, Hieronymi Károly miniszteri tanácsost bízta meg a tárgyalások vezetésével. A közmunkaügyi, kereskedelmi és pénzügy-minisztériumok bevonásával tartott minisztériumközi tárgyalás március végén folyt le, amelynek során megállapítást nyert, hogy a benyújtott tervek lényegesen eltérnek a kormány részéről a Dunaszabályozási Fel-

ügyelőség által készített tervektől. A végső döntés tehát a három érdekelt miniszter: Tisza Lajos, Zichy János és Kerkápoly Károly, valamint Hieronymi május 10-én tartott tanácskozásán alakult csak ki. Eszerint a kormány készséggel megadja a kért 90 évre szóló engedélyt, a területátengedésre vonatkozó kérelmet azonban nem áll módjában teljesíteni, minthogy a szóbanforgó telkek legnagyobbbrészt a főváros birtokában vannak. Készségét fejezte ki azonban aziránt, hogy közbenjár a fővárosnál a telkeknek 100 arany jelképes áron való átengedése érdekében. A magántulajdonban levő területet természetesen a társaság tartozik megvásárolni. Kívánatosnak tartotta a kormány, hogy az építkezés az összekötő vasúti híd munkálatainak befejezése után fél évre, de leggyorsabban csak három év múlva, szintén befejeződjék. A közraktári üzletből származó jövedelem után 30 évre adómentességet nyújt, a vele kapcsolatos bankjövedelem azonban nem lehet adómentes. Végül biztosította a kérvényezőket, hogy 20 éven belül hasonló vállalkozást ilyen kedvezmények mellett államségéllyel nem támogat. Az érdekeltekkel május 19-én közölték ezen feltételeket, de ezeket az alapítók nem találták változatlanul elfogadhatóknak. Álláspontjuk a kormányfeltételektől főképp két szempontból különbözött: a magántulajdonban, elsősorban a Flóra gyertya- és csontgyár birtokában levő terület rész kisajátítási költségeit nem vállalják, másrészt szívesebben beleegyeznek, hogy csupán 65 évre kapjanak engedélyt, de egymillióssal járuljon hozzá a kormány a rakpart kiépítéséhez. A minisztérium az egymillióssal segélyt az ország súlyos pénzügyi helyzetére való tekintettel határozottan megtagadta, az elől azonban nem zárkózott el, hogy a szükséges területek kisajátítását a törvényhozás előtt javaslatba hozza. Mire a tárgyalások ennyire jutottak, eltelt 1873 első fele és közbejött a nagy válság. A megváltozott körülmények között a társaság a feltétlenül szükséges tőkét nem tudta előteremteni, sőt a külföldi alapítók közül J. Reed Longham és W. Ofenheim a vállalatot visszaléptek s még a kormánynál biztosítékként letett pénzüket is kivonták a vállalkozásból. A vállalat ilyen módon válságos helyzetbe került, egyre kevesebb reménnyel kecsegtetett, és 1874-ben a közmunka- és közlekedésügyi minisztérium teljesen elejtette.

1874-ben tehát a közraktárügy, mint hosszú története folyamán nem egyszer, ismét kútba esett. Vállalkozóknak sora próbálkozott és hagyott fel vele, a hatóságok is hozzányultak a kérdéshez, de mindez nem volt egyéb, mint állandó egyhelyben topogás. Két évtizednél hosszabb idő múlt el a nélkül, hogy a probléma csak egy része is tisztázódott volna: az elhelyezés tekintetében nem volt egyöntetű állásfoglalás, az állammal és fővárossal való viszony rendezetlen volt, a felépítéshez szükséges tőke kevésbé volt biztosítva, mint valaha. Míg azonban ez a fővárosi kereskedelemre nézve olyan nagyjelentőségűnek felismert intézmény alig haladt valamit a megvalósulás felé vezető úton, lényeges változáson ment keresztül maga a fővárosi kereskedelem. Midőn két évtizeddel előbb Pest gabonakereskedelme sok reményre jogosító fejlődés kezdetén állt, sokan Odessza jövő versenytársát látták benne s az európai gabonakereskedelem középpontjává akarták fejleszteni. És Pest csakugyan hamarosan jelentős szerephez is jutott e téren. Bécs gabonakereskedelme nem bizonyult versenyképesnek, Győr, Moson forgalma is apadt a főváros térhódítása

következtében, és az 1860-as évek végén már Pest bonyolította le az ország gabonakivitelének 10%-át. 1869-ben történt a megtorpanás. 8·7 millióról 4 millióra esett vissza az évi kivitel. Ez a nagyarányú csökkenés magában véve még nem lett volna veszélyes, mert a rossz termés következtében ugyanilyen arányban süllyedt az egész ország kivitele, és Pest a magyar gabonaexportnak még mindig 8%-át tartotta kezében. A következő évben azonban 2·2 millióra, 1871-ben 2 millióra, 1872-ben és 1873-ban pedig már 1·1 millióra apadt a fővárosból külföldre szállított gabonamennyiség, jóllehet országos viszonylatban nem találkozunk hasonló jelenséggel. A főváros gabonakereskedelme rohamosan vesztett jelentőségéből, 1870-ben a magyar exportnak már csak 3%-ában, 1871-ben csak 2·75%-ában részesedett. Nemcsak hogy Odesszával szemben szóba sem jöhetett többé, hanem túlszárnyalta Bécs is, és háttérbe szorult Győrrel, Temesvárral, Szegeddel szemben. E hanyatlásban kétségtelenül több ok játszott közre. Ezek közül legelső helyen említhető talán a fővárosra nézve káros vasút-politika, amely a budapest—zimonyi és budapest—szőnyi vonalat akkor még nem építette meg. A főváros kereskedelmét sujtotta az úgynevezett különbszeti díjszabás, amely annyival költségesebbé tette a szállítást Budapesten keresztül, mint ha az áru a főváros elkerülésével egyenesen megy külföldre, hogy ez a különbség Szegedről mázsánként 8 kr.-t jelentett. Nem utolsó sorban riasztotta el Pest felől az árut a magas városi illeték és az a sajnos körülmény, hogy »minden sürgetés, rimánkodás, valamint annak dacára, hogy Bécs e tekintetben minket megelőzni készült, Pesten bírtunk ugyan sugárutakkal, de gabonarakktárakkal még nem.«²²⁾

De nemcsak a gabonakereskedelem szenvedett a közraktárak hiánya miatt. Mióta a kereskedésben a spekuláció egyre nagyobb tért hódított, csak a jól szervezett, kellően központosított és a szükséges intézményekkel ellátott kereskedelem tudta állni a versenyt. Ezen szempontoknál fogva pedig a pesti kereskedelem legtöbb ága nem nélkülözhetette tovább a közraktárakat, ha csak nem akart eleve lemondani a kedvező földrajzi helyzetről fogva őt megillető szerepről. A köz- és szabadraktárak messziről vonzzák az árut, előbb-utóbb minden egyéb intézkedésnél biztosabban érvényesül központosító hatásuk. Tapasztható volt ez akkoriban München példáján, vagy még jobban az északamerikai St. Louisén, ahol az 1870-ben épített közraktárak a gabonaforgalmat 4 és $\frac{1}{2}$ millió mázsáról néhány éven belül $14\frac{1}{3}$ millióra növelték. Ugyanilyen hatással lehetett volna ez az intézmény Budapesten és emelte volna a város jelentőségét, nemcsak Magyarországon, hanem a Balkánon is. A gabonakereskedelem terén ez nem volt kétséges, és épp így kiütközött a raktárhiány a lisztkereskedelemben. A magyar gyapjúkereskedelem, amely a világpiacról már kiszorult, szintén a köz- és szabadraktáraktól várta fellendülését, az erdélyi román, szerb és török gyapjúkereskedelemnek megszerzését. A kézműipari termékek számára viszont új piacot nyithatott volna és a Kelet felé való közvetítést könnyítette volna meg. A dohány-, bőr-, szesz- és borkereskedelem egyaránt állandó várakozással és reménykedéssel nézett a közraktárak megvalósulása elé.²³⁾

A fővárosi kereskedelem egységesen foglalt állást a közraktárak ügyében, legfeljebb a kivitel egyes részletére nézve ágaztak el a nézetek

az érdekek különbözősége szerint. Teljesen azonos érdek vezette azonban az egész pesti kereskedelmet a bécsi konkurrencia elleni védekezésben, amikor előállt az a helyzet, hogy Bécs a közraktárak terén megelőzte a magyar fővárost. Bécsben különösen az az 1866-i rendelet hatott serkentőleg a közraktárak létesítésére, amely vámolatlan külföldi áruk számára készített szabad raktárakra és vám- s illetékmentes áruk befogadására szolgáló közönséges raktárakra vonatkozólag rendelkezett. A pénzügyi ellenőrzést nehézkesen szabályozó és az előlegezést korlátozó intézkedései miatt azonban lassan jelentkezett a hatása. Csak 1869-ben kezdett érdeklődni a Wiener Handelsbank közraktári üzlet iránt, kibérelvén erre a célra egy cukorgyár üressé vált helyiségeit. A vállalkozás sikerült, a rendelkezésre álló férőhely rövid időn belül szűknek bizonyult. A Wiener Handelsbanknak az Unionbankkal való fúziója után az utóbbi átvette a közraktárak kezelését is, amelyek azonban a szükségletnek ekkor már egyre kevésbé tudtak megfelelni. Mind erősebben hallatta szavát az a követelés, hogy a meglévő közraktárak helyett újat, az igényeket jobban kielégítőt kell létesíteni. A kérdést ekkor a bécsi városi tanács vette kezébe, hogy minél előbbi elintézésével a kereskedelem kívánságát lehetőleg maradék nélkül kielégítse.²⁴⁾

Teljesen érthető tehát, ha ilyen körülmények között a pesti kereskedők sem maradhattak tétlenül. A pesti közgyűléseken szinte félévenként megújították érdeklődő és sürgető felszólalásukat a közraktár ügyében. 1872 november 20-án Weisz Bernát kívánt felvilágosítást a Matolay-féle indítványra szerkesztett országgyűlési felirat sorsáról, s minthogy a fővároshoz ezen február 7-i memorandumra még semmi formában sem érkezett válasz, javaslatára újabb sürgető kérvényt terjesztett fel a közgyűlés a képviselőházhoz és a kormányhoz egyaránt, hangsúlyozva, hogy »elsősorban a közraktárak létesítése által nyerné meg Budapest kereskedelme és ipara azon segélyeszközt, amelynek segítségével nemcsak jelenlegi aggasztómérvű megállapodottságából lépne ki, hanem olyan erőre is emelkednék, hogy Bécs városának a gabonakereskedés meghódítására célzó intézkedéseit is eredményükben megerősíthetnék«. Minthogy ez az újabb sürgetés sem vezetett eredményre, az 1873 április 23-án tartott közgyűlésen Simon Florent a főváros és az ország kereskedelmének érdekében hivatkozva és különös tekintettel azon erőfeszítésre, amelyet Bécs városa a közraktár életbeléptetése érdekében kifejt, a kormánynak ismételt megkeresését indítványozta s ez alkalommal a gyors döntést szorgalmazó feliratot a polgármester vezetésével külön küldöttség adta át a közmunka- és közlekedésügyi miniszternek. A kormányt ekkor a Wass-féle tervezet foglalkoztatta, látszólag tehát a kérdés jó mederben haladt; a válság közbejöttével, 1874-re azonban megint kezdeti stádiumba esett vissza. Vigasztalan sorsa nem kerülhette el az 1874 április 13-án Havas I. elnöklete alatt a budapesti terménykereskedelem emelése ügyében tartott értekezlet figyelmét, s midőn ezen anket javaslatára az április 22-i fővárosi közgyűlés 24 tagú bizottságot küldött ki, abból a célból, hogy tárja fel a kereskedelem hanyatlásának okait és jelölje ki a fellendülésre vezető módokat, ezen bizottság megalakulásakor Kamermayer Károly megnyitó beszéde az országnak a fővárosra nézve hátrányos közlekedési

hálózata, a magas szállítási költségek és városi illetékek mellett rámutatott »a közlerakodóhelyek hiányára« is, mint amely első helyen említendő a baj okai között. A bizottság későbbi tanácskozásai során megállapította, hogy mivel Budapesten raktárak sem elegendő számban, sem kellő helyen és megfelelően központosítva nincsenek, a meglévők az általános fővárosi lakás- és üzlethelyiség hiány miatt drágák, alkalmas szabad- és közraktárak felállítása tovább halasztást nem tűrhet; június 19-én pedig külön albizottságot bízott meg a közraktári kérdés tanulmányozásával. A Vecsey Sándor, Kochmeister Frigyes, Schweiger Adolf és Körösi József tagokból álló albizottság először elvi természetű részleteket tisztázott. A közraktárak által olyan árutelepek létesítése volt célja, amelyekben az áruk nagymennyisége aránylag könnyen hozzáférhető módon áll a vevők rendelkezésére, ahol az áru eladása, a rájuk való előlegezés, az elszállítás könnyebbíttetik, ahol a kezelés szakszerű, és költségei sem magasak. Ezért a közraktárak számára tágas, a berendezések részére elég teret nyújtó, másrészt különféle közlekedési eszközökkel jól megközelíthető területet akart választani. Minthogy azonban a kivitelezés konkrét kérdéseiben már kevésbé általános elvi szempontok vezették, hanem főleg a gabonakereskedelem előnyét tartotta szem előtt, és mivel a fővárosba behozott gabonának 80%-át helybeli malmok dolgozták fel, a Felső-Dunasornak a Margit-sziget alatt tervezett híd feletti, a nagymalmokhoz és az osztrák államvasutak pályaudvarához közeleső részét ajánlotta közraktár céljaira. A mintegy 300 öl hosszú, 85 öl széles partmenti területen másfél millió forintnyi összköltséggel az egyelőre ötnegyedmillió mázsa befogadó-képességű raktárak mellett dokkokat is tervezett. E tervezetet azonban a 24-es főbizottságnak nem sikerült a közgyűléssel elfogadtatnia, és a város 1875 március 11-i felterjesztésében a kereskedelmi minisztériumtól a régi, vámház alatti terv megvalósítását kérte. A Pest északi részén székelő lipótvárosi kereskedelem a Kereskedelmi és Iparkamara április 16-i rendkívüli közgyűlésén még egyszer megpróbálta érvényesíteni a felsődunai tervhez fűződő érdekeit, és a kamara ilyen értelmű kérvénnyel igyekezett a kereskedelmi miniszter előtt a közgyűlés álláspontját gyengíteni. E kamarai feliratnak azonban más szempontból nagy jelentősége lett. Az a kívánság ugyanis, hogy az elhelyezés problémájától függetlenül a kormány mindenképp azokat a jogokat és kedvezményeket állapítsa meg, amelyekben az alakuló közraktári vállalatot részesíteni kívánja, az illetékes fórumok előtt nem maradt visszhang nélkül. Míg egyrészt a közmunka- és közlekedésügyi minisztérium a Dunaszabályozási Felügyelőséget három év után ismét a közraktári tervek véleményezésére szólította fel, másrészt a három érdekelt minisztérium között tárgyalások indultak meg a kormánytámogatás jellege és mértéke felől.

A Dunaszabályozási Felügyelőség gyorsan elkészült javaslatával. A felsődunai tervet nem pártolta, minthogy oda a parlament és lakóházak terveztettek, és mivel az ott már meglévő magánraktárakat sem használják ki teljesen a malmok. A közraktárak számára legmegfelelőbb helynek a vámház alatti területet jelölte meg, ahol költségvetése szerint a partfal, utak és raktáráépületek építési költsége 4-3 millió forintra, a vasúti összeköttetés megteremtése 2 millióra, a kisajátítás költsége pedig további

1 millióra rúgnak, belső berendezéssel együtt tehát a közraktárak 7-5 millió forinton felépíthetők. E jelentés alapján a kormány az elhelyezés kérdésében ismét az Alsó-Dunator mellett döntött.

Nehezebb volt azonban az állami támogatás problémájának tisztázása. A döntést pedig az érdekeltek türelmetlenül várták. Steiger Gyula augusztus 25-i érdeklődésére Kamermayer Károly a közben lefolyt kormányválsággal mentette a március 11-i felterjesztésre esedékes válasz kérését, majd két héttel később, miközben személyesen utánajárt a dolognak, főbb pontjaiban már körvonalazta a minisztérium várható elhatározását. Végre október 2-án kézhezkapta a főváros a kereskedelmi miniszter leiratát, hogy ha a közraktárak a vámház és az összekötő vasúti híd felett tervezett tehérpályaudvar között épülnek, a kormány hajlandó a vállalkozókat 90 éves koncesszióban részesíteni, a kincstári telket ingyen átengedni, 30 évre adó- és illetékmentességet biztosítani, a telepnek a pályaudvarral, vámházzal és összekötő-vasúttal való összeköttetését elkészíteni. Kamermayer ezt a döntést, amely lényegében véve megegyezett a gr. Wass-féle vállalkozással szemben elfoglalt állásponttal, október 6-án közölte a közgyűléssel, amely rögtön 18 tagú bizottságot rendelt ki, hogy a város által nyújtandó kedvezmények felől és általában a közraktár-építés módjairól javaslatot készítse. Ezen fővárosi bizottság, amelyben a közlekedésügyi minisztériumot Hieronymi államtitkár és Bodoky Lajos tanácsos, a kereskedelmi minisztériumot Schneider Gyula tanácsos, a kamarát Kochmeister Frigyes és Strasser Alajos képviselte, munkálatával november közepére elkészült. A november 18-i közgyűlés elfogadta jelentését és ennek alapján nemzetközi pályázatot írt ki a fővárosi közraktárak felépítésére. A pályázatra 1876 első felében mindössze három vállalkozó adta be ajánlatát: L. W. Beck és Társai antwerpeni cég, W. Wilson londoni mérnök és A. Clavel és Társai angol-belga társaság. Ezek közül a két első csak általánosságban mozgott és ajánlatukat nem lehetett tárgyalási alapul elfogadni, Clavel ajánlata pedig a fővárosi tervtől eltért, mert a közraktári vállalatot nemcsak Budapestre, hanem az ország egyéb városaira és így elsősorban Fiuméra is ki akarta terjeszteni. Ilyenformán a 18-as bizottság 1876 augusztus 23-án kénytelen volt a közgyűlés tudomására hozni, hogy a pályázat eredménytelen maradt, mire a főváros belátván a közraktárak magánvállalkozási úton való felépítésének bizonytalan voltát, elhatározta, hogy »saját erejével arányban álló módon és terjedelemben« maga a hatóság építi fel. Megbízta a már eddig is működő bizottságot, hogy a kormány és a Kereskedelmi és Iparkamara közegeinek bevonásával vizsgálja át még egyszer az egész problémát, ezen új helyzetre való tekintettel készítse el a terveket és költségvetést, adjon üzemtervet, a várható jövedelemről kimutatást és járjon el a kormánytámogatás kieszközlése ügyében.²⁵⁾

Az 1876 augusztus 23-i közgyűlési határozat fordulópontot jelent a közraktár-kérdés történetében. A negyedszázaddal előbb magánvállalként tervezett intézmény kezdettől fogva érezte a főváros jóindulatú partfogását. 1869-ben Pest technikai természetű nehézségek következtében irányítólágy nyúlt bele a kérdésbe és ettől fogva egyre nagyobb szerepet vállalt intézésében. A város ezen magatartása érthető egyrészt a dolog kétségtelenül nagy súlyánál fogva, másrészt abból a nem csekély be-

folyásból, amelyet a kereskedelem a város különféle szerveiben helyet foglaló képviselői révén az ügy intézésére gyakorolni képes volt. A kereskedelemnek ez a kitartó érdeklődése és kellő időben történt közrehatása nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a főváros a közraktárak felépítését saját feladatának ismerte el. Ezzel pedig a közraktár-ügy nagy lépéssel közeledett a végső megoldás felé.

A fővárosi közraktári bizottság az addig összegyűlt bőséges anyag birtokában gyors munkát végezhetett. Október 8-i ülésében már megállapíthatta azokat a tájékoztató elveket és nagyban vázolt követelményeket, amelyek a végleges tervek elkészítésére hirdetett nyilvános pályázat feltételeiül szolgálhattak. Ezek szerint a közraktárak a vámház és a teherpályaudvar között, a Duna felett 8·25 méter magasan feltöltött 700 m hosszú és 70 m széles partszakaszon építendőek, két, egymással párhuzamos raktársorban, olyan módon, hogy minden raktárépületet vasúttal és kocsival egyaránt meg lehessen közelíteni. A pályázat október 14-i közzétételével egyidejűleg eljárta a bizottság a kormánynál is az alsó-dunasori állami partépítési munkák megkezdése végett, hogy ezek a tavasszal már megindítandó raktárépítkezéseket ne késleltessék. A különféle kormányiszterek között ismét hosszú iratváltás kezdődött. A Duna-szabályozási Felügyelőségnek tájékoztatnia kellett a közmunka- és közlekedésügyi minisztert a rakpartszabályozási munkálatok állásáról, ez összeállította a szóbanforgó partrész munkatervét és költségvetését a kereskedelmi miniszter számára, a pénzügyminisztert a kiadások fedezéséről való előzetes gondoskodásra szólították fel, végül egy minisztertanácsi rendelkezés értelmében újjólagos minisztériumközi tárgyalás indult meg a kormánytámogatás ügyében. Ezek eredménye semmiben sem tért el a már október 2-án hozott végzéstől, a dolgot csupán az nehezítette meg, hogy közben nyilvánvalóvá lett, hogy a partépítési költségeket a pénzügyminisztérium nem tudja fedezni. Felszólították tehát a fővárost, hogy az erre a célra előirányzott 700.000 forintot előlegezze az államnak évi 5%-os kamattal és a töltési és partépítési munkálatokat az építkezéssel együtt bonyolítsa le. A fővárosnak ez ellen nem lett volna észrevétele, azonban szükségesnek tartotta annak leszögezését, hogy a part legnagyobb-részt fővárosi tulajdon, az államot még a partrendezés folytán újonnan nyert darab sem illeti meg, mert ez előzetes rendelkezések értelmében egy fővárosi pénzalapot gyarapít, továbbá a partfal megépítését sem lehet kormánytámogatásnak számítani, mert ez az 1870: X. t. c. 3. §-ának végrehajtása. Ezen pontokra nézve tehát az ellentétes nézeteket annyival inkább össze kellett egyeztetni, mivel a kormány a feltételek egyetemleges, változatlan elfogadását kérte. Az ebből a célból még 1879 közepén is folyó tárgyalások bevezetésénél jóval előbb, 1877 tavaszán érkeztek meg a pályamunkák. A közraktári bizottságnak 1877 május 2-án közzétett jelentése szerint a leghasználhatóbbnak ítélte, »Budapest jövője« jellegű pályázat csekély módosítással kivitelezhető volt. A közgyűlés felhatalmazta tehát a bizottságot a részletek pontos megállapítására és egyúttal intézkedett az építési költségek előteremtése felől.

Már-már minden a legsímábban haladt volna a maga útján, ha közbe nem jön egy váratlan külföldi ajánlat. Az angol Meiggs & Church-cég

vállalkozott volna 600.000 mázsa gabona befogadására alkalmas elevátorból és négy vagy hat raktárépületből álló közraktári telep felépítésére, és ez az ajánlat megzavarta a főváros eddigi elhatározását. Bár kezdetben kijelentette, hogy az új lehetőséggel csak a régi tervvel párhuzamosan kíván foglalkozni, és ennek nem szabad késleltető hatással lenni amannak intézésére, az a remény, hogy mégis magánvállalkozás kezébe adható át a munka, természetesen megfontolásra készítetett mindenkit. Még inkább megzavarta azonban az amúgy is lassan kialakult egységes vélekedést a terv újszerűsége. Gabona részére elevátor, egyéb áruk számára közönséges raktárépületek! A már elfogadott pályamunkát is átalakították úgy, hogy az eredetileg tízre tervezett raktárépületek közül kettőt elhagytak és ezek helyébe egy elevátort próbáltak iktatni. Közben 1877 második felében és 1878-ban állandóan folytak a Meiggs & Church-céggel az értekezések, sőt újabb ajánlatok is érkeztek, mint például Schwartz és Basch pesti vállalkozóké, Siegl G. bécsi gépgyárosé, a Magyar Általános Hitelbanké és az ebben az ügyben egyszer már szereplő londoni Reed Longham-cége. Ezen újabb ajánlattevők közül a megbeszélések során egyik sem bizonyult komolynak, a Meiggs & Church-féle javaslat azonban a tárgyalások folyamán egyre kialakultabb formát öltött. Az kétségtelen, hogy a vállalkozók a már ismeretes államsegély teljes igénybevétele mellett nagy áldozatot kívántak a fővárostól is, ez azonban, úgylátszott, inkább hajlott arra, hogy jelentős kedvezményekben részesítsen egy magánvállalkozást, mintsem hogy házilag, saját költségén építse fel a közraktárakat. Késznek nyilatkozott a telephez szükséges földterületet használatra teljesen ingyen átengedni, kilátásba helyezve a partrendezés következtében nyert vitás jellegű területnek a kormánytól való megszerzését is. Hosszabb alkudozások után legfeljebb évi 150.000 forintig emelkedhető segílyt biztosított a vállalatnak, amelyet azonban a beraktározott áruk után szedett városi illetékből akart fedezni. Minden fővárosi adó és illeték alól 30 évre mentesítette volna a vállalkozást. Mindezen kedvezményekkel szemben az építkezés alatti felügyeleti jogot kötötte ki magának és azt, hogy a szükséglet növekedésével kötelezheti a vállalatot üzemének bővítésére. Ezen az alapon a tárgyalások már befejeződtek, és csupán a kormány jóváhagyása volt még hátra, midőn a társaság ajánlatát 1878 október végén visszavonta, és így a város a raktárüggyel ismét magára maradt. Nem volt más hátra, mint visszatérni az 1876 augusztus 23-i határozathoz és tovább folytatni a házilag való felépítés előkészítését.

Bármilyen káros hatással volt is a Meiggs & Church-féle ajánlat azáltal, hogy a már útban lévő megoldást másfél évre feltartóztatta, közbejöttének mégis volt egy hasznos következménye. A cég által benyújtott tervek vetették fel először a pesti közraktárügyben az elevátor gondolatát, és ezt az eszmét a főváros magáévá tette. A kivitelezésre elfogadott, »Budapest jövője« jeligéjű pályatervet már a Meiggs & Church-céggel való tárgyalás közben olyképp módosították, hogy egy elevátornak is helyet adtak a felépítendő közraktári telepen, és midőn a magánvállalkozóval folyó tárgyalások kudarca után ez a terv újból előtérbe került, a közben szerzett tapasztalatok alapján lényegesen átalakították. Az átalakítás feladatát a közraktári bizottság végezte el, amely 1878 november

27-én ismét azt a megbízást kapta, hogy a közraktárak házilag felépítése ügyében tegyen javaslatot a közgyűlésnek. A bizottság e munkálatában a vegyes rendszer mellett döntött: közönséges raktárakat tervezett, különféle vegyes áruk számára, a gabona elraktározására azonban külön erre a célra szolgáló elevátort, sőt abból a megfontolásból kiindulva, hogy a Pestre érkező áruk nagyobb része gabona, és ezért raktárak építésénél elsősorban ennek szakszerű és olcsó elhelyezésére s kezelésére kell törekedni, az eredetileg tízre tervezett közönséges raktárak számát leszorította négyre, minden épületet 80.000 vámmáza befogadóképességűnek számítva, az ilyenképen elmaradó hat közönséges raktárt pedig pótolta egy 60.000 vámmáza gabonára méretezett elevátorral. 1879 május 16-án kelt ilyen értelmű javaslata június 11-én jutott a közgyűlés elé, amely azt általánosságban elfogadta. Tekintettel azonban arra, hogy az elevátor akkoriban nemcsak Magyarországon, hanem egész Európában szinte ismeretlen intézménynek számított, amelynek szakszerű megkonstruálásához mérnökeinknek előbb hosszabb tanulmányozásra volt szükségük, ennek ügyét elválasztották a többitől és a közönséges raktárak építését már 1879 őszén meg kívánták indítani. Miután a partszabályozás fejében megígért 200.000 forintos kormánytámogatás és az újonnan nyerendő területrészt tulajdonjoga iránt még függőben levő kérdéseket a kormánnyal sikerült a fővárosra nézve kedvezően elintézni, továbbá a munka lebonyolítása céljából felveendő 1,600.000 forintos fővárosi kölcsönnek sem állt semmi útjában, az átvállalt partépítési munkálatokat és a közraktáraknak felépítését a pályanyertes terv szerzőire, Basch Gyula és Krajcsovits Lajos pesti mérnökökre bízta, kik a terveknek a fővárosi hatóságok (középítészeti bizottság, fővárosi tanács, közmunkák tanácsa), majd a különféle állami fórumok által való jóváhagyása után a munkát tényleg még 1879-ben meg is kezdték. Ezzel a közraktárak felépítésének kérdése végleges elintézést nyert, a munka eredménye ma is ott áll a vámháztól délre, a pesti Dunaparton.²⁶⁾

Az elevátor kérdése a közraktárakénál lényegesen gyorsabban intéződött el. A közraktári bizottság az 1879 június 11-i közgyűlési határozat értelmében még abban a hónapban pályázatot hirdetett elevátor tervezésére. Ősszel már nyolc pályamunka volt kezében, amelyeknek felülbírálására október 20-án saját kebeléből külön albizottságot küldött ki. Ez az albizottság 1880 március 30-ára befejezte munkáját és a pályázatok közül a *Salus Patriae II.* jeligéjút találta legjobbnak. Némi módosítással ezt ajánlotta megvalósításra is. Véleményét a közraktári bizottság április 16-i ülésében magáévá tette. Ha a közgyűlés szintén elfogadja ezt az előterjesztést, nincs semmi akadálya annak, hogy a munkálat végleges kidolgozásával a terv szerzői megbízassanak, és ez a részletes terv aztán a felsőbb hatóságok megerősítését elnyerje. A tanács május 7-i üléséből az elevátor kérdése május 10-én csakugyan a főváros közgyűlése elé került, amely az albizottság jelentését elfogadva a végleges tervek lehető leggyorsabb elkészítését kívánta. Így kaptak megbízást az elevátor terveinek kidolgozására Flattich Vilmos, a Déli vasút építész, Ulrich Keresztély, magánépítész és Zipperling, a simmeringi gépgyár igazgatója. Munkájukkal hamarosan elkészültek, és minden részletre kiterjedő végleges terveik még

május vége előtt a közraktári bizottság előtt feküdtek. Kétféle megoldási módot vetettek fel: az első szerint az elevátor a már épülő négy közraktári épülettől délre, további két raktárépület számára való hely kihagyásával, ezek közvetlen folytatásában helyezkednék el, míg a másik szerint az elevátor és a raktárépületek között akkora üres terület maradna ki, hogy annak helyén akár négy raktárépület vagy egy, a jelenlegivel teljesen azonos újabb elevátor is elhelyezhető lenne, s ilyen módon a most felépítendő elevátor a közraktári telep határát a Boráros-tér felé harminc méterrel átlépné. E második terv figyelemmel kívánt lenni a forgalom emelkedésére, de nem látott városépítészeti szempontból semmi kivetni valót abban, hogy a körutaknak elveszi szabad torkolásukat a Dunára. E szerint a Boráros-teret észak felől az elevátor, dél felől a teherpályaudvar zárja el a folyótól. A bizottság azonban elfogadta e tervet, és ugyanígy döntött a június 24-i közgyűlés is. Ki kellett tehát hasítani a térből a közraktári telek és a teherpályaudvarral való összeköttetés számára a Duna mentén egy szegélyt és gondoskodni kellett arról, hogy a többivel együtt ezt az újabb partszűzletet is rendezzék. Mindezt aránylag könnyűszerrel keresztül lehetett vinni, úgyhogy a főváros 1880 szeptember 2-án a kormánytól már a kereken kétmillió forintos költséggel előirányzott elevátor-építkezés megindítására kérhetett engedélyt. 1880 novemberében az elevátor munkálatai is folyamatban voltak.²⁷⁾

Magának az építkezésnek története, valamint a közraktárak és az elevátor műszaki leírása e dolgozat keretein kívül maradhatnak, szükségesnek látszik azonban néhány szóval megemlékezni a közraktári üzlet megindulásának történetéről. A fővárosnak nem volt szándékában a vállalatot saját kezelésében megtartani. A bérbeadás azonban nem okozott sok gondot, mert még az építkezés ideje alatt 1881 május 5-én benyújtották Széll Kálmán és érdektársai ajánlatukat, amely szerint beraktározási, előlegezési és bizományi üzletre egy tisztán magyar, nemzeti jellegű vállalkozást hoznának létre s ebből a célból a közraktári épületeket az elevátorral együtt a fővárostól bérbevennék. Néhány nappal később hasonló ajánlatot tett a Magyar Országos Bank Rt. is. A főváros Széll Kálmán és érdektársaival, illetőleg jogutódokkal, a Magyar Leszámitoló és Pénzváltó Bankkal bocsátkozott tárgyalásba. A feltételeket rövidesen megállapították, és az 1881 július 8-án tartott közgyűlés már jóvá is hagyta azt a szerződés-tervezetet, amelyet július 25-i leiratával a belügyminiszter is megerősített, és amelynek alapján szeptember 7-én megtörtént a főváros tulajdonát képező közraktári telepnek a Magyar Leszámitoló és Pénzváltó Bank számára való bérbeadása.²⁸⁾

Juhász Lajos

JEGYZETEK.

¹⁾ Deutsch Antal: A Pesti Lloyd Társulat. 1853—1903. (Budapest 1903) 49. l.

²⁾ Pólya Jakab: A pesti polgári kereskedelmi testület és a budapesti nagykereskedők és nagyiparosok társulata története. Budapest 1896. 336. és köv. ll.

³⁾ Székesfővárosi Levéltár (a továbbiakban Szföv. L.), Pesti tanácsulési jegyzőkönyvek 1852—53.

⁴⁾ Pólya Jakab: id. m. 338—342. ll.

⁵⁾ Arno Mehlan: Mittel- und Westeuropa und die Balkanjahresmärkte zur Türkenzeit (Südostdeutsche Forschungen III.), u. a.: Grundlinien einer Aussenhandels-geschichte Bulgariens, (u. o.), u. a.: Die grossen Balkanmessen in der Türkenzeit (Vjschr. f. Soz. und Wg. 1938), u. a.: Historischer Überblick über die deutsch-bulgarischen Wirtschaftsbeziehungen (Schmollers Jb. 1937), Karl Grünberg: Die handelspolitischen Beziehungen Österreich-Ungarns zu den Ländern an der unteren Donau (Leipzig 1902); Georg Zane: Die österreichischen und die deutschen Wirtschaftsbeziehungen zu den rumänischen Fürstentümern, 1774—1874. (Weltwirtsch. Archiv 1927.), Horváth Mihály: Az ipar és kereskedelem története Magyarországon a három utolsó század alatt (Buda 1840), Gárdonyi Albert: Pest város keleti kereskedelme a XVIII. században (Budapest 1930), Thallóczy Lajos: Utazás a Levantében. A keleti kereskedelem története Magyarországon. (Budapest 1882), Ajtay Gábor: Folyamhajózás a nemzetközi jogban és a Duna. (Budapest 1933).

⁶⁾ Ernest Hasse: Geschichte der Leipziger Messen (Leipzig 1885), Ernest Kroker: Handelsgeschichte der Stadt Leipzig. (Leipzig 1925)

⁷⁾ Pólya Jakab: id. m. 342—356. l. Pesti Napló 1859. ápr. 28.

⁸⁾ Pesti Napló 1860. ápr. 14, 1861. márc. 31.

⁹⁾ Pesti Napló 1864. jún. 24.

¹⁰⁾ Mátygráber Ágoston: A docksrendszer s annak alkalmazása a Budapesten állítandó közraktárakra. Pest 1865.

¹¹⁾ Szföv. L., Pesti közgy. jkv. 1868. dec. 2.

¹²⁾ Pester Lloyd 1867. febr. 7.

¹³⁾ Pester Lloyd 1867. jan. 10. — Szföv. L., Pesti XI. 3/1867.

¹⁴⁾ Szföv. L., Pesti közgy. jkv. 1868. júl. 22, júl. 29, 1869. márc. 3. — Pesti XI. 43/1869.

¹⁵⁾ Körösi József: Budapest gabonakereskedelmének hanyatlása. Budapest 1874.

¹⁶⁾ Juhász Lajos: Az 1869-i pénzválság és a bankkérdés. Századok 1939.

¹⁷⁾ Juhász Lajos: A pesti fővámház elhelyezésének története. Tanulmányok Budapest multjából VI. 1938. Szföv. L., Pesti közgy. jkv. 1870. máj. 18.

¹⁸⁾ Országos Levéltár, Közmunka- és közlekedésügyi minisztérium lev. 182/1871. (A következőkben: Közm. lt.) — Szföv. L., Pesti közgy. jkv. 1871. okt. 31. — Pesti VI. 178/1871.

¹⁹⁾ Országos Levéltár, Földművelés-, ipar- és kereskedelemügyi minisztérium lev. 460. eln./1871.

²⁰⁾ Szföv. L., Pesti VI. 178/1871.

²¹⁾ Itt és a következőkben mindenütt, ahol nem közlök jegyzetet, forrásom az az iratköteg volt, amelynek szinte minden darabja témámra vonatkozik, és amelyet az Országos Levéltár Közm. lt. 1873. 3. tétel 804. sz. alatt őriz.

²²⁾ Körösi József: id. m.

²³⁾ A fővárosi kereskedelem emelésére 296/74 közgyűlési számmal kiküldött bizottság tárgyalásai. I. rész. Budapest 1874.

²⁴⁾ Lagerhaus der Stadt Wien. Wien 1876; Die Entwicklung der Stadt Wien in den Jahren 1848 bis 1888. Wien 1888; Wien 1848—1888. Denkschrift zum 2. Dezember 1888. Hg. vom Gemeinderathe der Stadt Wien. Wien 1888.

²⁵⁾ Szföv. L., Közgy. jkv. 1875. aug. 25, szept. 9, szept. 22, okt. 6, nov. 17—18, 1876. jún. 14, júl. 26 és aug. 23.

²⁶⁾ U.o. Közgy. jkv. 1877. máj. 2, 1878. febr. 27, márc. 1, máj. 8, jún. 5, júl. 12, júl. 25, szept. 4, okt. 30, nov. 27, 1879. márc. 5 és jún. 11.

²⁷⁾ U.o. II. 439/1879. Az elevátor építésére és műszaki leírására: Budapest főváros elevátora Ulrich-módszer szerint. Tervezte és kivitte Ulrich Keresztély. Budapest. — Továbbá: Miklós Ödön: Negyedszázad a magyar közéletben. Budapest 1906.

²⁸⁾ Szföv. L., II. 439/1879.