

A tengerhajózás fejlődése a világháború után.

Le développement de la navigation maritime après la guerre mondiale.

Résumé. De 1913 à 1926, le tonnage total du monde s'est accru de 33%; la plus grande augmentation a eu lieu entre 1919 et 1920 (10 millions de tonnes), par suite surtout du développement de la construction de navires aux États-Unis (382% entre 1914 et 1919.). Depuis 1919, en raison de la diminution de la production mondiale, la construction de navires progressait dans une mesure plus restreinte. Selon nos tableaux, la Grande-Bretagne possède encore la majorité du tonnage; cependant, celui des États-Unis et du Japon se développe plus rapidement. La Grande-Bretagne construit, à elle seule, plus de grands paquebots que tous les autres pays du monde.

Le développement de la construction de navires ayant été plus rapide que celui du commerce extérieur entre 1913 et 1926 (l'accroissement du tonnage de la Grande-Bretagne a été 30% et celui des États-Unis de 600%, tandis que le commerce maritime de la Grande-Bretagne restait stationnaire et celui des États-Unis ne s'accrut que de 38%), les nombres-indices des frets maritimes dans les pays anglo-saxons sont tombés au quart de leur valeur de 1926.

Depuis la guerre mondiale, le mouvement des canaux maritimes se développe aussi considérablement. Le tonnage du canal de Kiel (qui n'a qu'une importance locale) a augmenté de 80% entre 1913 et 1926. Le mouvement du canal de Suez, la principale voie de navigation entre les Océans Atlantique et Pacifique, s'est élevé de plus de 50%; le plus nouveau canal maritime, celui de Panama, a eu un mouvement presque égal à celui du canal de Suez. Ces deux canaux maritimes ont une importance décisive pour le commerce de la Grande-Bretagne et des États-Unis.

*

Nagy általánosságban megállapíthatjuk, hogy a világháború a típusosan tengeri hatalmak győzelmét és típusosan szárazföldi hatalmak vereségét, sőt (Németország kivételével) felbomlását eredményezte. A világháború előtti nagy gazdasági egységek helyén ma Közép- és Kelet-Európában a kisállamok rendszere alakult ki, amelyek valamennyien gazdasági autarchiára töre-

kesznek, tehát a merey elzárkózás politikáját követik. Európa, ez a háború előtt dúsgazdag földrész, a világgazdaság közép-pontja, ma elszegényedett: államai ezernyi gazdasági és társadalmi kérdéssel bajlód-
nak. Legyőzött országait a békeszerződések kötik guzsba, győztes országai viszont az Amerikai Egyesült Államoknak az adó-
sai: annak a nagyhatalomnak, amely voltaképeni győztese a világháborúnak, ahová a szemünk láttára tolódik át a világ gazdaságpolitikájának intézése.

A világpolitikában végbement eme nagy változások természetesen kihatnak a gazdasági élet minden ágára, de talán seholsem oly sokoldalúak és tanulságosak, mint a tengerhajózásban.

1. A világháború hatása az óceáni hajózásra.

A világháború kitörésekor: 1914. augusztusában a Föld összes, 100 tonnánál nagyobb hajóinak tonnatartalma 49,089.552 elegytonna¹⁾ volt: ebből 45,403.877 elegytonna gőzhajókra esett, a

¹⁾ A kereskedelmi hajózásban a gőzösök tonnatartalmát rendszerint elegytonnában, a vitorlásokét pedig tisztatonnában adjuk meg.

A hajók tonnatartalmát és a hajórakomány súlyát a hajózási statisztikák — sajnos — nem állapítják meg egységes módon. Az alábbiakban ezért röviden ismertetjük a használatos mértékegységeket.

A) A hajók tonnatartalmát háromféleképp állapítjuk meg: a) *víz kiszorítási* (déplacement) *tonnatartalom* egyenlő a hajó által kiszorított víz súlyával köbtonnában (= 1000 kg.) kifejezve; hadihajók közbözésénél használatos, kereskedelmi hajóknál csak a hajóépítők használják; b) *elegy (bruttó) tonnatartalom* egyenlő a hajó teljes, zárt befogadóképességével, regisztertonnában (= 100 köbláb = 2·833 köbméter) kifejezve; hivatalos jelentésekben használatos; c) *tiszta (netto) tonnatartalom* alatt azt a tonnatartalmat értjük, amelyet megkapunk, ha az elegytonnatartalomtól levonjuk a kabinok, gépek és tüzelőanyag elfoglalta helyet és az ily módon kapott hajótér köblábjainak számát elosztjuk 100-zal: Ugyancsak regisztertonnában jelölik meg és az egész világon ennek alapján számítják ki a hajórakományra kivetett vámokat és illetékeket. Kiszámítása az elegytonnatartalomtól hajó-típusonként és országonként más és más szabályok szerint történik. Áruszállító gőzösöknél a brit, valamint a német hajóközbözési szabályok az elegytonnatartalom 61·3%-át, az U. S. A. szabályok 64·5%-át, a Suez-csatorna-szabályok 72%-át, a Panama-csatorna-szabályok 70%-át állapítják meg tiszta tonnatartalomként: átlagban tehát a tisztatonnatartalom ²/₃-a az elegytonnatar-

többi vitorlásokra. A legfontosabb nagykereskedő országok hajóparkja ugyanakkor a következő volt:

Ország	Gőzhajó		Vitorlás	
	hajó	elegytonna	hajó	tisztatonna
Nagy-Britannia	8.587	18,892.089	653	364.677
Brit gyarmatok	1.536	1,631.617	552	156.666
Franciaország	1.025	1,922.286	551	397.152
Németország	2.090	5,134.720	298	324.576
Am. Egy. Áll.	1.757	4,330.078	1.417	1,038.116
Japán	1.103	1,708.386	—	—
Norvégia	1.656	1,957.353	535	547.369
Németalföld . .	709	1,471.710	97	24.745

A világháború előtt valamennyi tengerhajós nemzet hajóparkja erős fejlődésben volt, csupán az Egyesült Államoké hanyatlott. Ennek oka az volt, hogy az 1861—65. polgárháború óta az amerikai tőke érdeklődése egyre inkább a vas-

talomnak. Személyszállító gőzösöknél azonban a két tonnatartalom közötti különbség jóval nagyobb ennél, mert a hajó térfogatából sokkal több helyet foglalnak el a hajtó gépezet, a széntartályok, a legénységi és a tisztai kabinok, úgyhogy a tisztatonnatartalom az elegytonnatartalomnak rendszerint csak $\frac{1}{2}$ -e, néha pedig — így a világ egyik leghatalmasabb és legnagyobb sebességű gőzösén: a „Mauretania“-n — alig több, mint $\frac{1}{3}$ -a. *d) Hóltsúlybefogadóképesség* (dead weight capacity) alatt a hajó teljes befogadóképességét értjük (utasok, hajólegénység, rakomány, széntartályok, készletek, stb.), azaz mindannak a súlyát, amelyet a hajó akkor visz, amidőn a szabályszerű vízvonalig (a brit hajó az ú. n. Plimsoll-vonalig) alámerül. Regisztertonnában állapítják meg és rendszerint a hajóbérleti szerződéseket ennek alapján kötik meg. A hajó tényleges megterhelése természetesen függ a hajótípustól, a rakomány fajtájától és a felhasználható fuvar mennyiségétől. Modern kereskedelmi gőzösöknél a tisztatonnatartalom, az elegytonnatartalom és a hóltsúlybefogadóképesség kb. úgy aránylik egymáshoz, mint 1 : 1:50 : 2:25.

B) A hajórakomány súlyát megállapíthatjuk: 1. *súlytonnában*: ez háromféle lehet: a) *hosszú tonna* (long ton), melyet az angol súly- és mértékrendszerrel bíró országok használnak: 1 hosszú tonna = 2240 font; b) *rövid tonna* (short ton), amelyet az Egyesült Államok vasúti és belvízi forgalmában és bizonyos mértékben a partok közti forgalomban is használnak: 1 rövid tonna = 2000 font; c) *métertonna* (metric. ton), amelyet a méterrendszerrel bíró országok és azonkívül az Egyesült Államok tengerentúli forgalmában használnak: 1 métertonna = 2204.62 font. 2. *Köbtonnában* (measurement ton): 1 köbtonna = 40 köbláb. A gabonát, ásványokat és néhány más árut rendszerint súly szerint mérik, de a gyártmányokat és a legtöbb nyersanyagot a szállító tetszése szerint súly, vagy mérték szerint mérik: az utóbbi sokkal gyakoribb.

utak felé irányult, amelyek a gazdasági fejlődésnek akkor még kezdetén álló nyugati területeket tárták fel,¹⁾ másrészt pedig ugyanakkor az angol vashajógyártás rohamos fejlődése kiszorította a forgalomból az amerikai fahajókat: a külföldön is addigél nagyon keresett gyorsjárátú „clipper speedereket“. Ezért azután az Egyesült Államok külkereskedelmében alkalmazott amerikai hajók száma rohamosan hanyatlik. Külkereskedelmének ugyanis

1858-ban	73.7
1861-ben	65.2
1872-ben	29.2
1881-ben	16.5
1890-ben	12.9
1900-ban	10.3
1910-ben	8.7

%-át szállították amerikai hajók, a többi főleg brit, német, francia, holland és norvég hajók szállították.

A világháború kitörésének első következménye az volt, hogy a hadviselő országok, amelyek 1914-ben a világ gőzhajóparkjának 75%-át birtokolták, egymásután vonták ki hajóikat a kereskedelmi szolgálatból, részben azért, hogy megóvják a zsákmányolástól és elpusztítástól, részben pedig azért, hogy hadicélokra használják fel, mint csapat-, lőszer- vagy más hadianyag-szállító hajókat. Ezt a legjobban az Egyesült Államok érezték meg, mert külkereskedelmükben éppen az ekként a szolgálatból kivont hajókra támaszkodtak. Így az 1913—14. pénzügyi évben²⁾ külkereskedelmük 3.417,108.956 dollár értékű volt: ebből csak 368,359.556 dollár értékű árut szállítottak saját hajói, a többi mind külföldi hajó szállította és pedig 2.025,026.751 dollár értékű árut brit hajó, 1.392,082.205 dollár értékű árut pedig egyéb, főleg német, francia és norvég hajó. Másfelől azonban a háború nagy mértékben megnövelte az Egyesült Államok kivitelét az entente-államokba. Nagy-Britannia, Franciaország és Oroszország használta fel — elsősorban hadicélokra — az északamerikai atlanti kikötőkből elinduló hajók rakományterének 50%-át, különösen a menetrendszerű gőzsvonalakon. Az

¹⁾ Így 1880-ban a hajózásba befektetett egész amerikai tőke csak 100,000,000 dollár volt; ezzel szemben a vasutakba ugyanakkor 4.762,000,000 dollár tőkét fektettek be.

²⁾ A pénzügyi év július 1-től június 30-ig tart.

amerikai magánszállítók ezért nagyon nehezen jutottak rakománytérhez, amin még az sem segített sokat, hogy minden felhasználható hajót szolgálatba állítottak. 1915 végén ezért nagyarányú hajóépítő tevékenység indult meg az Egyesült Államokban, amelyek az európai hadviselő országokból és Norvégiából is tömegével kapták a megrendeléseket. A hajóépítés elősegítésére 1916 szeptember 7-én felállították az *US Shipping Board*-ot, amelynek az Egyesült Államok elnöke 1917 február 5-én kelt kiáltványával felügyeleti jogot adott minden, az Egyesült Államokban belajstromozott hajó felett. Ekkor kezdődött meg a nagyarányú hajóépítés, amelyre az Egyesült Államoknak életbevágóan szükségük volt, mert április 6-án maguk is beléptek a hadviselők sorába. 1914-ben mindössze 61 hajógyár volt az Egyesült Államokban, 1918. októberében pedig 341, bele nem számítva a schoonereket, bárkákat és más kis hajókat magánszámlára építő számos hajógyárat. E gyárak termelése volt:

pénzügyi évben	gőzös	elegytonnataralommal
1913—14.	778	224.225
1914—15.	751	154.900
1915—16.	624	250.125
1916—17.	801	513.243
1917—18.	929	1.514.296
1918—19.	1.524	3.157.091

A legfeltűnőbb a növekedés a csendes óceánparti hajógyárakban, ahol a termelés volt:

1912—15. évek átlagában	30.000	elegytonna
1916—17. üzleti évben	428.622	"
1917—18. üzleti évben	1.090.996	"

Párhuzamosan eme hajóépítő tevékenységgel erős fejlődésnek indult az Egyesült Államok kereskedelmi hajózása is, amely nemcsak hadicélokot szolgált, hanem tanubizonyossága Észak-Amerika expansiójának az Európán kívüli földrészek felé is. (I. sz. táblázat.)

1919 június 30-án tehát az Egyesült Államok összes hajóinak elegytonnataralma csaknem 13.000.000 volt: ebből 7.300.000 elegytonna 1000 tonnánál nagyobb hajó volt. A tonnatartalomnak ez a nagymérvű növekedése kizárólag az óceáni hajózásnak köszönhető, amely a világháború előtt teljesen jelentéktelen volt, a háború után azonban, az Egyesült Államok

I. Az Amerikai Egyesült-Államok kereskedelmi tengerészetének fejlődése 1914—1919.

Le développement de la marine marchande des États-Unis, de 1914 à 1919.

Pénzügyi év <i>Année fiscale</i>	Külkereskedelem <i>Commerce extérieur</i>	Belkereskedelem <i>Commerce intérieur</i>		Összesen <i>Total</i>
		Nagy Tavak <i>Grands Lacs</i>	Part és folyók - Cötes <i>Côtes et fleuves</i>	
<i>E l e g y t o n n a — Tonnes brutes</i>				
1913—14.	1,076.152	2,882.992	3,969.614	7,928.758
1914—15.	1,871.543	2,818.000	3,699.886	8,389.429
1915—16.	2,191.715	2,760.815	3,517.119	8,469.649
1916—17.	2,446.399	2,769.824	3,654.814	8,871.037
1917—18.	3,603.706	2,708.523	3,612.289	9,924.518
1918—19.	6,669.726	2,635.680	3,601.894	12,907.300

külkereskedelmének óriási fellendülése folytán a békebeli tonnatartalomnak csaknem hétszeresére emelkedett. Ezzel szemben a parti kereskedelem, amelyhez nemcsak az Egyesült Államok két partja közti, de a Magellan-szoroson áthaladó, továbbá a Kubával, Porto-Rikoval, a Filippi-szigetekkel és a Hawai-szigetekkel való kereskedelem is hozzátartozik, s amely a háború előtt gyorsan fejlődött, a háború alatt és után teljesen stagnált. Ez mutatja a legjobban azt a változást, amelyen az Egyesült Államok gazdasági élete a háború alatt átment: az eddig főleg belső fogyasztása számára termelő Egyesült Államok nagy exportőrré lettek és külkereskedelmük mindjobban emancipálódik a külföldi szállítóktól. Ezt a folyamatot jól szemlélteti a II. sz. táblázatunk, amely azt mutatja, hogy az Egyesült Államok tengerentúli kereskedelmének hány százalékát szállították saját hajói.

II. Az Amerikai Egyesült Államok hajóinak részvétele az ország külkereskedelmében %-okban.

La participation des navires des États-Unis au commerce extérieur de ce pays en %.

Pénzügyi év <i>Année fiscale</i>	Behozatal <i>Importation</i>	Kivitel <i>Exportation</i>
	csakis tengerentúli ¹⁾ <i>d'outre-mer¹⁾</i>	
1912—13	11·4	9·1
1913—14	11·4	8·3
1914—15	18·4	11·8
1915—16	22·5	13·0
1916—17	27·5	14·7
1917—18	27·8	19·0
1918—19	33·5	25·5

¹⁾ A partmenti kereskedelem ugyanis egyedül az Egyesült Államok szállítóinak van fenntartva. — *Le commerce côtier est exclusivement réservé aux fournisseurs des États-Unis.*

Ezt a fejlődést nem kis mértékben segítette elő az a körülmény, hogy míg 1914-ben a hajóépítés költségei elegendőneként Nagy-Britanniában 50 dollár, az Egyesült Államokban pedig 64 dollárt tettek, addig 1919-ben e költségek Nagy-Britanniában 150 dollárt, az Egyesült Államokban pedig 170 dollárt tettek, azaz csak kissé voltak nagyobbak a brit hajóépítés költségeinél. Ennek oka egyrészt az, hogy az Egyesült Államok hajógyárai, amelyek a háború előtt számtalan típusú hajót gyártottak, a háború alatt standardizálták az építést és ma már kevés típusú hajót gyártanak, de nagy számban; — másrészt pedig Európában a háború alatt a kamatláb és munkabérek emelkedése a hajóépítés költségeit megnövelte.

Az Egyesült Államok hajózásának e nagyarányú fejlődését azonban csak akkor méltathatjuk igazán, ha szemügyre vesszük a világ hajóparkjában a háború következtében beállott veszteségeket. (III. sz. táblázat.)

A világháború következtében a tengerhajós országok hajóparkjában beállott változásokat a IV. sz. táblázatban tüntetjük fel.

A világháború befejeztével tehát a gőzösök tonnatartalma 47,897.000 elegendő tonnára emelkedett, tehát 1914-hez képest 2,493.000 tonnával, azaz 5,5%-kal növekedett. Ugyanezen idő alatt a vitorlások tonnatartalma 3,022.000 tiszta tonnára csökkent, azaz 664.000 tiszta tonnával ke-

III. Az egyes államok hajóparkjának vesztesége a világháború folytán.

La perte du tonnage total des principaux pays par suite de la guerre mondiale.

Ország — Pays	Háborús veszteség — Pertes de guerre ¹⁾	Tengerészeti veszteség — Pertes maritimes ¹⁾	Összesen Total
	elegytonna — tonnes brutes		
Nagy-Britannia — Gr.-Bretagne ..	7,753.311	1,032.779	8,786.090
Brit gyarmatok — Colonies anglaises	169.712	99.866	269.578
Amerikai Egy. All. — Etats-Unis .. .	343.090	187.948	531.038
Belgium — Belgique	85.842	19.239	105.081
Brazília — Brésil	20.328	10.951	31.279
Dánia — Danemark	210.880	34.422	245.302
Németalföld — Pays-Bas .. .	201.797	27.244	229.041
Franciaország — France .. .	722.939	84.138	807.077
Görögország — Grèce .. .	349.661	65.014	414.675
Olaszország — Italie	745.766	115.669	861.435
Japán — Japon ..	119.764	150.269	270.033
Norvégia — Norvège	976.516	195.244	1,171,760
Spanyolország — Espagne .. .	157.527	80.335	237.862
Svédország — Suède	180.415	83.586	264.001
Összesen — Total	12,037.548	2,186.704	14,224.252

¹⁾ Háborús veszteség az ellenséges hadihajók és aknák okozta veszteség, tengerészeti veszteség minden egyéb, nem ellenséges behatás következtében előálló veszteség. — *Pertes de guerre: celles causées par les navires de guerre ennemis et les mines. Pertes maritimes: toute autre perte causée non par l'ennemi.*

IV. A 100 tonnánál nagyobb gőzhajók tonnatartalma a háború előtt és után.

Tonnage des vapeurs dépassant 100 tonnes avant et après la guerre mondiale.

Ország — Pays	1914. VI.	1919. VI.	Különbség — Différence entre 1914 és — et 1919 közt	‰
	elegytonna — tonnes brutes			
Nagy-Britannia — Gr.-Bretagne .. .	18,892.000	16,345.000	— 2,547.000	— 13,5
Brit gyarmatok — Colonies anglaises ..	1,632.000	1,863.000	+ 231.000	+ 14,1
Amerikai Egyesült-Államok — États-Unis:				
Óceáni — Océanique .. .	2,027.000	9,773.000	+ 7,746.000	+ 382,1
Nagy Tavak — Grands Lacs .. .	2,260.000	2,160.000	— 100.000	— 4,4
Ausztria-Magyarország — Autriche-Hongrie	1,052.000	713.000	— 339.000	— 32,2
Dánia — Danemark .. .	770.000	631.000	— 139.000	— 18,1
Franciaország — France .. .	1,922.000	1,962.000	+ 40.000	+ 2,1
Németország — Allemagne .. .	5,135.000	3,247.000	— 1,888.000	— 36,8
Görögország — Grèce .. .	821.000	291.000	— 530.000	— 64,6
Németalföld — Pays-Bas .. .	1,472.000	1,574.000	+ 102.000	+ 6,9
Olaszország — Italie .. .	1,430.000	1,238.000	— 192.000	— 13,4
Japán — Japon .. .	1,708.000	2,325.000	+ 617.000	+ 36,1
Norvégia — Norvège .. .	1,957.000	1,597.000	— 360.000	— 18,4
Spanyolország — Espagne .. .	884.000	709.000	— 175.000	— 19,8
Svédország — Suède .. .	1,015.000	917.000	— 98.000	— 9,7
Más országok — Autres pays .. .	2,427.000	2,552.000	+ 125.000	+ 5,2
Összesen: — Total: .. .	45,404.000	47,897.000	+ 2,493.000	+ 5,5

vesbedett. Ez a látszólagos növekedés azonban ne tévesszen meg bennünket. A *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping* számításai szerint ugyanis, ha nem lett volna világháború és a hajóépítés a békebeli normális arányokban fejlődhetett volna, úgy 1919 júniusa körül a világ összes gőzöseinek tonnatartalma 55.370.000 elegytonna lett volna. Ezen az alapon, vesztésnek tekintve az elmaradt hajóépítkezést is, a *Lloyd's Register* a brit hajóvesztéséget a gyarmatokéval együtt 5,202.000 elegytonnára, a többi ország hajóvesztéséget pedig (az Egyesült Államok kivételével) 9,000.000 elegytonnára becsüli. Ezzel szemben áll 7,646.000 elegytonna, mint tiszta nyereség az Egyesült Államok javára 7,746.000 elegytonna nyereség az óceáni hajózásban és 100,000 elegytonna vesztés a Nagy Tavakon). Ha ezt az összeget levonjuk a világ hajóparkjának fent részletezett összesen 14,202.000 elegytonnányi vesztéséből, megkapjuk a világ hajóparkjának tiszta vesztését: 7,473.000 elegytonnát. Ám a valóságos vesztés még nagyobb és pedig a *Lloyd's Register* szerint a következő okokból: 1. Ha az egyes országok hajóvesztéseit vizsgáljuk, úgy azt találjuk, hogy a legtöbbet Nagy-Britannia veszítette, amelynek tonnatartalma ma már 5,000.000 elegytonnával növekedett volna, ha nem lett volna háború, hasonlóképen becsülhetjük Norvégia hajóvesztését 1,000.000 tonnára és Franciaországét 536.000 elegytonnára. 2. Japán hajóparkjának növekedése alig nagyobb annál, ami normális viszonyok között lett volna. 3. A háború alatt igen sok olyan hajót is szolgálatba állítottak, amit rendes körülmények között feltétlenül kiselejteztek volna. 4. A háború alatt épült hajók túlnyomórésze nem olyan jó minőségű, mint a háború előtt épült hajók. Mindezeket tekintetbevéve, a *Lloyd's Register* a világ hajóparkjában a világháború következtében beállott vesztéseket 8,5 millió elegytonnára becsüli, ami kb. 12,5 millió tonna holt súlykiszorító képességnek felel meg.

Az Egyesült Államok tehát az egyedüli ország, amely nemhogy vesztést szenvedett volna, de hatalmas arányú fejlődésnek indult a világháború alatt. A külkereskedelemben alkalmazott hajóparkja, amely 1914-ben 2,027.000 elegytonnát tett, 1919-ben már 9,773.000 elegytonnára

emelkedett: a növekedés tehát 7,746.000 elegytonna, azaz 382%!

2. A világ hajóparkjának alakulása a világháború után.

A világháború befejeztével úgy a nyersanyagok, mint az iparcikkek termelése erősen megnövekedett, hogy a háborús nélkülözések folytán megnőtt keresletet kielégíthesse. Megindul a hajóépítkezés is; ennek fejlődését V. számú táblázatunk tárja elénk, összesítve a gőzösöket és a vitorlásokat.

V. A világ hajóparkjának fejlődése.

Le développement du tonnage total du monde.

Év Année	Összes hajók		Ebből brit — Dont anglais		
	száma — Nombre de tous les navires	elegytonna Total de tonnes brutes	hajók sz. nombre d. navires	elegyton. tonnes brutes	%
1913	30.591	46,970.113	9214	18,696.237	39.8
1919	29.255	50,919.273	7964	16,553.471	32.5
1920	31.595	57,314.063	8561	18,330.424	32.0
1921	33.206	61,974.653	9034	19,571.554	31.6
1922	33.935	64,370.786	8849	19,295.637	30.0
1923	33.507	65,166.238	8694	19,281.549	29.6
1924	32.956	64,023.567	8559	19,105.838	29.9
1925	32.916	64,641.418	8559	19,440.711	30.1
1926	32.615	64,784.370	8369	19,399.797	29.9
1927	32.175	65,192.910	8216	19,309.022	29.6

1923-ig tehát folyton növekszik a hajótér, s $\frac{1}{3}$ -dal nagyobb, mint 1913-ban. Attól kezdve azonban az építkezés stagnál, sőt kissé hanyatlik is, mert a hajótér iránti kereslet nem tartott lépést az építkezéssel. Ami a hajópark összetételét illeti, a tonnatartalom eme nagy megnövekedése kizárólag a gőz- és motorshajók építésének tulajdonítható. A vitorlások száma ugyanis egyre inkább csökken és 1926-ban mindössze 2.643 hajó volt 1,231.700 elegytonnával. 1913-ban a vitorlások még 7.7%-át tették a világ hajóparkjának, 1926-ban pedig már csak 3.2%-át. Ugyanekkor a gőzösök és a motorshajók tonnatartalma 63,552.670 elegytonna volt, ebből 9,100.275 elegytonna csavargőzös, 2,403.700 elegytonna pedig motorshajó volt. A motorshajók építése 25%-kal drágább, mint a gőzösöké, a velük való szállítás azonban 20—30%-kal olcsóbb. A gőzhajózás terén a világháború korszakalkotó jelentőségű újítást hozott az olajfűtésű hajók bevezetésével. Az olajjal való fűtés előnyei a szénnel szemben: 1. az

olaj nagyobb hőértékű a szénnél (az arány 10.000:6500), 2. az olaj fűtőértékének 80—83 %-át ki lehet használni, a szénének csak 60—65 %-át, 3. az olajfűtésű hajón kevesebb személyzet szükséges, mint a szénfűtésűn, 4. gazdaságosabb rajta a tüzelőanyag elraktározása is, mert a szenet csak tartályokban lehet szállítani, míg az olajat hasznos hajórakomány elhelyezésére nem alkalmas térségben is. Az olajjal való tüzelés a háború alatt főként az Egyesült Államokban kezdett elterjedni, a háború után azonban más hajósnépek is alkalmazni kezdték. 1914-ben az összes olajfűtésű hajók tonnatartalma csak 1,310.000 elegytonna volt, 1926-ban már 18,250.000 elegytonna, az egész tonnatartalomnak több, mint 25 %-a.

A világgazdaságban beállott nagy eltolódásokat igen jól mutatja a nagy hajósnemzetek hajóparkjának fejlődése. Nagy-Britannia — táblázatunk tanúsága szerint — hajóparkjának nagyságát tekintve még ma is első helyen áll, bár tonnatartalma a világ egész tonnatartalmának 1913-ban 39,8 %-a volt, 1926-ban pedig csak 29,9 %-a.

Németország hajóparkja a következőpen alakult:

1914. VI. 30.	5,459.296	elegytonna
1923. VI. 30.	2,590.073	"
1924. VI. 30.	2,953.671	"
1925. VI. 30.	3,073.713	"
1926. VI. 30.	3,110.918	"
1927. VI. 30.	3,363.046	"

Hajóinak száma 1914—1925 között 4850-ről 1947-re fogyott, úgyhogy Németország a tengerhajós nemzetek sorában az ötödik helyre süllyedt. A *versaillesi békeszerződés* értelmében ugyanis Németországnak át kellett adnia az entente-hatalmaknak 1600 tonnán felüli hajóparkját teljesen, 1000—1600 tonna közötti hajóparkjának a felét, halászflojtájának pedig $\frac{1}{4}$ -ét; azonkívül a békeszerződés életbeléptétől számított 5 éven keresztül évente 200.000 tonna hajóteret köteles építeni az entente hatalmak számára.

A versaillesi békeszerződés e rendelkezései folytán a Lloyd's Register szerint a német hajópark vesztesége 1919 júniusában 1,888.000, 1920 júniusában pedig — a hajópark átadása következtében — 4,716.000 elegytonna volt.

A német tengerhajózás eme súlyos veszteségét ellensúlyozza azonban az Európán

kívüli hajósnemzetek parkjának óriási mérvű megnövekedése. Az Egyesült Államok tonnatartalma

1917 végén	8,871.037	elegytonna
1921	14,697.100	"
1923	16,945.000	"
1924	12,430.600	"
1926	12,445.700	"
1927	12,155.000	" volt.

1923-ig tehát az északamerikai tonnatartalom óriási mértékben növekedett. A legnagyobb volt a fejlődés a háborút követő években, amikor a kedvező konjunktúra folytán az Egyesült Államok egész gazdasági életében hatalmas felendülés mutatkozik. 1923. óta azonban visszaesést látunk. Ekkor ugyanis a többi tengerhajós nemzet is hozzálátott hajóparkjának fejlesztéséhez: velük szemben azonban az Egyesült Államok nem tudják mindenben felvenni a versenyt. A háború óta épült amerikai hajók egy része ugyanis fahajó: de acélhajóik javarésze sem állja ki a versenyt az európai hajókkal sebesség, modern felszerelés és a gazdaságos üzem szempontjából. A magasabb munkabérek és a nyersanyagok magasabb ára következtében az Egyesült Államokban a hajóépítés költségei még mindig 20—30 %-kal drágábbak, mint bárhol egyebütt, a megépített hajó üzemköltségei pedig 8—10 %-kal drágábbak, mint Európában. A hajóépítés további növevése tehát nem jövedelmező ületág többé az Egyesült Államokban: ezért látjuk azt, hogy az Egyesült Államokban belajstromozott hajók a honi külkereskedelemnek egyre csekélyebb %-át szállítják. Miként a II. táblában láttuk, 1919-ben amerikai hajók csaknem 60 %-át szállították az Egyesült Államok külkereskedelmének. 1923-ban ez az arányszám 50 %-ra, 1924-ban 36 %-ra, 1925-ben 40 %-ra, 1926-ban 32 %-ra, 1927-ben pedig 30 %-ra süllyedt.

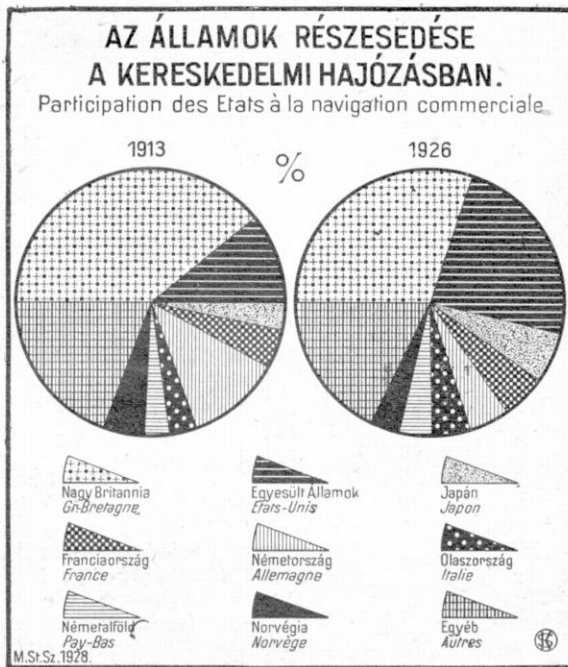
Figyelemreméltó Japán hajóparkjának a fejlődése is:

	hajó	bruttó regisztertonna
1914	578	841.931
1919	1.542	1,397.813
1920	1.766	1,589.745
1921	1.715	2,106.541
1922	1.206	2,049.136
1925	1.206	2,002.676
1926	2.087	3,967.617
1927	2.035	4,033.304

Kisebb méretekben tehát Keletázsia nagyhatalmánál hasonló fejlődést tapasztalunk. A világháború okozta konjunktúra megnövelte a japán hajóparkot: e növekedés még ma is tart. Japán hajóépítő ipara még korántsem veheti fel a versenyt az atlanti országok iparával: a háború alatt épült hajók kisebbek és technikai tekintetben silányabbak voltak az angol, vagy német hajóknál.

E megállapításainkat megerősíti alanti összeállításunk is arról, hogy a főbb országok hajóinak tonnatartalma a világ egész tonnatartalmának hány %-át tette ki a világháború előtt és 1926-ban.

	1913	1926
Nagy-Britannia.	39·1%	30·1%
Amerikai Egy. Államok	10·9%	23·7%
Japán	3·5%	6·1%
Franciaország	4·7%	5·4%
Németország	11·1%	4·8%
Olaszország	3·4%	4·7%
Németalföld	3·0%	4·0%
Norvégia	5·1%	3·5%
Egyéb	19·2%	17·7%



A fentiekből tehát világosan kitűnik, hogy a két Európán kívüli nagyhatalom a világháború okozta konjunktúra folytán nagy méretekben megnövelte hajóparkját; a fejlődés azonban olyan gyorsütemű volt, hogy az újonnan megépült hajók nem állhattak helyt versenyképesség dolgában a

háború után Európában megépült hajókkal szemben, másrésről pedig úgy az Egyesült Államok, mint Japán külkereskedelme a háború után nem fejlődött olyan rohamosan, mint a háború alatt. Ezért a háború után mind a két Európán kívüli országnál hanyatlást észlelhetünk.

Fenti megállapításainkat megerősíti a VI. számú táblázatunk is, amely a főbb hajósnemzetek hajóépítő tevékenységének eredményeit tárja elénk a világháború óta.

E táblázatunkból tisztán kidomborodik az 1919. konjunkturális esztendőnek a hajóépítésre gyakorolt serkentő hatása. Attól kezdve azonban az építkezések tonnatartalma egyre jobban csökken, mert a háború után amúgy is sok nehézséggel küzdő világkereskedelem ezt az óriásira megnövekedett hajóúrt nem tudja jövedelmezően felhasználni. 1926-ban az épített hajótér egészben véve 50%-kal marad az 1913. évi mögött. Ezt a folyamatot minden hajósnemzetnél jól láthatjuk, a legjobban pedig a világháború után felemelkedő két nagyhatalomnál: az Egyesült Államoknál és Japánnál. Talán Olaszország az egyedüli állam, amelynek hajóépítése 1925-ben és 1926-ban is szépen fejlődik. Egyik jelensége ez a fascizmus bevezetése óta Olaszországban minden téren mutatózó nagy fellendülésnek. Csak 1927-ben indult meg ismét erőteljesen a hajóépítkezés, amikor a megelőző évhez képest 100%-kal növekedett a tonnatartalom. Ez főleg a brit tonnatartalom 120%-os és a német tonnatartalom több, mint 150%-os növekedésének köszönhető.

Hogy az Egyesült Államok a háború alatti és utáni konjunkturális hajóépítkezéseik ellenére mennyire hátul vannak nemcsak Nagy-Britannia, de más európai országok mögött is, azt a legjobban a VII. kimutatásból láthatjuk.¹⁾

Tehát a külkereskedelmi szolgálatra szánt 2000 elegytonnánál nagyobb hajók közül 1921—26 között Nagy-Britannia 43-szor, Németország 12-szer Franciaország 5-ször, Olaszország 4-szer és Japán 4-szer annyi hajót épített, mint az Egyesült Államok. 1927 március 1-én pedig Nagy-Britanniának 35-ször, Németországnak 12-szer, Olaszországnak 7-szer, Japánnak

¹⁾ United States Naval Institute Proceedings 1928. januári számában Mr. A. H. Haag adatai alapján.

VI. A főbb hajósnemzetek hajóépítkezése.

La construction de navires des principales nations maritimes du monde.

A 100 elegytonnán felüli hajók száma és tonnatartalma.

Nombre et tonnage des navires dépassant 100 tonnes brutes.

Év <i>Année</i>	Hajó <i>Navires</i>	Elegytonna <i>Tonnes br.</i>	Hajó <i>Nav.</i>	Elegytonna <i>Tonnes br.</i>	Hajó <i>Nav.</i>	Elegytonna <i>Tonnes br.</i>
Nagy-Britannia <i>Grande-Bretagne</i>			Brit birtokok <i>Dominions britanniques</i>			
			Parti — <i>Côtièrs</i>		Nagytavak — <i>Grands-Lacs</i>	
1913	688	1,932.153	77	26.744	14	21.595
1919	612	1,620.442	235	298.495	28	60.233
1920	618	2,055.654	90	174.557	13	29.057
1921	426	1,538.052	49	118.303	5	11.372
1922	235	1,031.081	37	53.347	2	9.418
1923	222	645.651	41	37.072	3	4.199
1924	494	1,439.885	29	29.815	2	15.064
1925	342	1,078.998	44	49.076	—	—
1926	195	638.024	39	26.521	2	297
1927	318	1,419.882	22	20.857	—	—
Amerikai Egyesült Államok <i>États-Unis</i>			Franciaország <i>France</i>			
			Parti — <i>Côtièrs</i>		Nagytavak — <i>Grands-Lacs</i>	
1913	182	228.232	23	48.216	89	176.095
1919	852	3,579.826	199	495.559	34	32.632
1920	467	2,348.725	42	127.528	50	93.449
1921	166	995.119	7	11.284	65	210.663
1922	55	97.161	4	21.977	62	184.509
1923	69	96.491	14	6.097	27	9.644
1924	71	90.155	8	49.308	26	79.685
1925	59	94.103	47	22.434	33	75.276
1926	21	94.896	58	51.048	31	111.184
1927	20	97.370	—	—	23	142.029
Németalföld <i>Pays-Bas</i>			Japán <i>Japon</i>		Németország <i>Allemagne</i>	
1913	95	104.296	152	64.664	162	465.226
1919	100	137.086	133	611.883	—	—
1920	99	183.149	140	456.642	—	—
1921	98	282.402	43	227.425	242	509.064
1922	60	163.132	49	83.419	195	575.264
1923	35	65.632	44	72.475	117	358.273
1924	41	63.627	31	72.757	108	175.113
1925	29	69.805	21	53.706	114	402.713
1926	30	88.840	21	51.330	52	171.572
1927	37	174.887	13	68.870	86	472.295
Norvégia <i>Norvège</i>			Olaszország <i>Italie</i>		Összesen (beleértve a fel nem sorolt országokat is) <i>Total (y compris les États non mentionnés)</i>	
1913	74	50.637	38	50.356	1.750	3,332.282
1919	82	57.578	32	82.713	2.483	7,144.549
1920	30	38.855	82	133.190	1.759	5,861.666
1921	35	51.458	85	164.748	1.377	4,341.679
1922	23	32.391	42	101.172	852	2,467.084
1923	48	42.619	21	66.523	701	1,643.181
1924	34	25.139	19	82.526	924	2,247.751
1925	46	29.312	32	146.286	810	2,166.442
1926	25	11.103	28	221.296	558	1,633.200
1927	7	7.180	44	183.216	688	3,118.725

VII. 1921—26 között transzocéánikus szolgálatra épült 2000 elegytonnál nagyobb kereskedelmi gőzösök száma és tonnatartalma.

Nombre et tonnage des vapeurs commerciaux dépassant 2000 tonnes br. et construits pour le service transocéanique en 1921—26.

O r s z á g P a y s	Megépült — Construits		Épülőben 1927. III/1. En constr. le 1 mars 1927		Összesen — Total	
	hajó nav.	elegytonna tonnes br.	hajó nav.	elegytonna tonnes br.	hajó nav.	elegytonna tonnes br.
Nagy-Britannia — <i>Gr.-Bretagne</i>	599	3,500.000	142	980.000	741	4,480.000
Németország — <i>Allemagne</i>	172	950.000	49	395.000	221	1,345.000
Olaszország — <i>Italie</i>	63	506.000	28	300.000	91	806.000
Franciaország — <i>France</i>	72	450.000	8	58.000	80	508.000
Japán — <i>Japon</i>	52	250.000	19	100.000	71	350.000
Egyesült Államok — <i>États-Unis</i>	14	137.000	4	63.000	18	200.000
Összesen — Total	972	5,793.000	250	1,896.000	1,222	7,689.000

5-ször és Franciaországnak 2-szer annyi hajója volt épülőfélben, mint az Egyesült Államoknak.

Hasonló jelenséget tár elénk a VIII. sz. összeállításunk is arról, hogy hány 12csomónál nagyobb sebességű gőzöse van a három legfontosabb tengerhajós nemzetnek 1927. végén.

VIII. 12 csomónál nagyobb sebességű gőzösök száma.

Nombre des vapeurs d'une rapidité supérieure à 12 noeuds.

O r s z á g P a y s	20 csomó 20 noeuds		18 csomó 18 noeuds		16 csomó 16 noeuds		14 csomó 14 noeuds		12 csomó 12 noeuds	
	Nagy-Britannia — <i>Gr.-Bretagne</i>	12	38	145	435	1280				
Franciaország — <i>France</i>	11	19	—	—	—					
Amerikai Egyesült Államok — <i>États-Unis</i>	2	6	37	101	235					

Nagy-Britannia túlsúlya az Egyesült Államokkal szemben tehát itt is szembeötlő.

A világkereskedelem hajóparkjának mintegy 75%-a olcsó tömegárúkat szállító teherhajókból: angol szakkifejezéssel *tramp*-ekből áll, amelyek nem határozott menetrend szerint közlekednek, hanem akkor és abba a kikötőbe mennek, amikor és ahová teljes hajórakományt kapnak. A hajóparknak csak kb. 25%-a áll „vonalhajóból” (angolul: *liner*), amely előre megállapított menetrend szerint határozott útvonalon közlekedik. A *liner* bonyolítja le ezért a menetrendszerű pontosságot és gyorsaságot megkívánó nagyértékű áru-, posta- és utasforgalmat. A nemzetközi forgalom szempontjából legfontosabb fajtája a *postahajó*: a személy- és postaforgalmat

lebonyolító gyorsjáratú gőzös. Számukat és tonnatartalmukat 1926 január 1-én országok szerint a IX. sz. táblázat tünteti fel.

IX. A főbb országok gyorsjáratú postagőzös állománya 1926 január 1.

Effectif des paquebots des principaux pays au 1er janvier 1926.

Ország — Pays	Hajó Navires	Elegytonna Tonnes brutes
Nagy-Britannia és Brit birtokok — <i>Gr.-Bretagne et colonies anglaises</i>	774	5,381.350
Egyesült Államok — <i>États-Unis</i>	297	1,570.380
Franciaország — <i>France</i>	204	1,274.724
Japán — <i>Japon</i>	184	773.511
Olaszország — <i>Italie</i>	123	765.335
Németország — <i>Allemagne</i>	76	663.984
Németalföld — <i>Pays-Bas</i>	105	633.803
Spanyolország — <i>Espagne</i>	53	198.447
Brazília — <i>Brésil</i>	51	152.030
Dánia — <i>Danemark</i>	37	129.483

Nagy-Britannia döntő fölényét tárják elénk e számok is: az összes gyorsjáratú postagőzösök fele az övé és ezekkel rendszeres és állandó postaforgalmat tart fenn úgy saját birtokaival, mint a világ minden piacával.

A postagőzös- és egyáltalán a vonalhajóforgalmat a világon mindenütt tökéletes, nagy hajózási társaságok látják el; a *tramp*-forgalomban ellenben — egy-két fontos kivételtől (brit *Ellerman Lines* és *Holtz and Company*, német *Hansalinie*) eltekintve — a hajózási kisüzem a túlnyomó. A világháború után a gazdasági élet más terüetein is mutatkozó üzemenkonzentráció azonban megnyilvánul a tengerhajózásban is. Nagy-Britanniában arra töreksenek, hogy az egész tengerhajózást *liner*-vonalakba összpontosítsák: ma 6 ha-

jóstársaság csaknem a felét bírja az egész brit tonnatartalomnak. Az Egyesült Államok kormánya viszont sok, a világháború alatt épült *trampet* vett bérbé, mert a háború utáni szénhelyzet folytán az Egyesült Államok lettek Európa és Délamerika szén szállítói. A tengerhajózás megszervezésével foglalkozó 1920. évi *Merchant Marine Act.* azonban a *liner*-szolgálat elvén alapul. De a legtipusosabb az üzemkoncentráció Németországban, ahol a *HAPAG* magába olvasztotta a *Levante-Linie*, *Kosmos-Linie* és a *Deutsch Australische Linie* társaságokat, a *Norddeutscher Lloyd* pedig a *Hamburg-Afrika-Linie*, *Reederei Horn* és a *Roland-Linie* társaságokat olvasztotta magába.

3. A tengeri kereskedelem a világháború után.

A világ hajóparkjának elegytonnatartalma 1913—1927. között egészben véve 33·8% -kal növekedett meg. Ennek következtében a hajóbérletek árának csökkenő irányzatot kell feltüntetniök, mert a hajóbérletek árai — a konjunktúrától eltekintve — elsősorban a hajótérben mutatkozó kínálattól függnök. A hajóbérleteket illetően csak a két angolszász nagyhatalomról vannak megbízható, hivatalos adataink; ezeket a X. sz. táblázatban állítottuk össze:

X. A tengeri hajóbérletek indexszámai.

Nombres-indices des frets maritimes.

Havi átlag — *Moyenne mensuelle*
1920. I. = 100.

Chambers of Shipping of the United Kingdom adatai: 21 hajózási vonal geometriai középárányosa		US Federal Reserve Bulletin adatai az Egyesült Államoknak egész Európával való külkereskedelmét illetően	
<i>Indices des Chambers of Shipping of the United Kingdom, relatifs à 21 lignes de navigation.</i>		<i>Indices de US Federal Reserve Bulletin, relatifs au commerce total des Etats-Unis avec l'Europe.</i>	
É v 1920	100	100	
Année 1921	37·6	28	
1922	32	25·4	
1923	28·7	24	
1924	29·8	25·8	
1925	28·5	26·6	
1926	29	29	

Ez indexszámok azt bizonyítják, hogy a hajótér tonnatartalmának növekedése a két angolszász nagyhatalomnál sokkal na-

gyobb volt, mint a hajózás által lebonyolított külkereskedelem növekedése. A hajótérben való eme kínálat folytán szállottak le a bérletek indexszámai 1926-ban az 1920. évi indexszámoknak csaknem a negyedrésszére. Németországban viszont, ahol a hajótér erősen csökkent a versaillesi békeszerződésnek fentebb ismertetett rendelkezései folytán, a hajóbérletek emelkedtek, mert a megcsökkent hajótér iránti kereslet növekedett. Németországot illetően egyébként csak egy adatunk van, amely szerint az 1913. évi hajóbérleti indexszámot 100-zal vévén egyenlőnek, 1926-ban az indexszám 111, bizonyosságául annak, hogy a német tengerentúli külkereskedelem a békeszerződés megszorításai ellenére is oly erőteljesen fejlődik, hogy a jelenlegi hajótér iránti kereslet növekedőben van.

E fejtegetéseink helyességéről azonban csakis a főbb hajósnemzetek tengerentúli kereskedelmére vonatkozó statisztikai adatok győzhetnek meg, amelyeket a XI. sz. táblában állítunk össze.

Nagy-Britannia tonnatartalmának 30% -os növekedésével szemben e szerint hajózási forgalma számbavehetően nem növekedett a világháború után, aminek az angol ipart nyugtalanító sztrájkok az okai: különösen az 1926. évi bányászsztrájk hatása látszik meg jól az 1926-i kihajózási forgalomban. Az Egyesült Államok tonnatartalmának csaknem 600% -os megnövekedésével szemben hajózási forgalma csak 38% -kal nőtt meg: ez jut kifejezésre az amerikai hajóbérletek alacsony indexszámában is. Már inkább arányban áll egymással Japán tonnaforgalmának csaknem 400% -os növekedése és a tengeri kereskedelmének 98% -os növekedése; Németország hajózási forgalmának 50% -os emelkedésével szemben áll tonnatartalmának 40% -os csökkenése, ami megmagyarázza a német hajóbérleti indexszám több mint 10% -os emelkedését. A többi ország közül főleg Németalföld hajózási forgalmának több mint 300% -kal való növekedése érdekes, ami az anyaország és gyarmatai közti egyre jobban élénkülő forgalomnak köszönhető.

4. A tengeri csatornák forgalma.

A tengerhajózás útvonalainak forgalmáról statisztikát készíteni nagyon nehéz feladat. A menetrendszerű *liner*-vonalakat még könnyebb statisztikailag megfogni: szerfelett megnehezíti azonban az adatgyűj-

XI. A főbb hajós nemzetek tengerhajózási forgalma.

Mouvement de navigation des principaux pays maritimes.

Havi átlagban, 1000 vizkiszorítási tonnánként. — *Moyenne mensuelle en milliers de tonnes de jauge.*

Év <i>Année</i>	Behozatal <i>Entrées</i>	Kivitel <i>Sorties</i>	Összesen <i>Total</i>	Behozatal <i>Entr.</i>	Kivitel <i>Sort.</i>	Összesen <i>Total</i>	Behozatal <i>Entr.</i>	Kivitel <i>Sort.</i>	Összesen <i>Total</i>
	Belgium <i>Belgique</i>			Egyesült-Államok <i>États-Unis</i>			Franciaország <i>France</i>		
1913	1.409	1.408	2.817	4.440	4.483	8 923	2.876	2.176	5.052
1920	954	942	1.896	5.344	5.652	10.996	2.399	1.412	3.811
1921	1.215	1.194	2.409	5.186	5.216	10.402	2.275	1.802	4.077
1922	1.431	1.438	2.869	5.456	5.343	10 799	2.955	2.229	5.184
1923	1.704	1.692	3.396	5.521	5.548	11.069	3.480	2.552	6.032
1924	1.860	1.862	3.722	5.677	5.750	11 427	3.548	2.720	6.268
1925	1.965	1.967	3.932	5.762	5.838	11.600	3.666	3.068	6.734
1926	2.245	2.246	4.491	6 318	6.563	12.881	3.677	3.147	6.824
1927	2.319	2.319	4.638	6.112	6.206	12.318	4.088	3.494	7.582
	Németalföld <i>Pays-Bas</i>			Japán <i>Japon</i>			Nagy-Britannia <i>Grande-Bretagne</i>		
1913	—	—	—	2.060	2.075	4.135	4.089	5.652	9.741
1920	2.403	2.419	4.822	2.178	2.216	4.394	3.043	3.049	6.092
1921	3.367	3.371	6.738	2.332	2.326	4.658	3.098	3.032	6.130
1922	3.999	3.651	7.650	2.988	2.969	5.957	3.616	4.974	8.590
1923	3.965	3.983	7.948	3.114	3.082	6.196	4.078	5.643	9.721
1924	5.711	5.530	11.241	3.562	3.608	7.170	4.614	5.431	10.045
1925	5.822	5.806	11.628	—	—	—	4.554	5.097	9.651
1926	7.812	7.749	15.561	4.084	4.117	8.201	5.348	3.913	9.261
1927	6.860	6.918	13.778	4.089	4.106	8.195	5.050	5.297	10.347
	Németország <i>Allemagne</i>			Olaszország <i>Italie</i>					
1913	2.125	2.220	4.345	1.560	1.579	3.139			
1920	973	—	973	776	764	1.540			
1921	1.318	1.296	2.614	988	941	1 929			
1922	1.867	1.868	3.735	1.149	1.115	2.264			
1923	2.563	2.605	5.168	1.182	1.169	2.351			
1924	2.551	2.553	5.104	1.372	1.329	2.701			
1925	2.766	2.793	5.559	1.433	1.358	2.791			
1926	3.175	3.186	6.361	1.584	1.547	3.131			
1927	3.381	3.366	6.747	1.655	1.593	3.248			

tést a *trampek* túlnyomó száma, rendszeresen járataik és árubevallásaik különfélesége. Csakis azoknak az útvonalaknak a forgalmát tudjuk jól ellenőrizni, amelyek tengeri csatornán vezetnek keresztül. A tengeri csatornákon áthaladó hajóknak ugyanis árubevallást kell leadniok, mert ezek szolgálnak a csatornavám lefizetésére alapul. Amellett a tengeri csatornákat jogosan tekinthetjük a tengeri hajózási ütéreinek: forgalmuk alakulásából ezért az egész óceáni hajózási becses következtetéseket vonhatunk le.

A Vilmos császár-csatorna. Az 1895-ben

megnyílt Vilmos császár-csatorna rövidebb összeköttetést teremt az Északi- és a Keleti-tenger között. Az Északi-tengerbe ömlő Elba torkolatában fekvő *Brunsbüttel*-ből húzódik a Keleti-tenger menti *Holtenauba* 99 km. hosszúságban. A világforgalom gócpontját: az Északi-tengert köti össze a világforgalomtól félreeső balti orosz és skandináv partokkal: világkereskedelmi szempontból tehát csak helyi jelentősége van. Elsőrendűen fontos azonban Németországnak úgy kereskedelmi, mint különösen stratégiai szempontból. Forgalmát a XII. számú táblázatunk tárja elénk:

XIV. A Panama-csatorna forgalma.

Mouvement du canal de Panama.

É v Année	Atlanti partról csendesóceáni partra — De l'Océan Atlant. à l'Oc. Pacifique		Csendesóceáni partról atlanti partra — De l'Oc. Pac. à l'Oc. Atlantique		Összesen Total		Csatornavám Douane
	Hajó Navires	Hosszútonna Tonnes longues	Hajó Navires	Hosszútonna Tonnes longues	Hajó Navires	Hosszútonna Tonnes longues	Dollár — Dollars
1914—15.	522	2,070.993	553	2,817.461	1.075	4,888.454	4 367,550·19
1915—16.	396	1,369.019	362	1,725.095	758	3,094.114	2,408,089·62
1916—17.	874	2,929.260	929	4,129.303	1.803	7,058.563	5,627,463 05
1917—18.	915	2,639.300	1.154	4,892.731	2.069	7,532.031	6,438,853·15
1918—19.	857	2,740.254	1.167	4,176.367	2.024	6,916.621	6,172,828·59
1919—20.	1.180	4,092.516	1.298	5,281.983	2.478	9,374.499	8,513,933·15
1920—21.	1.741	5,892.078	1.421	5,707.136	3.162	11,599.214	11,276,889·91
1921—22.	1.509	5,495.934	1.227	5,388.976	2.736	10,884.910	11,197,832·41
1922—23.	2.125	7,086.259	1.842	12,481.616	3.967	19,567.875	17,508,199·57
1923—24.	2.740	7,860.100	2.490	19,134.610	5.230	26,994.710	24,289,603·00
1924—25.	2.413	7,398.397	2.260	16,560.439	4.673	23,958.836	21,400,523·00
1925—26.	2.760	8,037.097	2.437	18,000.351	5.197	26,037.448	22,931,056·00
1926—27.					5 475		

A Panama-csatorna tehát a 12. üzleti évben több, mint 26,000.000 tonna áru-forgalmat bonyolított le, ami az új útvonalhoz fűzött legvérmesebb várakozásokat is felülmúlja. A világháború előtt ugyanis, a csatornánál szedendő vámok kérdésével foglalkozván (1912 november 15-től fogva: tisztatonnáként 1·20 dollár, rakománynélküli hajóknál 0·72 dollár), az 1925. évre 17,000.000 tonna forgalmat tétéleztek fel 20 millió dollár vámbevétellel, amit a tényleges eredmény jóval felülmul. A forgalom a csatorna megnyitása óta állandóan növekszik, az utolsó négy esztendőben rohamosan. A Csendes-Óceánról az Atlanti-Óceánra irányuló forgalom több, mint kétszerese az ellenkező irányú forgalomnak, mert a pacifikus országok gazdasági fellendülése következtében egyre

több nyersanyag kerül az atlanti országokba. A legfontosabb ezek közül a petróleum: kivitele Californiából 1922 végén indult meg és azóta rohamosan nő. Az ellenkező irányban viszont nagyobb értékű, de kisebb terjedelmű ipari gyártmányok haladtak. A rakománynak több, mint felét az Egyesült Államok lobogója alatt szállították, egyharmadát brit, a többit javarészt norvég és japán lobogó alatt. A Panama-csatorna forgalma máris felülmúlja egyedüli versenytársának: a Suez-csatornának a forgalmát. Annyi azonban bizonyos, hogy a két útvonal egyikének fölényéről sem beszélhetünk: az egyik Európának, a másik Észak-Amerikának a legfontosabb közlekedő útja a Csendes-Óceánra.

Somogyi József dr.

Nemzetközi póstaadatok.

Données internationales de Poste.

A nemzetközi póstai adatok gyűjtését és közzétételét intéző berni „Bureau international de l'Union postale universelle“ munkájának sok nehézséggel járó voltát mutatja, hogy e hivatal az 1926. évi adatok részletes feldolgozását csak az idén megjelent kiadványában tudta nyilvánosságra hozni.

Az 1926. évi nemzetközi adatok közül ezúttal a postai levélküldeményekre (levelek, levelezőlapok, nyomtatványok, üzleti papírok, áruminták) vonatkozó főbb adatokat mutatja be táblázatunk kivonatossan s szembeállítva az előző év megfelelő adataival. A levélküldemények 1926. évi számát tekintve első helyen Németország áll 8·7 milliárd darabbal. Lehetséges,

hogy az Egyesült Államok forgalma még nagyobb, erre azonban a belföldi és átmenő szállítás adatának hiányzása miatt legfeljebb következtetni lehet a többi adatokból. A forgalom nagysága szerinti sorrend ezután így alakul: Nagy-Britannia 6·4 (1925. évi adat), Franciaország 6·2, Japán 4·2 milliárd db. levélküldeménnyel.

Igen kismérvű a levélküldemények forgalma Holland-Keletindióban, amely ország csak 87 millió darabbal szerepel kimutatásunkban és Törökországban, ahol 1926-ban a forgalom emelkedése dacára sem haladta meg darabszámuk a százmilliót. Magyarország 1926-os adata 365 millió db, ami naponta átlag