

*én a multhoz nem térhetek vissza,
anyám édes, egyetlen világom.*

*Altasd el a bánatodat, gondod,
ha fáj, ne is gondolj sokat én rám
s öregséged lassu ingásával
ne járj kint a messzenézők dombján.*

AZ ANGOL KERESKEDELMI HAJÓZÁS

Irta: BERDE LÁSZLÓ

Anglia összeköttetése a világgal, amitől oly erősen függ, miután onnan él, a tenger. Minden áru, amit Anglia külföldről kap, minden áru, amit Anglia a világnak elad — hajón szállítódik. Mindezek az áruk egyszer létezésük folyamán valami kikötőbe kerülnek, valamennyi egyszer lógott emelődarun s valamennyi egyszer eltűnt egy hajó gyomrában; minden külföldi nyersanyag, ami Angliában feldolgozásra kerül, minden külföldi buzaszem, amit Angliában megőrölnek, minden áru külföldi eredetű, amit Angliában felhasználnak s mind mögött hosszú tengeri ut...

A hajók Anglia számára légző és tápláló szervek, amelyekkel Anglia élelmet és levegőt szed magába.

Unos-untalanul hangoztatott közhely, hogy Angliának erős flottára van szüksége önmaga megvédésére. Am a juhászcutya nem sokat ér, ha nincs nyáj, amit őriznie kell; Anglia számára a kereskedelmi flotta az elsődleges s csak utána következik a hadiflotta. Békében még csak szállíthatnák más nemzetek hajói áruit, ebben az esetben azonban háború idején Anglia függene ezektől a nemzetektől. Angliának nagy és teljesítőképes saját kereskedelmi flotta a szükséglete. Általános erejének lényeges és mellőzhetetlen tényezője ez a körülmény. Am nemcsak ezért. A kereskedelmi hajózás bevételi forrása is az országnak. Szállítja más országok áruit s a szállítások ára, amit ezek az országok az angol hajósvállalatoknak fizetnek, Angliába folynak, egyikeként azon patakoknak, amelyek együttesen ama bevételek hatalmas folyamát teszik, amivel az angol gazdagság az angol világbirodalom legfontosabb támasza s ezért mindaz, ami hozzájárul ehhez a gazdagsághoz, döntő fontosságú.

Az angol tengerhajózás szerepe így kettős. Egyrészt Anglia függetlenségének előfeltétele, másrészt fenntartani segíti az angol vagyont.

Köztudomásu, hogy az angol kereskedelmi flotta az elmúlt világháború végéig mindakét szerepben jól bevált. 1914-ben, amikor virágjában állt a világkereskedelem s e világkereskedelem kétségbevonhatatlan központja volt London, a világ tengerein futó tiz hajó közül négy angol lobogóval szelte a vizeket, hatot pedig angol hajógyarak építettek. Akkoriban évenként ezek a hajók külföldön átlag kileneven millió fontot kerestek s ez az összeg jelentékeny tétellel szerepelt az angol fizetési mérlegben.

A mult világháborúba ebben a vonatkozásban jól felszerelten vo-

nult fel Anglia. Nem is merült fel semmiféle nehézség mindazon feladatok betöltésében, ami a kereskedelmi flottára hárult. Az angliai bevitel szállítására s a katonai segédszolgálatra a kereskedelmi flotta egyharmadát vették igénybe. Az első két évben a veszteség meglehetősen kicsiny. 1917-ben azonban a veszteség nő s 1917-ben 3.7 mil. tonna elsüllyesztett hajótérrel elérte a legmagasabb pontot. A következmény csakhamar érezhetővé vált. A tengeralattjáró háború mind veszélyesebb arányokat öltött. 1916-ig meglepően keveset tettek a meglévő hajótér racionalizálását illetőleg. 1917-ben már parancsoló szükségyszerűségekkel kerültek szembe, miért is a meglévő hajók feletti rendelkezést központosították, a behozatali árukat fontosságuk szerint osztályozták, a nem életfontosságú javak behozatali mennyiségét korlátozták s az olyan árukat, (mint pl. a fa) amelyek nagy hajóteret igényelnek, kizárták a szállítmányok sorából. Ekkor vezették be a kísérő hajók rendszerét s mert mindez mégsem bizonyult elegendőnek, kénytelenek voltak a legfontosabb nyersanyagokat a legközelebről beszerezni, hogy ez által is jobban kihasználhassák a meglévő hajóteret.

Az Egyesült-Államok háborúba való lépésével sikerült az esetleges hajótérhiány miatti összeomlás veszélyét kikerülni; de éppen hogy csak sikerült, mert számos angol szakember szerint a kiméretlen tengeralattjáró háború korábbi megkezdése végzetes lett volna Anglia számára.

Anglia a világháborúban kereskedelmi flottájából 7.76 millió tonna hajóteret veszített, ami jóval több, mint egyharmada a háború eleji angol kereskedelmi hajótérmennyiségnek. Mindenesetre ennek a veszteségnek a legnagyobb részét még a háború folyamán pótolták a fokozott hajóépítő tevékenységgel úgy, hogy az ellenségeskedések beszüntetésekor az angol kereskedelmi flotta csak kerek három millió tonnával volt kisebb, mint 1914-ben. 1932-ig az angol kereskedelmi flotta kevés ingadozással kb. akkora volt, mint a háború előtt. Csak 1934 ősze óta csökkent s 19 millió tonna helyett az új háború kitörésekor már csak 17.6 millió tonna. Ez a fejlődés jórészt tudatos, mert a kormány a hajóépítő ipar elősegítésének és a kereskedelmi flotta modernizálásának céljából jutalmat tűzött ki a régi hajók kicselezésére.

Az előbbiekből kiderül, hogy a tonnamennyiség adatai nem elégségesek valamely kereskedelmi flottáról való ítéletmondásra. A tonnamennyiségnek csak háború esetén döntő a jelentősége. Bár háborúban is fontos, hogy a rendelkezésre álló hajók a lehető legmodernebbek és leggyorsabbak legyenek; ám a lassú hajó is még mindig jobb, minthogyha egyáltalán nincs hajó.

A múlt évben, a háború kitörésekor az egész brit birodalom, beleértve az anyaországot és a dominiumokat, 20.7 millió tonna kereskedelmi hajótérrel rendelkezett az elmúlt világháború kitörése alkalmával volt 21 millió tonnával szemben. A különbség igen kevés s ha tekintetbe vesszük, hogy a mai hajók átlag gyorsabbak, úgy minden további nélkül feltételezhetjük, hogy hasonló, sőt valószínűleg nagyobb mennyiségű javakat szállíthat ma az angol kereskedelmi flotta a valamivel kisebb hajótérrel, mint a világháború kitörésekor. Ebben a vonatkozásban még egy másik tényezővel is számolnunk kell. Egyrészt kedvezőbb a helyzet, mint 1914-ben, azért, mert Anglia a világháború tapasztalataival rendelkezik úgy a hajózás szervezését, mint a kereskedelmi hajókat érő táma-

dások visszaverését illetőleg. Ebben a vonatkozásban Anglia jobban felkészült általában a háborúra, mint 1914-ben. Most a háború kitörésekor pl. rögtön rátette kezét minden létező angol hajóra, gondosan beosztotta valamennyit a háború szolgálatára, eltekintve attól, hogy bizonyos termékekből, mint pl. a buza, nagyobb mennyiségeket tartalékoit, hogy ezáltal is könnyítse a kereskedelmi hajózás terheit. Új helyzetet és kiszámíthatatlan eshetőségeket a mostani háborúban a kereskedelmi hajózás tekintetében is csak a repülőgép teremtett. Az elmúlt világháborúban az elsüllyesztett 7.76 millió tonna hajótérből csak 8.000 tonnát süllyesztett el repülőgép. A mai háborúban ez az arány összehasonlíthatatlan mértékben elváltozott. S ha idevonatkozólag jelenleg hiányzanak is még a pontos adatok, máris nyilvánvaló, hogy a teljes használhatóságában csak a jelenlegi háborúban kibontakozott új tengeri fegyvernem, a repülőgép, teljesen új helyzetet teremtett.

További fontos tényező a mai háborúban, hogy Anglia lakossága 1914 óta jelentékenyen növekedett s ez kapcsolatban az életszínvonal emelkedésével, jelentékenyen növelte a beviteli szükségletet. Abban a kérdésben, hogy mennyi hajótér szükséges a beviteli javak szállítására, nem azok értéke, súlya és térfogata a meghatározó. Megbízható statisztikák idevonatkozólag nincsenek, de a liverpooli hajóstársaságok egyesülete évenként közzétesz egy becslést, amely elegendő a fejlődés nagy vonalakban való megállapításához. Anglia összbevitel 1913-ban 56, 1937-ben azonban nem kevesebb, mint 75 millió tonna volt. Ha összehasonlítás céljából feltételezzük, hogy minden tonnasúly azonos hajó térfogatot igényel, úgy a mai angol bevitel szállítási kapacitásának a lebonyolítása egyharmadával nagyobb, mint 1913-ban.

Kérdés természetesen, hogy ez a mai bevitel mennyiben áll luxuscikkekből, amiket szükség esetén nélkülözni lehet. A világháborúban az 1913-beli 56 millió tonna bevitel 1917-ben 34 millió tonnára csökkent anélkül, hogy Anglia emiatt összeomlott volna. Ha tekintetbe vesszük az egyes tételket, amelyek 1913 óta a bevitel súlyát növelték, úgy viszont az derül ki, hogy ezek nem luxuscikkek, amik különben is relative kisebb hajóteret igényelnek szállítás közben. A nagy emelkedést a nyersanyagok tették s csak másodsorban az élelmi- és élvezeti-cikkek. Az emelkedés oka nyilvánvalóan az angol nép magasabb életszínvonala s valószínűleg nem tévedünk, ha feltételezzük, hogy a jelenlegi háborúban a bevitel relative még erősebben korlátozható, mint a világháborúban, oly mélyre azonban valószínűleg nem, mint 1917-ben.

Fontos továbbá még, hogy 1913-ban az angol hajóépítőipar erőteljesebb volt, mint ma. Az elveszett hajótérmennyiség nagyobb részét inkább lehetett pótolni az új építkezésekkel, mint manapság. Az elmúlt világháború alatt Angliában 4.8 mil. tonna terű új kereskedelmi hajókat építettek. Ez az évi átlag bizony magasan meghaladja az 1937. év folyamán építés alatt álló hajótérmennyiséget, holott 1937 ezen a téren a vezető helyen áll a világháború utáni évek sorában.

Ha mindezeket a tényezőket tekintetbe vesszük, megállapítható, hogy az angol kereskedelmi hajózás helyzete kedvezőtlenebb ma, mint a múlt világháborúban. Ez a megállapítás annál inkább helytálló, mert a Földközi-tengeri ut kikapcsolásával a hajóknak a Jóreménység fokát kell megkerülniök, ez pedig igen jelentékenyen fokozza a hajótér szük-

ségletet. A Földközi-tenger lezárása ugyanis nemcsak a szállítási időt hosszabbítja meg, de ugyanakkor hajótérhiányt teremt, miután a szállítási idő megnövekedése több hajó forgalombavetését követeli meg. Itt érintjük a szénfűtésről a kőolajfűtésre való áttérés kérdését is. Ez is nehézséget hárt a jelenlegi háborúban az angol kereskedelmi flottára. A kőolaj bevitele 1913-ban még csak ötödrésze az 1937-ben bevitelezett kőolaj mennyiségnek. Azt jelenti ez, hogy a mai angol hajótérmennyiség jórészt speciális kőolajszállító hajók foglalják le, amelyek pedig nem oly könnyen használhatók fel más anyagok szállítására. Ha az ellenfélnek sikerül az Angliába szülő kőolaj szállitmányok utját elvágni, avagy csak a szállításokat lényegesen korlátozni, úgy ez katasztrófa lenne Angliára. Angliában ugyyszólván semmi kőolaj nincs, a szén cseppfolyósítása még csak kezdetleges s a kőolaj készletek korántsem kimeríthetetlenek.

Anglia kereskedelmi hajózása 1913-mal szemben nem javult. Az angol kereskedelmi hajózás mindig sebezhető pontja volt Angliának. Anglia külföldtől való függősége úgy a bevétel mennyisége, mint az üzemi hajtóanyag szempontjából igen meghatározott. Anglia mai szorongatott helyzetében a kereskedelmi hajózás az első számú gondok közé tartozik.

M Á R I A B É L A : K Ö D

*Sűrű és átvághatatlan
ez a fojtó, ellenséges szürkeség.
Bizonytalan minden lépésünk.
Ki tudja,
milyen veszélyek törnek életünkre
pár méterrel odább?*

*Most mindenki egyedül van,
most mindenki csak önmaga
megcsappant erejében bízhatik.
Legjobb társainkat,
szüleinket és testvéreinket is
elnyelte e gyilkos köd.*

*Hahó! jólesnék kiáltani
segítségért, mint a fuldoklónak,
de ki hallgat a más szavára?
Botorkálunk, mint a vakok
és rémült félelemmel fogjuk
gyámoltalan gyermekünk kezét.*

*Ó, jól tudom, hogy talán holnap
áttör a nap e szürkeségen
és megöli lelkünk lidérceit.
De a napfelkeltét megérjük-e?
Vagy torkonragad a sűrű köd
és nyomorultul elpusztulunk.*