

A Nemzeti Bank 1924. június 30-i (megalakulási) státuszában az arany- és devizakészlet kerekén 75 millió pengőnek megfelelő összegben szerepelt. Ez a tétel a kimutatások szerint ma a fenti összegnek majdnem négyszeresét teszi ki. Arany és aranynak számítható devizák formájában tehát mintegy 180—200 millió aranykorona áramlott be 2 és fél év alatt az országba.

Kereskedelmi mérlegünk passzivitása az elmúlt évben kerekén 80 millió aranykoronát tett ki, 1925-ben 50 milliót, 1924-ben pedig 40 milliót. Ha figyelembe vesszük, hogy csak hosszú lejáratu hitelek címén 500 millió folyt be ezen idő alatt az országba, úgy semmiképen sem csodálkozhatunk kereskedelmi mérlegünk ezen a passzivitásán. Le kell számolnunk azazal a túlzott kívánsággal, hogy ugyanakkor, amikor az ország felé ilyen viszonylag nagyarányu tőkeimport áramlik, ezt értékben még meg is haladó árukitvételt mutassunk fel.

Dr. Sziklai Ferenc.

A belvízi hajórajstrom kérdése. Az ingójelzálog egyik hátrésete a hajókra adott és rajstromozott hitel, a hajójelzálog. Nálunk ez az intézmény még az előkészítés stádiumában van. Külföldön ellenben, így elsősorban Németországban, Svájcban, Franciaországban, Belgiumban, Angliában és Hollandiában már megvalósult és a külföldi tapasztalatok alapján terjesztette be legújában Hermann Miksa kereskedelemügyi miniszter az erre vonatkozó törvényjavaslatot. Ambár nálunk a folyamhajózás erősen állami befolyás alatt áll, mégis fontos, hogy a magánhajózás élet- és versenyképessége fönmaradjon. A mai állapotban ennek a legsúlyosabb akadályá abban rejlik, hogy a hajózás nagymennyiségű tőkét igényel, mely egyrészt immobilizációja folytán nehezen használható fel újabb tőkeszerzésre, másrészt magánosok által egyáltalán nehezen gyűjthető össze és fordítható ily hosszulejáratu befektetésre. Ennek a nehézségnek a megoldásához egy út vezet: a hajókat jogilag ingatlanokká kell minősíteni és róluk egy a telekkönyvhöz hasonló rajstromot vezetni, melynek teherlapjára a nyújtott hitel bejegyezhető. A bejegyzésnél kiszolgáltatót eredeti rajstromkivonat könnyen szolgálhat aztán a hitelszerzés alapjául s ez úgy a tartozás, mint a követelés mobilizációját nagyban megkönnyíti, miután mindkettő cesso utján könnyen átruházható.

Nálunk a folyamhajózásra vonatkozóan mostan a következőképen akarják ezt az intézményt megvalósítani: A központi járásbírósnál vezetessék majd egy rajstrom, mely a magyar belvízi hajókra vonatkozó jogviszonyok bejegyzésére szolgál. Magyarának tekintendő minden hajó, bárhol is állomásozzék, ha annak legalább a fele magyar állampolgár tulajdonában van. (1. §) A rajstromba kötelezően felveendő minden személy- vagy áru fuvarozásra szolgáló és legalább 20 tonnás hajó. (4. §) Ennek bejegyzését a tulajdonos köteles kérni és a bejegyzendő adatokat kellő okmányokkal igazolni. (5. §.) Minden hajóról a telekkönyvhöz hasonlóan egy birtokállási, egy tulajdon- és egy teherlap vezetendő (4. §) és arra csak oly jogot lehessen bejegyezni, mely a magánjog szabályai szerint ingatlanokra telekkönyvileg bejegyezhető, amint hogy általában a bejegyzéseknél a telekkönyvi jogszabályok a mérvadók. (9. §.) Jelzálogot rajstromozott hajóra csakis a jelzálog bejegyzésével lehet szerezni s az kiterjed a hajó alkotórészeire, tartozékaira, valamint az esetleges biztosítási követelésre is. (12. §.) A jelzálog bejegyzésénél bejelentendő legyen a hajó neve, a tulajdonos neve, a hitelező neve, az alapul szolgáló jogügylet, a követelés összege,

az eredeti bejegyző engedélye a jelzalog bejegyzésére, valamint az okmány kiállításának helye és ideje. (12. §.) Ugyancsak kiköti ezen 12. §, hogy ily jelzalogilag terhelt hajó külföldre csakis a hitelező beleegyezésével adható el, ily módon biztosítván a zalog országban maradását.

Mint látjuk, az új törvényjavaslat is azon a (külföldön is keresztülvitt) fiction alapul, hogy a hajók ingó jellegüket megtartván, ez egy esetben tekintessenek quasi ingatlanoknak, melyekre a jelzalog bejegyezhető. Nem akarunk itt ezen feltetés jogi jogosultságára és megengedhetőségére bővebben kitérni, számunkra egyedül fontos az a tény, hogy manapság általában és a magyar gazdasági viszonyoknál fogva különösen, meg kell ragadni minden eszközt, mely új tőkék számára utat nyit és azok megszerzését megkönnyíti. Kétségtelen, hogy a külföldi tőke a magyar folyamhajózás számára lényegesen könnyebben lesz mobilizálható a lajstrom bevezetése után, mint eddig, könnyebben mobilizálható főképp a kisebb, nem államilag támogatott hajózási vállalatok részére. Emellett az esetleges belföldi tőke is ezentul kevésbé fog idegenkedni a hajózási hitelektől, mint eddig s így el kell ismernünk, hogy ez a javaslat a hajózásra kétségkívül jó hatással lenne s annak konkurrenciaképességét ugy belföldön, mint külföldön, erősen emelné. Elvben, alapgondolata szerint, tehát föltétlen támogatásra méltó ez a terv. Hogy a praktikus keresztülvitelre tervezett utak a célnak teljesen megfelelnek-e, oly kérdés, mellyel jogászvilágunknak nyilvánvalóan érdemes volna behatóan foglalkoznia.

Dr. Zádor Béla.

A fuziók illetékmentessége. A kríziseknek a gazdasági existenciákat megtizedelő hatása önmagában véve nem egészen súlyos, legfeljebb annyiban, amennyiben életképes és értékes egységek is esnek áldozatul neki. A gazdasági élet összes tagjai között fenálló szoros, láncszerű kapcsolat folytán azonban a válságok gyakran az életképes elemeken is éreztetik hatásukat, ami ellen ezek természetesen előrelátással védekezni igyekeznek. A védekezés egyik leghatékonyabb formája az üzemek egyesítése, a koncentráció. A gazdasági történelem tanulsága szerint tényleg a válságok rendszerint erős lökést szoktak adni a koncentrációs mozgalomnak.

A koncentráció időszerűségét a kormány is belátta, amikor 1925 áprilisában kiadott 903/1925. P. M. számú rendeletével a fuzióknak a magas adó- és illetékterhekben rejlő akadályát megszüntette. Ennek a rendeletnek 1926 június 30-án megszűnt hatályát elsősorban 1926. év végéig, majd az 5900/1926. P. M. számú rendeletével, mely január 8-án tételtek közé, mindazon fuziókra kiterjesztette, melyek 1927 július 1. előtt kimondatnak.

A koncentráció folyamata erőteljesebben ezen kedvezmények ellenére sem indult meg mostanáig, eltekintve néhány, főleg az építő- és a malomiparban végrehajtott fuziótól. Ennek magyarázatául kétségtelenül igen súlyos okokat lehet felhozni. Talán a legkézenfekvőbbek közé tartozik az is, hogy a pengőmérlegek felállítása előtt a fuziók bázisául szolgáló értékek túlzottan önkényesek voltak és minthogy a pengőmérlegek megszerkesztésénél a vállalatok ugyancsak egyéni felfogásuk szerint járhattak el, szükség volt egy bizonyos idő elteltére, hogy ez alatt a mérlegbe felvett adatok helyénvalósága igazolást, illetve helyes értelmezést nyerhessen. Akármilyen is legyen az oka a fuziók eddigi gyér voltának, tény az, hogy a vállalatok egész sora foglalkozik a legkomolyabb formában fuziók lehetőségek-