

Ujabbkori küzdelmek.

A spanyol háború meggyőzhette az amerikaiakat, hogy a Nicaraguai csatornát minél előbb ki kell építeni, ha bárminő pénzbeli vagy technikai nehézségekbe ütköznék is; Nagy-Britanniát pedig meggyőzhette az a nagy versengés, mely mostanában folyik Kínáért, hogy a csatornát nem lehet megépíteni a nélkül, hogy neki ne legyen benne része. A spanyolokon vett győzelem következtében az Egyesült-Államokból tengeri hatalom lett s ha sikerül anektálnia Haváit s védelme alá vennie a Filippi-szigeteket, nemcsak földrajzilag, mint eddig, hanem politikailag is egyike lesz a Csendes-tenger urainak. Abban a medenczében, mely Amerika partjaitól a Kínai- és Indiai-tengerig terjed, két nagy emberfaj — a sárga és fehér — áll majd egymással szemben, mindegyik saját sorsának intézésén munkálkodva. E nagy területen Nagy-Britannia, Amerika, Orosz-, Német- és Franciaországé az elsőség kereskedelmi tekintetben, ha territóriumra aránylag csekély is. Japán már számot tart arra, hogy nagyhatalom számba menjen. Kína pedig újjászületését várja, mely, ha bekövetkezik, épen olyan forrongásnak indítja majd a Nyugatot, mint a Keletet. A hol ez a hét állam egymással találkozik, ott fog lezajlani a jövőben a fajok nagy harcza, mint a hogy már folyamatban van a jelennek küzdelme kereskedelmi érdekekért. A hol Ázsia Amerikával érintkezik, már is keletkező félben van egész sorozata a legérdekesebb problémáknak az emberi-

ség történetében. A legelső ezek között a kereskedelmi, s ebben a problémában a legfontosabb tényező a Nicaraguai csatorna. Midőn az amerikai köztársaság a Filippi-szigetek felé indította flottáját, belépett a Csendes-tenger arénájába, szerepet vállalt a nemzetközi politikában s helyet foglalt a nagyhatalmak között, kik a Csendes-tengeren uralkodnak.

1823. körül merült fel először az eszme, hogy ki kellene építeni a Nicaraguai csatornát. Az amerikaiak vették tervbe, de csak terv maradt. Angolország akkor is részes akart lenni a vállalatban. A Monroe-elv és a Bulwer-Clayton-Treaty, mely 1850-ben látott napvilágot, állapította meg a viszonyt a két állam között. Az utóbbi gátat vet az Egyesült-Államok túlságos követelményeinek s biztosítja a csatorna semlegességét. A szerződő felek egyike se bírja kizárólagosan a felügyeletet a csatorna felett, ne építhesen erődítéseket, ne foglalhasson területet, ne követelhesen birtokot, ne léphessen szorosabb viszonyba vagy szövetségbe a szomszédos államok valamelyikével. Mindakét állam kötelezi magát, hogy megvédi a csatornát mindennemű támadás ellen. Ezek a főbb pontok. A Bulwer-Clayton-Treaty még most is érvényben van, az angolok ragaszkodnak hozzá, az amerikaiak pedig tudják, hogy nekik a Föld minden népe között legtöbbet árt hat az angol, ellenben vele szövetségben az egész világgal fölvehetik a harcot.

Midőn a csatorna gyakorlati értékét

mérlegelték, túlságos sokat hivatkoztak a Szezei és a Panama csatornára. Abból, hogy L e s s e p s-nek a Szezei csatornánál sikerei voltak, nem következett, hogy Panamánál is legyenek s mert Panama egyike volt a legnagyobb kudarczoknak, melyet valaha vallottak, nem következik, hogy Nicaragua is az legyen. Olyan ember kell azonban oda, ki mérnök is, üzletember is, pénzügyi tehetség is. Egy hajózható csatorna, mely összeköti az Atlanti-tengert a Csendes-óceánnal, épen olyan szükséges a közel jövőben, mint a milyen szükséges az Egyesült-Államok vasúti hálózatának kiépítése Közép-Amerikán keresztül, csatlakozással Brazília, Argentina és Chili vasútvonalaival. Egy folytonos vasútvonal Dawsontól a Hornfokig épen olyan rövid idő alatt létesülhet, mint az, mely Kairóból indul ki s Cap-townig visz.

A Szezei csatorna környéke sivatag, a Nicaraguai pedig termékeny területeket szelne át; de ezt nem tekintve, az Atlanti- és Csendes-tenger érdekei annyira össze vannak forrva, hogy többé nem választhatja szét egy keskeny földgát.

A Csendes-tenger keleti bejáratának kulcsát eddig is Nagy-Britannia bírta. Az egész hosszú vízi út a messze Keletig, mely egyszersmind a messze Nyugot is, az ő ellenőrzése alatt áll. Gibraltar, Malta, Cyprus jelzi az utat a Szezei-csatornáig, mely az ő kezében van; a Vörös-tenger bejáratát őrzi Adén, Ferim és a Szomali tengerpart. Az Indiai-óceánon ő az úr; a Malakkai csatorna a Csendes-tenger nyugoti vizeibe visz, hol több területet bír, mint bármely más hatalom, Khína kivételével. Helyzete a Khínai-tengerben sokkal kritikusabb, kereskedelmi és politikai érdekei sokkal fontosabbak, semhogy megengedhetné, hogy az uralom e vizeken más hatalom kezébe kerüljön, még az Egyesült-Államokat sem

véve ki. Azért kell, hogy neki is legyen része a csatorna építésében.

Midőn azt vitatták, minő fontos eredményei lehetnek kereskedelmi tekintetben egy ilyen Közép-Amerikán átvezető vízi útnak, egyik túlbecsülte, a másik pedig azt vélte, hogy Ázsia tartományai és Amerika csendestengeri része nem rendelkeznek elég kereskedelmi czikkekkel. A kereskedelem széles alapját mindig a táplálék teszi s a jelen gazdaságának szembeszökő vonása, hogy nagy mértékben szaporította a táplálékokat. A kik csak a nagy piacok árai szerint ítélnék, azt hiszik, hogy ez a gyarapodás sokkal nagyobb, mint a népesség szaporodása. Ez azonban nincs úgy, mert a népesség szükségletei sokkal nagyobb mértékben emelkedtek, mint a száma. Nagyobb fokú természetés leszállítja az árakat, a bőséges készlet vágyakat támaszt, a mi ismét új források, új csatornák megnyitására sarkal. Vegyük például a búzát; Angolország a legutóbbi évekig beérte Oroszországgal, Észak-Amerikával, most pedig bőségesen kapja Argentínából, Ausztráliából, Indiából és Chiliből is.

A kereskedelem természetében rejlik, hogy, midőn új természető ágak indulnak fejlődésnek, a régiek jövedelmezősége csökken s a velők kapcsolatos iparágak más irányba terelődnek. Az ausztráliai gyapjú majdnem tönkretette a juhtenyésztést Skótságban, a braziliai kávé inségre juttatta a ceyloni ültetvényeseket, az argentinai búza háttérbe szorította Európa búzáját, de a kereskedelemnek minden alkalommal új utak és források nyíltak.

Nem utalhatunk a Szezei csatornára mint példára, hogy minő forradalmat idézhet elő egy új csatorna a nemzetközi kereskedelemben. Nem bizonyos, hogy Amerika atlanti- és csendestengeri részében ezt az utat fogja használni, épen úgy, mint alig hihető, hogy a Csendes- és Atlanti-óceánhoz tartozó európai álla-

mok kereskedelme ide fog húzódni ; nem mindig a legrövidebb út a legjobb is, mert ha a gyorsaság volna a legfőbb szempont, már rég nem volnának vitorlás hajók. De akár lesz a Nicaraguai csatornából nagy kereskedelmi vízi út s mint ilyen vetélytársa a Szezei csatornának, akár nem lesz, annyi bizonyos, hogy kiszámíthatatlan lökést fog adni a Csendes-tenger kereskedelmi és politikai fejlődésének.

Nagyon is megszoktuk a Kelet kereskedelmét úgy tekinteni, hogy megvannak bizonyos kiszabott irányai, így pl., hogy ópiumot, indigót és fűszereket India, teát, selymet Khína szolgáltat. Indiának kereskedelmi cikkei megváltoztak, hagyományos termékei háttérbe szorultak : most pamut, pamutárúk, juta és jutaárúk, búza, rizs, olaj, épületfa, legutóbb a szén foglalja el helyöket.

Japán, mely azelőtt alig vitt mást a piacra, mint bambuszt és régiségeket, most selymet, teát, dohányt, gyujtót, szövöttárúkat exportál. Tea már nem kizárólagosan a khínai kereskedelem kiviteli cikke, selyme sem áll az első helyen, más, új iparcikkek keletkeztek s az európaiak törik magukat új kikötőkért a Mennyei Birodalomban. Khína roppant nagy területe több régióba nyúlik, melyen mindent tudnak termesztetni, a mit más országok, s oly népessége van, mely a kellő időben meg fogja becsülni s fel fogja használni a Nyugat tapasztalatait.

Ázsia népeinek szokásai kezdenek átalakulni s ez átalakulásokat követni fogja a gazdasági és társadalmi fejlődés ; a kereskedelmi már kezdetét is vette ; Japánban teljesen folyamatban van, Khínában a vasúti vállalkozások nyomába fog járni. Képzeljük csak el : a világnak körülbelül 450,000 mérföldnyi vasútvonalából Ázsiára most csak 30,000 mérföld esik, s míg Európában 2400 lakosra esik egy mérföldnyi vasút, Ázsiában minden 28,000-ikre csak egy. Ha visszagondo-

lunk arra, mit jelentett az Atlanti-tenger vidékének népeinél a vasút és a gőzhajó föltalálása, elképzeltelhetjük a hatásokat, ha Ázsiában ez az aránytalanság megszűnik. Vegyünk csak egy esetet. Közép-, Dél-Amerika és Khína hosszú partvonala közt, mely mögött a roppant kiterjedésű belső vidék terül, van egy nagy vízfelület elszórt szigetekkel, melyeknek alig jut fontosabb szerep a Csendes-tenger népeinek karrierjében, Khína azonban csak úgy hemzseg a mozgékony, nyugalmat nem ismerő, kézi ügyességgel megáldott népességtől, mely majd a kereskedelmi érintkezés révén emelkedik a civilizáció magasabb fokára. E rengeteg s gyorsan szaporodó nép nem fog otthon elegendő foglalkozást találni becsvágyának kielégítésére, melyet a jövő évek fognak megteremteni. A tengeren túl Dél-Amerika roppant térségei terülnék el, melynek gyér népessége nem űz ipart. Itt nem lehet szó nagyobb befektetésekről nagy ipari vállalatok s intenzívebb munka nélkül. Népessége eddig és abból a vékony erecskéből szaporodott, mely Európából szivárgott be. Mi történik majd, ha Dél-Amerika lesz az a medence, mely a mongol áradatot lesz hivatva befogadni ? Spanyol-Amerika nagyon rosszul használta nagy örökségét s a világ nem fog sokat veszíteni, ha elmerül a sárga hullámokba. Lehet, hogy a sárga faj élet-halálharcza, mely megrendítette Észak-Amerika csendes tengeri országait, lesz hivatva elsöpörni azt a beteg, elernyedtet népet. Azt mondják, Ázsiának nincs szüksége arra, a mit Dél-Amerika produkál és viszont, Dél-Amerikának nincs szüksége, a mit Ázsia termeszt. De ha majd Ázsia Amerikáig és azon túl terjeszkedik, a hol annyi a termékeny meg nem művelt vagy tökéletlenül kihasznált föld, a hol oly nagy a gazdagság természeti kincsekben, s a mely két világrész közé van helyezve : akkor majd a Keletnek túlságosan fel-

szaporodott népe is éhes szemmel, vágyakozó tekintettel fogja nézni e területeket,

A távolságokat, mely elválasztotta a népeket egymástól, a tudomány majdnem megszüntette, s mióta a tengeri gőzösöket annyira tökéletesítették, inkább közelebb hozza, mint elválasztja a távoleső vidékeket.

Seward már 30 évvel ezelőtt megjövendölte Észak-Amerika szenátusában, hogy a Csendes-tenger partjaival, szigeteivel s mögötte elterülő rengeteg területével lesz fő színhelye a világ eseményeinek a jövőben, s ime, már szemtanúi lehetünk e jövendölés teljesülésének. Több évvel ezelőtt valóságos versengés támadt a Déli-tenger szigeteiért, melyből majdnem európai háború keletkezett, s akkor a brit lobogó maradt ott az uralkodó zászló; akkor még nem érdemelték meg e szigetek a versengést, most azonban már jut nekik szerep a Csendes-tenger fejlődésében s mint áthidalói a két ellenkező partvonalnak jelentősek. Britannia az északi partvonalat nemcsak hajóval, hanem vasúttal is igyekszik elérni, melyet már kiépített Vancouverig, Oroszország pedig azzal, melyet Vladivosztozkig épít. Brit-Columbiát és az Unió csendestengeri tartományait ellepi majd az angol-szász faj, az Amur vidéke és Mandsuria pedig az orosz emigránsokkal népesül be. Míg Európa így özönlik Ázsiába, addig Japán, mint ifjú óriás áll az ó és új világ között, Khína pedig gondtalan tudatlanságában nyugodtan nézi, mennyire megváltozott a világ képe.

Méltán kérdezhetjük, mi történik, ha Ázsia népességének fölöslegét nem nyugotnak, mint a rég mult időkben, hanem keletnek küldi, hogy elárassza az amerikai partokat. A fajok olyan harcra fogott vívódni, a melyet még nem látott a világ. A Csendes-tenger fejlődése nem kereskedelmi és földrajzi kérdés többé,

hanem a világproblémák egész sorozatának keletkezését jelenti.

Nem lesz elkerülhető, hogy az Egyesült-Államok iparczikkei ne nyugot felé vegyék az útjokat. Európa piaczaín az amerikai gyárosoknak tapasztalt s gazdag segédforrásokkal rendelkező gyárosokkal kell, még pedig az ő saját területükön versenyezniök, a Csendes-tenger vidéke pedig semleges terület, s itt az amerikaiaké az elsőség. Az Unió roppant nagy és rohamosan emelkedő termőereje szükségessé teszi, hogy kiviteléről, mint biztosító szelepről gondoskodjék. Ezt meg fogja találni a távoli keleten, Ausztrál-Ázsiában, hová a Csendes-tengeren át eljuthat. Bizonyos, hogy Amerika nyugati kikötőiben gyorsan fog nagyra nőni a kereskedelmi tengerészet, s aligha fogja beérni azokkal a határokkal, melyet Havái és a Filippi-szigetek vonnak.

Sokan remélhetik a most élők közül, hogy megéri a szibériai vasút befejezését Vladivosztozkig és Talivánig; gyorsan fogja ezt követni a Nicarugai csatorna s e végpontokból sugáralakban fognak szétágazni a hajóirányok, melyeken gőzhajóóriások fogják szelni a Csendes-tenger hullámain; és a elkészül a Trans-Andin vasút, meg lesz a kapocs az amerikai vasútvonallal, mely északon Alaszkáig visz, délen Mexikón át Chili déli határáig.

Még eddig alig lehet fogalmunk, minő fontosságú a szibériai vasút a Csendes-tenger fejlődésére. Vegyük csak Khínát. Pekingig a leggyorsabb hajón 5 hét alatt lehet eljutni, de ha majd vasúton lehet megtenni ezt az utat, elég lesz 15 nap, Sanghai-ig pedig 20 nap. Tehát Londonhoz közelebb lesz e két város, mint Bombay és Kalkutta.

(The nineteenth Century 1898. októberi számában Taylor B. czikke nyomán.)

Közli CSERHÁTI IRMA.