

A tengeri blokád.

Míg a szárazföldön már negyedik éve szinte szünet nélkül tombol az ádáz küzdelem, azalatt a tengeren alig zajlott le nagyobb csata. A feltűnő különbség oka igen egyszerű. Az ellenfelek szárazföldi erőviszonyai annyira egyenlők, hogy egyik fél sem tudja véglegesen legyőzni a másikat. A mérkőzés elől kitérni nem lehet; a gyöngébb félnek meg kell hátrálnia, ha van elég helye a hátrálásra, mint Oroszországnak; el kell pusztulnia, az ellenség kezébe esnie, ha segédforrásai kimerülnek, mint Szerbia, Montenegró és más kisebb államok.

A tengeren azonban az erők borzasztóan egyenlőtlenek. Magának Angliának körülbelül kétakkora a flottája, mint Németországnak. Az arány még sokkal kedvezőtlenebb lesz, ha mindkettőhöz hozzáadjuk a szövetségesek készletét. Viszont a tengeren könnyebb a mérkőzést kikerülni. Különösen Németországnak és Ausztria-Magyarországnak kedvező a helyzete ebben a tekintetben. A mi hajóhadunknak a dalmát szigetek sűrű lánc-sora és a mélyen benyúló öblök sokasága nyújt biztos védelmet, míg a síma olasz adriai part állandóan ki van téve a meglepő támadásoknak. Németországnak csak két nagy kikötője néz az Északi-tengerre. Mindkettő folyótorkolatban fekszik, csaknem száz kilométerre a tengertől, akkora távolságra, mint Szolnok Budapeستől. Mindkettőnek bejárata hatalmasan meg van erősítve és mindkettőt védi a tenger felől Helgoland, amelynek ellenálló képességét mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy az ellenség meg sem merte támadni.

A természet kedvezéseirez hasonló rangú erőssége Németországnak a Vilmos császár csatorna, amely az Északi és Keleti-tenger közt biztosítja hajóinak a gyors és veszélytelen közlekedést. E vízi út segítségével Németország pár óra alatt egyik tengerről a másikra vetheti egész vízi erejét. A német flotta a sokkal gyöngébb orosz hajóhaddal szemben föltétlenül uralkodik a Keleti-tengeren és módjában van veszélyeztetni az angol uralmat az Északi-tengeren. Az angol hajóknak a skandináv szoroson át zátonyos, veszélyes vizekben tizszer akkora utat kellene megtenniök, ha követni akarnák a németeknek egy ilyen mozdulatát. Így sikerült a német hadi tengerészetnek teljesen elzárnia Oroszországot a Keleti-tenger felől szövetségeseitől.

A Fekete-tengeren a török hajóhad ugyan koránt-sincs túlsúlyban az orosz fölött, de itt meg a Boszporus és a Dardanellák természetes és mesterséges erősségei még tökéletesebben elzárják Oroszország útját, mint a Keleti-tengeren a német hajóhad. Bulgária csatlakozása és Szerbia elfoglalása után a kombinált vízi és szárazföldi út is bezárult Oroszország előtt. Északon a jég, keleten a nagy távolság és a hiányos vasúti közlekedés teszi teljessé azt a blokádot, amellyel nyugaton és délen a központi hatalmak ereje zárja el az Orosz birodalom útjait. Sikerült így éket verni az ántánt-hatalmak közé, szétforgácsolni erejüket és ellensúlyozni a szárazföldön számbeli fölényüket.

Amilyen fényes a központi hatalmak helyzete saját beltengereikben és Oroszország vízi útjain, olyan vigasztalan a nyílt óceán felé. A magyar-osztrák monarchia egyetlen tengere az Adria, zárt medence és a még zártabb Földközi-tengerre nyílik. A francia flotta

körülbelül kétakkora, mint a mienk, az olasz pedig egymagában is erősebb a tengeren, mint mi. Németország Északi tengeri partvónala ugyan szabadabb vizekre nyílik, de előtte vannak a Brit-szigetek. Még szerencse, hogy Dánia és Hollandia megőrizte függetlenségét, különben az Északi-tenger sekély vizében aknákkal feljesen elzárhatták volna a német hajókat az Óceántól. A helyzetet nem sokat javított Belgium elfoglalása sem. A belga tengerpart szabadabb a németnél. Az Óceánra csak a francia északi part elfoglalásával lehetett volna eljutni, de eddig meg a német szárazföldi haderő nem tudott elhatolni. Magát a keskeny La Manche csatornát az angol-francia hajóhad annyira meg tudja védeni, hogy ott a németek még a csapatszállítást sem tudják megzavarni, nemhogy a forgalmat megakadályozni. Az Óceánon a német hadi és kereskedelmi tengerészet föl sem vette a versenyt. A néhány künnrekedt hadihajót sorsukra hagyták, a kereskedelmi hajók befutottak oda, a hová tudtak. Azóta ezek nagyrészt is lefoglalták a háborúba újabban belekeveredett kisebb-nagyobb államok.

Nálunk is, de különösen Németországban gyakran fölmerült a kérdés : miért nem vette föl a német flotta a harcot, miért nem próbálták meg legalább a kereskedelmi forgalmat részben fönntartani a tengeren. A feleletet egyrészt a Föld politikai térképe, másrészt a központi hatalmak gazdálkodásának vizsgálata adja meg.

A Vilmos császár csatorna, a parti és szigeti erődök, a német flotta mennyiségi és minőségi ereje, Dánia és Norvégia jóakaró semlegessége talán ki tudná segíteni a német hajók egy részét a félig zárt Északi-tengerből.

De mi lenne velük azután? A hajóhad alig tudná megvédeni őket, mert ereje jórészt a parti támaszpontokban van. Az egész Északi Atlanti óceánon sehol egy német szénállomás, máshol is igen kevés a német gyarat és az is kedvezőtlen helyen. A fontosabb átjárók nagy része (Gibraltár, Malta, Szuezi, Aden, Singaporé, stb.) angol kézen vannak. Az összes óceánokon sűrűn következnek a szénállomások. Franciaországnak (Marokko, Tunisz, Djibouti, Madagaszkár, Indokhina stb.) és az Uniónak (Panama-, Hawai-, Fülöp-szigetek, stb.) együttvéve sincs annyi támaszpontja a tengeren, mint Angliának, de külön-külön is több mint Németországnak. Közülök kettő fölvehetné a versenyt Angliával, de csupán egyik, támogatás nélkül csak vesztébe rohanna, ha kiállana olyan küzdelemre, amelyben a sokkal erősebb Anglia mögött még más tengeri hatalom is áll.

Nemcsak a személy és áruforgalom, de még a gondolatközlés elől is el vannak zárva a központi hatalmak. A kábelek nagyobbik fele angol kézen van, azután az Unió és Franciaország következik és csak a negyedik helyen Németország. Ami kevés német kábel volt, azt is elvágták az angolok. Csak a szikra-távíró kötött össze bennünket a külvilággal, de az amerikai hadüzenet ezt a láthatatlan szálát is elszakította. Addig még nem jutott a német tudomány és technika, hogy a Norddeich-i állomás elektromos hullámai elegendő erőben elérjék Dél-Amerika vagy Kelet-Ázsia országait. A távoli földrészek hírszolgálatát és informálását teljesen az ántánt kezében van.

Mégsem volna teljes a reánk nehezéző blokád, ha a németek kiépítették volna a Bagdadi-vasutat. Ha lenne elsőrendű pályánk Szuezig és Basráig (Perzsa-

öböl), vitássá lehetne tenni az angol uralmat az Indiába vezető úton, sőt talán magában Indiában is. De a

EURÓPA BLOKÁD TÉRKÉPE



németek, amely gyorsak voltak otthon hatalmas vasúthálózatuk létesítésében, oly hosszadalmasan, nehéz-

kesen készülődtek Ázsiában, elvesztették ott az időt, Szuezet és Mezopotámiát.

Védekezni az ántánt blokádja ellen megfelelő hajóhad és támaszpontok híján, nem tudunk; nem maradt más hátra, mint a támadás. A túlnyomó erővel szemben az egyetlen hatásosnak ígérkező eszköz a bűvárhajó. Ez ugyan nem szünteti meg, nem is enyhíti a bennünket körülvevő zárlatot, de mintegy blokálja nyugati ellenfeleinket, elválasztja őket egymástól és a tengerentúli országoktól. Ez a blokád nem olyan teljes, mint az, amely reánk nehezedik. Az angol, francia, olasz stb. hajók állandóan közlekednek a tengeren, míg a mieink vesztég maradnak. De az ántánt hajói egyre pusztulnak, a mieink pedig megmaradnak, legalább azok, amelyeket itthon ért a háború kitörése. A bűvárhajók alapos pusztítást végeznek az ellenség kereskedelmi flottájában és a német hivatalos jelentések alapján valószínűnek látszik, hogy közel van az a pillanat, amikor az ellenséges hajózás teljesen megbénul és nem tudja ellátni az ántánt országainak közlekedését. Miért ragaszkodnak mégis minden áron a tengeri forgalom fönntartásához, míg a központi hatalmak kísérletet sem tesznek az óceáni közlekedés helyreállítására? Egyszerűen azért, mert nem tudnak megglenni nélküle, mi pedig megélünk így is.

Csak a legfontosabb cikkek termelését és fogyasztását kell megtekintenünk és mindjárt meg tudunk felelni a súlyosnak látszó kérdésre.

Magyarország mezőgazda állam, elsőrendű élelmicikkekben nem szorul senkire, sőt pótolni tudja Ausztria szűkös termelésének hiányait is. Németország hatalmasan fejlett mezőgazdasága ugyan nem elegendő

arra, hogy a nagyszámú népességet teljesen eltartsa, de a szükséglet túlnyomó részét fedezi a belső termelés, az elmaradt külföldi behozatalért pedig némileg kárpótol az okkupált területek, főleg Románia termés-fölöslege. A még ezután is fönmaradó hiányok nyomasz-tók ugyan, de elviselhetők.

Az élelmi cikkekkel legalább egyenlő rangra emelte a modern élet fejlődése a szén. Szén csépli ki búzánkat, hajtja malmainkat, szén viszi széjjel az országba és a külföldre a vidékek termés-fölöslegét és szén hozza el más vidékekről az itt hiányzó szükségleteket. Szén nélkül nem tudnánk termelni annyit, amennyi a mostani népességnek elegendő, de még kevésbbé lehetne a terményeket helyesen elosztani. Az iparban a szén jelentősége még sokszorosán nagyobb, mint a mezőgazdaságban.

Magyarország szénbányászata ugyan nem elegendő a szükséglet fődözésére, de ezt bőven pótolja Ausztria és még inkább Németország fölöslege. Ha mégis hiányt szenvedünk némileg ebben is, annak oka nem annyira a termelés csökkenésében, mint inkább a fogyasztás emelkedésében keresendő. A hadi ipar, a fokozott közlekedés rengeteg szenet emészt föl, az emberi munkaerő pedig megfogyatkozott, megrokkant.

Németország szénbányászata a háborút közvetlen megelőző években már megközelítette Angliáét, most pedig az elfoglalt belga, északfrancia, orosz és a szövetséges osztrák bányákkal együtt, fölül is mulja amazt. Ha még hozzászámítjuk az angol hajók fogyasztását, Anglia szénben szűkölködő szövetségeseinek ellátását, elképzelhetjük, mennyivel több szene marad Németországnak ipari célokra, mint Angliának.

A kontinensen pedig alig van szénbánya a központi hatalmak területén kívül. Belgium német kézben van, az orosz szénbányák jórésze a mi birtokunkban. Franciaországnak alig van szénbányája az okkupált területen kívül. Olaszországnak békében sem volt szene ; az évi kiaknázás mennyisége alig huszadrésze a magyarának, századrésze az osztrákénak, egy ötszázadrésze a németének.

A másik fontos ásvány a vas, csaknem ugyanúgy oszlik meg a hadviselő országok közt, mint a szén, azzal a különbséggel, hogy ebben Anglia messze mögötte marad Németországnak.

Amilyen kétségbeejtő a helyzete Olasz- és Franciaországnak a szén- és vasellátásban, ugyanolyan a helyzete Angliának az élelmezés terén. A hazánkkal egyenlő területű, de kétszer népesebb országnak búzatermése alig harmadrésze a miénknek, rozsa, kukoricája egyáltalában nincs, burgonyája alig van több mint nekünk. Olaszország sűrű lakossága szintén jelentékeny gabona-behozatalra szorul, valamint Franciaország bőséghez szokott népessége is.*

Ez a sok szükséglet mind Amerikához kiált kielégítésért. Amerikának óriási a készlete, hasonlóan nagy a termelése s csaknem mindenben messze fölülmulja Németországét. El is tudná látni az egész ántántot majd minden hiányzó cikkel, de ahhoz hajó kell, sok hajó, több mint békeidőben. A hajók száma pedig egyre fogy, a szükségletek viszont a háborús termelés csökke-

* Az idevágó statisztikai adatokat lásd a Zseb-atlasz tavalyi és tavalyelőtti évfolyamában.

nésével egyre emelkednek. Az ellenségeinkre mért részleges blokád hatásosabbnak mutatkozik a reánk nehezedő teljes elzártságnál.

Anglia, Franciaország, Oroszország extenzíve fejlődtek: gyarmatokat szereztek, ott honosítottak meg Európában meg nem élő növényeket, állatokat, szükségleteiket nagy részben ott szereztek be, mert ott olcsóbban tudtak termelni, mint odahaza. Nagy vasutakat építettek idegen világrészekben, állomásokat, kikötőket szereztek a távoli óceánokon. Tőkéik jelentékeny részét idegen országokban helyezték el az otthoninál magasabb kamatozással.

Németország, Magyarország és Ausztria intenzíve fejlődtek. Nekünk nincs gyarmatunk, Németországnak is meg kellett elégednie silány maradékokkal. Mind a három ország reá volt utalva az otthoni termelés fokozására és lehető kiterjesztésére. A tőkét, a munkaerőt itthon kellett tartani, idegen világrészek termelésére nem lehetett számítani, a velük való összeköttetést nem tudtuk biztosítani. Ebben az intenzív fejlődésben rejlik erejük, ebben van gyöngeségük is.

Dr. Pécsi Albert.