

KÜZDELEM A VILÁG KERESKEDELMI URALMÁÉRT.

III. Nagy-Britannia.

Jelen alkalommal a jövő nagy változásainak, mint a múlt hatalmas átalakulásának is, a leghatalmasabb tényezőjéről, Angliáról óhajtunk számot adni. Nem olyan fiatal óriás, mint az a másik két állam. Ellenkezőleg, nagy múltja van. A világtörténelemben fényes helyet vívott ki magának. Azonban másfél ezredes életének is egyik legfényesebb, és legtartalmasabb korszaka a 19. század. Nemcsak azért, mert az előtt soha nem álmodott anyagi sikert ért el Anglia; nemcsak azért, mert nyolcz százados küzdelme, oly sok dicső nagy névnek és önfeláldozásnak, az angol faj annyi nemes tulajdonságának kifejlesztője, hosszú küzdelme az angol Constitutióért, e páratlan és főséges kormányzati orgánumért, a múlt században az 1884-iki *Reform Billel* diadalmasan fejeződött be; nemcsak, mert a szabadságot és demokratikus eszmét oly példa nélküli széles körben tette élő erővé, eleven tudattá és érzelmmé, a nemzetnek ellentétes rétegeit átfogó, egyesítő hatalommá; s nemcsak, mert a munkások rétegeibe dobta a szociális reformok gondolatát: hanem legfényesebb és legtartalmasabb korszaka azért is, mert Anglia megindította az összes európai és több Európán kívül eső nemzetek gazdasági haladását; a nemzeti eszmének és nemzeti önállóságának győzelme küzdelemre szólította, a nemzeti egység megteremtésére hívta az egy nyelvű, de nem egységes politikai életet élő népeket; a demokratikus eszmék hódítása és diadala Angliában, hódításra buzdította, diadalra segítette azt az összes európai nemzetekben, habár nem is egyedül ő, mégis túl alig becsülhető érdeme, hogy szabad intézményeivel, a szabadság gondolatának intézményben való biztosításával megajándékozta az emberiséget. Olyan széles, nagy tömegeket, olyan távoli

területeket, alacsony szellemi fokon álló fajokat ölelt velök át, s ezzel terelt a civilisatio útjára s emelt magához, mint még egyetlen egy faj, sem állam nem tette, mióta az emberiség története íródik. Az angol nemzet életének nemcsak legfényesebb korszaka ez a század, hanem ritka nagyfontosságú is. Egy hosszú, eseményekben gazdag korszakot végez és változatosság dolgában az előbbinek mögötte aligha maradó új korszakot nyit meg: az angol-szász nemzet életének talán utolsó, legérdekesebb drámai szakaszát. Első korszaka volt: a nemzetalkotásé. A másodikban tudatára ébred az angol-szászfaj, hogy sorsa, végzete rendelése az, hogy pályáját mint »nemzet« fussa meg és pedig mint önmagát kormányzó, »alkotmányos nemzet«. E tudathoz kapcsolódik a politikai és lelkiismereti, tudományos és szociális szabadság gondolata, mint a nemzet életének öntudatosan kitűzött legfőbb célja. A küzdelem megvívása után, a 19. század utolsó évtizedében ébredt az angol nemzet világos *tudatára* sokkal nagyobb és főséges hivatásának, súlyos felelősséggel járó, magasztos végzetének, a mely végzetéhez való közeledésben, nemzeti élete is csupán lépcsőfok, csak phasis volt; ösztönszerű, öntudatlan alkotása egy súlyos végzettel megterhelt faj geniusának. Ezen föladat pedig az, hogy szervezze birodalmát, mely kiterjed a föld minden részére, mely egyesít magában minden éghajlatot, producal minden terményt és állatot: azt a birodalmat, mely ezer meg ezer négyszögkilométerre hevert még száz év előtt parlagon és elhagyottan, lakosság nélkül és ma művelés alatt és brit administratio alatt van. És a benszülöttek milliói, kik egy század előtt a barbár uralom igáit nyögték, ma élvezik a brit uralom áldásait és részt nyernek a brit administratio kiváltságaiban. A 19. században ébredt tudatára a brit nemzet, hogy végzetszerű hivatása, mely elől kitérnie lehetetlen, ha a saját életéről is le nem mond, ennek *a hatalmas brit imperiumnak organicus szervezése, és a magasabb, ideális brit szabadságnak, a magasabb érdemben vett igazságnak institutionális biztosítása.*

A miként a 19. század elején, úgy látszott egy-egy válságos pillanatban, hogy politikai fölényéért, nemzeti önállóságáért, a democraticus intézményekért folytatott küzdelmében már-már a bukás örvényéig jutott: épen úgy a XX. század kezdetén is, új feladata, állami életének ezen végzetszerű s talán végső alakjának és céljának megvalósítása egyrészt; az emésztő, majdnem öldöklően éles kereskedelmi verseny más-

részt, olyan válságba sodorta, melynek sikeres vagy szerencsétlen megoldásától függ a brit faj élete és jövője. Ha felébred a válság a nemzetet közönyösségből; ha az iparát fenyegető veszélynek tudatára ébred a brit nemzet; ha sikerül a közeljövőben legalább kereskedelmi egységbe szerveznie roppant birodalmát; kiegészíteni és kicserélni kissé ósdi ipari rendszerét, a nagy adósság és nagy (gazdasági és másféle) veszteségek ellenére is épen úgy hasznot húzhat a mostani krízisből, a mint sokat lendített rajta a 19. század elején a francziák elleni háború, habár 1815-ben mintegy 15,600 millió korona államadóssággal volt is többje, mint 1792-ben, a nemzet nemcsak hamarosan kiheverte azt, sőt káprázatos vagyont halmozott össze. A mellett megalapította politikai hegemoniáját Waterloonál, megvetette a világtengereken való hegemoniájának alapjait Trafalgarnál. Elsőrangú hatalommá lett. Azonban helyét aligha tartotta volna meg a múlt századon át, ha olyan kis földművelő állam maradt volna mint a milyen volt a Napoleon ellen való háborúk kezdetén; ha gazdasági életében olyan korszakos és gyors változás nem következik be *pari passu* a politikai változással, mely őt tette az egész gazdasági életnek is urává. Egyszerűen csodaszzerű az a rendkívüli változás, a melyet az angol ipari találmányok s az általa okozott »industrialis revolution a közgazdasági életben szokatlan gyorsasággal előidézett. A 18. század közepéig, mondjuk 1760-ig» az ipar, kereskedés és földművelés kisszerű volt és szervezetlen. Az ipar és földművelés együtt haladt. Minden az individuális törekvésen nyugodott. Az iparos a saját lakásában végezte ipari munkáját, legtöbbször maga művelve kis földesekjét is. A pusztán iparos osztályt rendkívül szigorú szabályok korlátozták. A külföldi ipart prohibítív, vagy igen súlyos beviteli vámmal tartották távol. Az otthoni ipart kereskedők és iparos-társaságok kiváltságokkal igyekeztek ugyan támogatni; de meg volt tiltva pl. a gépek exportálása, a tanult mesterembereknek a kivándorlás, nehogy az idegen verseny következtében szenvedjen az angol ipar. Továbbá szigorú szabályokkal volt meghatározva az ipari productió módja, minősége, mennyisége. Az iparos nem alkalmazkodhatott csak úgy a maga szakállára a változott ízléshez. Sem nem követhette a legegyszerűbb módszert, nem alkalmazhatott újabb eszközöket Spontaneitás, új dolgok kezdeményezése, találmányok elnyomattak vagy megfélemlítettek.*)

*) Dr. Ingram: »*History of Political Economy*« London 1893 40-42. 1. és Cunningham: »*Growth of English Industry and Commerce in Modern Times* London. 447—475. 1.

A kereskedés is lanyha volt, a maival összehasonlíthatatlan. Minden ország és minden vidék — bár idegen országokkal és vidékekkel közlekedett — a maga piaczára volt túlnyomóan utalva. A lassan terjeszkedő népesség szükségleteit nagyszámú helyi piacokról szerezte be, a mely helyi piacok voltak a körülfekvő vidékek nyersanyagának és gabonájának raktárai. Külföldről csak a finomabb, vagy fényűzési tárgyakat vették, mint pl. csipke, bor, dohány, tea, cukor s más épen nem fontos (főként a század elején épen nem fontos) czikkeket, Mindenik piac annyit producált, a mennyi szükséges volt a vidéke eltartására. Az árak a helyi piacok viszonyai szerint változtak és alakultak. Semmi egység ebben nem volt; egyik piacnak a másakra, főleg idegen országok piacának egymás áraitra hatása nem volt. A népesség növekedése így természet-szerűleg korlátozva volt az alig legyőzhető nehézségek által.

A közlekedés hasonlóan gyarló és kezdetleges. Senki sem tudott gyorsabban haladni, mint a hogy egy ember, vagy ló futni és vitorlánhajó haladni tudott. A 18. század embere nem mehetett gyorsabban, mint a Pharaok, a görögök, mint Julius Caesar, vagy Attila. Az árú szállítása a »*legelőrehaladottabb*« országban, Angliában is — a hol a belső közlekedés legkevesebb akadályba ütközött — roppant nehéz volt. Adam Smith leírja,*) hogy pl. egy széles kerekű teherkocsi 8 ló és két ember segélyével három hét alatt jutott Londonból Edinburgba; közönséges kocsi egy hét alatt futotta be a 600 km. körül levő utat.***) Még gyarlóbb lehetett az állapot kevésbé »előrehaladott« országban.

Mindez megváltozott a 19. században. 1760 és 1800 között a legnevezetesebb találmányoknak és javításoknak hallatlan sorozata követte egymást. A gőzgép annyira javított, hogy először alkalmazhatták gyakorlati czélokra, gépek hajtóerejéül (ezért mondják, hogy ekkor találta fel Watt) a levegő, szél, víz, emberi és állati erő helyett. Wyatt és Kay, Hargreaves, Arkwright (1768), Crompton (1779), Cartwright (1787), Whitney (1793) találmányai, a szövő-fonó gépek tökéletesítése és a gőz alkalmazása, felforgatta a ruha stb. készítésnek, a ruhaanyaga előállításának addigi módját, megváltoztatta a productio mennyiségét, megváltoztatta a munkások életrendjét. A kisiparos nem dolgoz-

*) »*Wealth of Nations*« book I, ch. III.

**) Ma 8 óra alatt futja be mindkét társaság expresszvonata.

hatott többé otthon a saját eszközeivel, a saját anyagán, a saját módszere szerint és abban az időben, a melyben akart. Hanem el kellett hagynia falusi lakását a szövő-fonó gyárakhoz kellett mennie, az ott meghatározott munkát végezni, a gyár által adott módszer szerint.

A másnemű találmányok, a növekedő fogyasztás és nagyarányú tőkebefektetés folytán megkezdődött a gyárak rendszere. A mi egy helyen való összegyűjtését és gondosan, apró részleteiben is kidolgozott szervezését jelentette a munka processusának. Így haladt ez tovább, újabb, nagyobb tőke, újabb gép, újabb, fejlettebb módszer bevonásával, a míg a mai szörnyeteg-vállalatokig ért.

A megnövekedett szükséglet, a nyersanyag gyorsabb előállítására és gyorsabb feldolgozása folytán égető szükség, a fejlődésnek elkerülhetetlen kiegészítője lett a helyváltoztatás addigi módjának megváltoztatása, az akadályok legyőzése, a közlekedés gyorsítása. És ha az embernek, ha az élet fejlődésének komoly szüksége van valamire, megteremti azt maga az élet a kellő időben. Ezért alkothatta meg Stephenson elméje a locomotívot, a Robert Fultoné a gőzhajót. A világ képe ezzel majdnem egyszerre megváltozott. A távolság kisebb, a világ szűkebb lett. A különböző nemzetek közelebb jutottak egymáshoz, mint voltak egy országnak azelőtti szomszédos megyéi. Sőt közelebb jutottak a tenger által elkülönített kontinensek, mint voltak előbb a szomszédos országok. A gőz urává tette az embert a területeknek, a területek és népek összes terményeinek. Függetlenítette a tenger, a szél, a hullám és időjárás szeszélyeitől. Szinte alig bírjuk elképzelni azt a múltat, a midőn az első gőzhajók 26 nap alatt jutottak el Liverpoolból New-Yorkba s mi ott lehetünk hat nap alatt; azt a sok akadályt és veszedelmet, midőn a mi napjainkban a tenger csaknem olyan biztos mint a terra firma; a hajók olyan pontosan indulnak és érkeznek, mint a vonatok.

A gyors közlekedés tartotta meg Európa gazdasági supremációját a másik nagy világrészen, addig a míg Amerika nem szervezte óriási és a legfejlettebb közlekedési-, vasút- és csatornahálózatát. A mint ezzel elkészült az Unió, Anglia földművelése tönkre ment, s a gazdasági centrumot átvitte Európából, a hol több mint 3000 évig nyugodott, az amerikai Egyesült-Államokba.

A helyváltoztatásnak ezen óriási megkönnyítése s a hatása folytán vele egyenlő hatalmasan fejlődő kereskedelemnek köszön-

heti Anglia gazdasági nagyságát, Watt Stephenson és Fulton elméjének marad adása Britannia, Germania, Amerika, Franciaország, Japán és Oroszország, a miért lehetővé tették tengerválasztotta területeknek egy birodalomban, avagy egy rendszerben való összekapcsolását. Az angol geniusnak adása az emberiség azon nagy haladásért, mely a múlt század gazdasági életében történt (e helyen most csak azt nézzük). S Anglia maga is részt vett, mint főtenyező vett részt a viszonyoknak átalakításában. Az első Liverpool—Manchester között megnyílt (1830) vasútnak nagy sikere (a személyforgalomból 240.000 koronát reméltek és 2,400.000-et kaptak), további beruházásra serkentette a tőkepenészeket. Angol tőke, angol energia, angol munka és angol elme szervezte, alkotta meg a föld összes vasútainak több mint felét; hajóinak pedig háromnegyedét. A föld 788.000 km. vasútainak*) körülbelül 168.000 millió korona értékéből**) mintegy negyvenezer millió koronát angol tőke adott***)

Természetesen igaztalan volna, a kép, ha az ipari életben beállott nagy változást egy ok okozatának tulajdonítanók. Azt mondhatnók Anglia nagyságának előmozdítására látszott működni az egész század. Mindjárt az első nagy találmányok idején és e találmányok alkalmazásának első két tizedében (1770—1815) az európai közvéleményt, a Napóleon ellen folytatott háborúk kötötték le. E háborúk absorbeáltak minden figyelmet és érdeklődést E háborúk pusztításai nagy szenvedést és ipari stagnálást hagytak maguk után az ipart űző államokban, Franciaország, Svájc, Belgium, Hollandia stb. Az angol találmányok otthon, szinte észrevétlenül erősödtek meg és olyan előnyt biztosítottak Angliának, a mit csak az utóbbi két évtizedben látszott elveszteni.

A gőznek a gépek hajtó erejéül való alkalmazása, kifejlesztette a gyárrendszert, melynek rendkívüli következései voltak nemcsak az ipari, hanem a politikai és társas életben egyaránt. E két utóbbiról később szólok. A gép a modern ipar autokratája lett. A gép határozza meg a munka anyagát, módszerét. Megszabja, ki tegye azt a munkát, (minden munkás nem alkalmas minden gép társául.). A gép állapítja meg az iparos és kereskedő osztályok életfeltételeit. Városokat épít; s a gépcsinálta

*) I. Statistician und Economist szrt 490,000 angol mf.

**) W. T. Stead: Review of Reviews 1901.

**) Beleértve az amerikai 45,000 millió értékű és ausztráliai stb. vasutakat több mint 120.000 millió koronára tehető az angol-szász faj tőkéjéből épült vasút.

városokon rajta hagyja sajátos bélyegét. A hány gép működött... annyi aranybánya nyílt meg az angol középosztály és munkás nép előtt. Anglia új isteneknek hódolt. Meg is látszott ez hamarosan a nemzet külső képén ts. A nemzet életerejére nem a föld volt tovább, hanem az ipar, majd a kereskedelem és napjainkban majdnem a tőkepénz. A vidékről behúzódott a nép a városokba és a gyártelepekbe, a melyekből hatalmas városok lettek (pl. Birmingham, Manchester stb.). A földműves országból industrialis és commercialis állam lett.

Elég okos volt Anglia, hogy modern és versenytárs nélkül álló iparához »a szabad kereskedelem« politikáját csatolta. így nagyobb lehetősége volt arra, hogy iparát az egész világra nagyobb sikerrel tolja rá, mint más ország tehette. A gőz és gép különben sem túrta meg a céhek korlátait, sem a vámok emelte chinai falakat. S azt hitte Anglia, hogy a politikai és gazdasági szabadelvűség e korszakában, minden nemzet sóvárog a szabad kereskedelem után s a nagyobb államok csakhamar követik gazdasági politikáját. E reményében csalódott ugyan, de egyelőre nem csinált rossz üzletet mégsem. Így pl. 1848 és 1860 között hallatlan mértékben nőtt kereskedelme, 1440 millióról 3240 millió koronára haladt exportja, 1890-ben pedig elérte a 6312 millió koronát. Nem csoda, ha a század első felében London lett a tengeri kereskedelem ura; London lett a világ tengeri szállításának középpontja. London volt a pénzvilág centruma, a hitelvilág feje. Anglia lett a világ legerősebb tengeri hatalmassága. S ezen politikai és gazdasági felsőséget kísérte az irodalom, a tudomány, költészet és művészet virágzása. Az angol volt maga a megtestesült energia.

Háborúban, kereskedelemben, iparban, feltalálásban, vállalkozásban és szellemi tevékenységében fölülmúlt és leverte minden nemzetet. Ezt a felsőbbiséget megtartotta a múlt század utolsó évtizedéig. Addig legalább is kétségtelen volt, vita tárgyát nem képezhetette a brit nemzet supremáciája. Kétségtelen ura volt az iparnak. Financirozta az idegen nemzetek vállalkozásait és kormányait; épített nekik vasútvonalakat, gyárakat; küldte azokhoz a vassíneket, locomotívokat, gépeket. Küldte az embereket. Angol elme szervezte és hozta azokat mozgásba. A javítások és találmányok angol agy szüleményei voltak. Az idegen nemzetek fiai Angliába özönlöttek, hogy angol nevelést kapjanak, megtanulják az angol módszert. S Anglia, bár tudta, hogy »kígyót táplál«, nagylelkűen keblére fogadta jövő versenytársait. Az

eredmény nem sokáig váratott magára. Míg a szokatlan és túlságos jólét, a pénzbőség, fényűzés elterjedésével az angol industrialis osztályok kevésbé elevenek, kevésbé progressív, munkájukhoz kevésbé odaadókká lettek, aminek következtében sok előny lassankint kisiklott kezükből s a politikai befolyás visszahullott tőlük a vagyonos semmittevőkre, a melyet az angol »leasured class«-nak nevez, mely magában foglalja az aristokratát és nem aristokrata, dologtalan gazdag (de nagy intelligenciájú) osztályt is: azalatt nem állt összetett kezekkel a többi nemzet. A »kereskedő nemzet«, melyet a kontinensen gúnynyal emlegettek irigylés középpontja lett. Az angol kereskedelmi sikertől mozgatva, angol ésszel, angol pénzzel, angol módszerrel megindulva, csakhamar általános lett az ipari föllendülés. Az eredmények dolgában elég rámutatni az amerikai Egyesült-Államokra, Németországra, Belgiumra, Oroszországra, Japánra és Ausztráliára; csakhamar követi a sort China, India, Egyiptom. A találmányok nemzetköziekké lettek. Az nem kérdés többé, ki, hol találta föl, hanem mit talált föl. A német gyáros ott kezdte, a hol Manchester és Birmingham elhagyta az orosz gyáros pedig már a német és yankee javításaival előbbre vitt módszert alkalmazza, kikerülve így sok-sok veszteséget, anyagi, pénzbeli, időbeli és emberben való áldozatot. Idegen nemzetek verik le ma, az egykor versenytárs nélkül állott s azért kissé elernyedtt angolt vállalkozásban, energiában, alkalmazkodásban, értelmi erőben és találékony-ságban.

A sokoldalú verseny, az idegen nemzetek roppant nyomása, erőszakolt versenyzése, 1. az angolnak saját piacán, a mely ellen a szabad kereskedő ország tehetetlen, 2. az angol tőke és angol gyárak egymással való versenye s 3. a semleges piacokon való verseny egyfelől, az angol nemzet lankadsága másfelől eredményezték azt a szomorú állapotot, hogy ma már Anglia ipari, kereskedelmi és pénzügyi »elveszett suprematiájáról« beszél nemcsak a yankee nemzet és a németbirodalom, hanem átlátják maguk az angolok is, hogy suprematiáról beszélni olyan értelemben, mint a múltban — a midőn monopóliumot értettek alatta, egyik oldalon az egész föld összes nemzetei, a mérleg másik oldalán Anglia gazdasági ereje és fejlettsége állott s a súlyosabb fele Anglia javára billent — ily értelmű gazdasági uralomról szó sem lehet. Ennyire ura a gazdasági életnek csak egyszer lehetett Anglia, sem ő sem más újólag nem is lehet soha. A jövőben csak az lehet a kérdés, kié legyen az elsőség.

a vezető szerep az ipari téren, Angliáé, az Unióé, avagy Németországé? Az egész világ kereskedelmét le nem foglalhatja egy nemzet sem úgy, mint a múltban Anglia, de ő megtarthatja helyét, mint nagykereskedő és szállító nemzet kemény munkával, energiával, becsületességével atyáinak integer jellemével. A yankee és a német azonban kétségbevonja Angliának ezen elsőség megtartására való arravalóságát is s már is kiélesedett verseny kezdődött meg közöttük; kié legyen ez a »gazdátlan« gazdasági uralom.

Az amerikai és német véleményeket olvasva és hallva, joggal kérdezhettük, igaz-e hát mindez; vagy igaz-e belőle valami? Mert nagyon különösen hangzik, a brit nemzet eltűnt gazdasági felsőségéről való beszéd abban a korban, a melynek domináló jelleget épen rendkívüli arányokban kifejlett ipara ad, a mely ipar Britanniából vette alig nyolcz évtizeddel előbb eredetét? Különösen hangzik hat évtizednyi korlátlan és el nem vitatható uralma után arról beszélni, hogy ezt a nagy ipart veszni hagyta, vagy épen eltékozolta akkor, a midőn lázas igyekezettel, rettenetes erőfeszítéssel törnek annak megszerzése után ifjú nemzetek; a midőn az ipar s kereskedelem szabja meg a társadalmi rétegeknek egymáshoz, és az államhoz való viszonyát, az élet feltételeit, a társas életet; az állam politikáját. Különös hallani, midőn az industrialismus új társadalmi rétegeket, új társadalmi alakulásokat, vágyakat és ideálokat teremtett, a midőn az egész világon első rangú fontosságú lett, veszni hagyhatta volna a józan brit nemzet két évtized alatt három generatio emberfölötti erőfeszítéseinek dicső eredményét? A kérdésre, sajnos, a legelfogulatlanabb ítélő sem felelhet tagadólag. Azon óhajtásokon nyugvó vélemények, melyek a még meg nem törtemet, bevezgett dolognak adják elő, komoly alappal bírnak. Az angol ipari uralom hanyatlóban van; régi ereje és fénye aligha tér valaha vissza. Az Egyesült-Államokban a múlt évben minden 1 dollár importra két dollár export esett; Britanniában pedig minden shilling (= 60 krajczár) exportra jutott másfél shilling (— 90 kr.) import. Habár ez a tünet *nem föltétlen* bizonyítéka Britannia hanyatlásának, azonban olyan súlyos jelenség, melynek nagy mértékben aggasztó voltát az angolok sem tagadják s a józanabbak a brit nemzet gazdasági jövőjére úgy állítják fel a tételt, hogy az nem is »supremacy« hanem »prosperity« kérdése csupán. Ez a beismerés, a vágyaknak ez a degradatioja maga bizonyíték. De bizonyítható ez aggodalom oka számokkal is. E számokat a szabad kereskedelem

dühös védői úgy épen jóra magyarázzák, a nemzet sikerét olvassák ki azokból. Jogosan e, meglátjuk. Így dicsekedve, emlegetik az 1900-ik év kereskedelme eredményét, mely hallatlan nagy számot ért el; eddig a legmagasabbra emelkedett. Az 1900. évi export és import együttesen számítva: 21,077 millió korona értéket képviselt, †); a melyből a bevételre esett: 12,567 millió korona, a kivételre 6995 millió korona. A bevétel tehát majdnem kétszerese a kivételnek s hogy kétszerese nem lett, az csak szokatlanul nagy köszéneladásának köszönhető, ha egyáltalán köszönet lehet benne, ha a »természetes tőkét«, a nemzeti nagyság alapját, a köszönet, mely úgy is fogyatékán van már Britanniában, fokozott mértékben adják el a külföldieknek s ezzel fokozott mértékben segítik elő a versenytársak növekedését. (Ezzel nem akarván azt mondani, hogy *egyáltalán* ne adjunk el köszönet.) Az export ugyanis, az 1899. évi exporttal összevetve 648 millió koronával lett nagyobb. E 648 millió korona növekedésből 372 millió korona az eladott köszén többletre esik. A fennmaradó növekedési-többletet sem az angol iparnak hasonló arányú terjeszkedése okozta, hanem a szokatlanul magas árak és a háborúval kapcsolatos megrendelések. Az 1900. évet, mint egészen rendkívülit számításon kívül hagyjuk, s vessük össze az angol kereskedelem utolsó 20 évi eredményét. Így Nagy-Britannia exportja 1880-ban: 5354 millió korona*) az Egyesült - Államok exportja 1880-ban 4243 millió korona**) a Németbirod. exportja 1880-ban 3648 millió korona és húsz évvel később 1899-ben az export volt

Nagy-Britanniából:	6132 millió korona***)
az Egyesült-Államokból:	6586 millió korona
Németországból:	5160 millió korona

Ezen adatokhoz nem kell kommentár. Míg a Németország exportja 20 év alatt nőtt 1512 millió koronával vagyis 46%-al, az amerikai Egyesült-Államoké: 2342 millió koronával 55%-al, addig a hatalmas Britanniáé csak 778 millió koronával azaz 14,5%-al.

†) Scott Keltie: *Statesman's Yearbook, London 1901.*

*) »Statistical Abstract for the United Kingdom.« London, évente.

**) Statistical Abstract for Foreign Countries. London, évente.

***) Csak az egyesült brit királyság productumának és iparának exportja számítatik.

Még szembeötlőbb lesz N.-Britannia elmaradása és stagnálása, ha a három állam *importját* hasonlítjuk össze. Így *1880-ban importált*

Nagy-Britannia:	9869 millió korona
az Egyesült-Államok:	3094 millió korona
Németország:	3048 millió korona
és 1899-ben N-Británia:	11,640 millió korona árut és
az Egyesült-Államok:	4080 millió korona
Németország:	6720 millió korona

árut. Azaz a német import szaporodott a 20 év alatt: 3312 millió koronával, 96%-al; a yankee-import: 996 millióval, azaz 32%-al; az angol import: 1771 millióval, azaz 78%-al. Szembetűnő, hogy míg a brit export, ha a növekedő kőszén exportot leszámítjuk, a mely angol kőszénexport 1880-ban: 201 millió és 1899-ben: 552 millió korona volt, alig növekedett, (az egész növekedés a kőszén árának leütése után a húsz évre: 226 millió korona); és szembetűnő, hogy míg a brit ipari export jóval mögötte marad az amerikaiak s alig 1000 millióval nagyobb a német exportnál: ugyanazon Britanniának importja, majdnem háromszorta haladja meg az amerikai importot, azaz háromszor annyit kell az angolnak költenie *külföldi árukra*, mint az Uniónak és majdnem kétszer annyit, mint Németországnak, habár Britannia lakossága majdnem felényi mint az Egyesült-Államoké és kevesebb 14 millióval mint Németország lakossága. Fokozza az aggodalmakat a beözönlő idegen élelem, mely mindig több készpénzt visz el és mindig jobban teszi tönkre az ügyis gyenge angol mezőgazdaságot, nem is szólva arról a veszedelemtől, mely az idegen élelemtől függő a nemzetet háború esetén végromlással fenyegeti. A brit import 1900-ban 4068 millió koronával volt *több*, mint a brit áruk exportja vagyis hetenkint 108 millió» munka naponként 70 millió korona*) és az 1898—1900 évek alatt a brit kereskedelem tiszta *vesztesége*: 16,536 millió korona volt. **) Ezzel szemben az Egyesült-Államok *nyeresége* az utolsó hat év alatt (1895—1901): 11,125 millió korona volt. Britannia évi vesztesége az utolsó tíz év alatt átlagosan 3500 millió koronára tehető; és 60,000 millió koronára az 1860—1892. év

*) Az egész brit és colonialis exportot számítva e többlet: 5000 millió korona.

**) Azaz annyival több az import — nem számítva az importált aranyat, ezüstöt — mint az export.

közötti veszteség, a mit az importnak az exporton való fölöslege okozott; évenként közel 2000 milliót jelent ez. Csupán *élelemre* kiadott 1899-ben 5165 millió koronát. De nemcsak napi élelméért függ az angol munkás az idegen földtől, hanem napi béréért is. Az ipari feldolgozásra szükséges nyers anyagokért 1899-ben: 2256 millió koronát fizettek ki a brit gyárosok.

S mialatt költsége így minden tekintetben nő, kényelem-szeretete is nő, a mi ismét pár millió kiadási többletet okoz. így importált gyártott árukért ötven év előtt: 216 milliót fizetett ki a brit nemzet, 1899-ben már bevitt gyártott árukért: 2400 millió koronát adott ki. Szinte alig képzelhető el ezen roppant számoknak, rettenetes nagyságú veszteségeknek hatása.

Szakértők hozzávetőleges számítás alapján azt mondják, hogy a brit nemzet helyi kereskedelme, azaz otthoni fogyasztása a nemzeti egész jövedelemnek közel ($\frac{9}{10}$) kilencz-tized-részt emészt fel és a brit export-kereskedelem, a nemzet egész kereskedelmének egytized ($\frac{1}{10}$) részénél alig valamivel több. Mivel a nagyobb kereskedelemre vonatkozólag nincsen hivatalos adat, a kisebb kereskedelemre vonatkozó adatok és az általános virágzás, vagy stagnálás alapján becsülik ezt meg. Azonban, hogy e belső, szűkebb kereskedelemre vonatkozólag se tévedjünk s hogy tisztán lássuk a mai éles és hatványozottan élesedő nemzetközi verseny korszakában a brit ipar és kereskedelem állapotát, bemutatjuk a brit kereskedelem állapotát és eredményeit az utolsó tizenöt év alatt, öt éves ciklusokban. így nem érhet az a vád, hogy egyes — nagyon is sokféle hullámszerűségnek, változásnak alávetett évekből vontunk helytelen következtetést. Az utóbbi tizenöt év — 1885—1899 — kereskedelméből azon nagyobb, összesen 81 árut kiválasztva, melyeknek jövedelme a felvett évszak alatt meghaladták a 25 millió koronát,*) öt éves ciklusokban összegezve vizsgáljuk meg. Lássuk most az export kereskedelmet, a mely legjobban mutatja meg a nemzet gazdasági erősségét, bizonyítja ipari terjeszkedését, stagnálását, vagy a mi ezzel egy a mai szigorú verseny korában: hanyatlását, energiáját, avagy lanyhaságát. *A brit ipar és brit productum* exportja az 1885—1899 évi másfél évtized alatt

*) Ilyes időszakokra osztott kimutatások jelentek meg az angol napi és havi lapokban; a tárgyak csoportosítása azonban egészen a saját tervem alapján készült s az adatok helyességéért, a miket »*Statistical Abstracts* és *Board of Trade Returns*-ből számítottam ki, szintén én vagyok felelős.

együttesen: 84,048 millió korona volt. E nagy összegből 61% vagyis: 56,808 millió kor. a következő nagy árucsoportra esett.

1. A legfejlettebb és tömegre is a legnagyobb a brit kereskedelemben a *pamut* stb. (cotton) ipar. Az exportált áruk az 1885—1899. évek alatt: 20,760 millió korona csinos összeget jövedelmeztek Britanniának; évi átlagban 1380 millió koronát. Ez iparágnak a brit nemzetre való fontosságát mutatja az, hogy a brit export-árucikkre fele értékét a textilipar képviseli, »legalább öt millió férfi, nő és gyermek keresete, megélhetése függ tőle. Az iparágban levő tőke mintegy 5000 millió korona«.*)

A pamutipar és pamutfonal, kender, len *exportja* pedig együttesen: 24,502 millió koronát tesz. És ez a roppant fontos iparág a 15 év alatt állandóan hanyatlott; így az export volt:

1885—1889-ben: 8.383,800.000 korona

1890—1895-ben: 8.202,700.000

1895—1899-ben: 7.908,900.000

És ezen idő alatt, helyesebben 1880 és 1899 között az Egyesült-Államok pamut-, kender-, lenipara *növekedett*. 74%-al; Németországé: 577%-al; Indiáé: 325%-al; a húsz év alatt Britanniáé *hanyatlott*. 11%-al. Pedig még itt nincs megállapodás. Amerika újabban nagy mértékben javította, mind a termelés, a nyersanyag előállítása, mind pedig a földolgozás módját. Nagy gyárai északról, a nagy cotton termelő déli államokba mentek, hogy ott a nyersanyag szomszédságában dolgozzák fel s így megkíméljék a nyersanyag szállítási díját. Továbbá Anglia jelenleg sok jövedelmet húz, Egyiptomba, Indiába, más államokba szállított textilipari gépeikből; a mely gépek hamarosan fokozzák a veszedelmet.

2. Hasonlóan hanyatlott pénzügyileg szintén roppant fontos *gyapjú ipara*. Gyapjúárak, gyapjúfonal stb. exportjából a brit kereskedő a másfél évtized alatt: 8114 milliót jövedelmezett E jövedelem szintén a következő:

1885—1889-ben: 2.920,800,000 korona

1890—1895-ben: 2.604,000,000

1895—1899-ben: 2.589,600.000

volt a bevétel. Fenyegetőbbé teszi a helyzetét, hogy Németország fogyasztja a gyapjúfonal és gyapjúáraknak majdnem 65%-át, a melynek pedig alapos reménye és igyekezete van, hogy minél hamarabb ne csak emancipálja magát a brit ipar

*) Statesman's Yearbook.

alól, hanem mint félelmetes versenytársa jelenjen meg a világpiaczon.

8. Pénzügyileg második helyen áll a brit vas- és aczélipar. Ennek ugyan siralmas kilátásai vannak a jövőre. Nyers és feldolgozott vas- és aczélárúkból bevett:

1885—1889-ben; 2.978,400,000 koronát

1890—1895-ben; 2.868,000,000

1895—1899-ben; 2.851,000,000

összesen tehát: 8698 millió koronát, évi átlagban 576 milliót. És mi okozta mégis hanyatlását? Tíz év előtt még Britannia produkálta a legtöbb nehéz vasárút. 1884-ben Britannia kétszerannyi nyersvasat termelt, mint Amerika; 1890-ban már utóéverte Amerika és ma félszerannyival több az amerikai, mint a brit termelés, (Amerikáé $14\frac{1}{2}$ millió, Britanniáé 9 millió tonna). A brit termelés növekedett 23%-ot a yankee termelése 300%-ot. És míg pl. 1880-ban Amerika vette meg az angol nyers és feldolgozatlan britvasat, most megfordítva, Britannia vesz annyi amerikai vasat, sőt a múlt évben a brit nemzet 70%-al fizetett többet az Uniónak nyersvasért mint az előző évben. A kidolgozatlan aczélárúkból az Uniónak Angliába küldött árúja 600%-elnövekedett 1898—1900 évek alatt! Míg az 1901. áprilissel végződő évben a brit import Amerikából nőtt 1100%-al!*) a megelőző évhez gépest. Amerika export növekedése 1895 óta egyszerűen példátlan; pedig a nagy aczél-trust csak egy éve alakult meg. Mi lesz ha ez kifejti erejét! Pedig ez iparág épen nem kicsinylendő. Andrew Carnegie, a ki több mint 15,000 millió korona értékű vasipari vállalatnak volt ura, mondotta 1901. márcz. 21-én Londonba érkezésekor: »Az Unió versenyez, hogy ő lehessen a világ szükségleteinek, nemcsak az aczél, hanem mindennemű szükségleteinek kielégítője. A vas és aczél azonban főszerepet játszik. *A világ növekedő aczél-szükségét csak az Unió bírja kielégíteni.* A mi (amerikaiak) csodaszerű aczél-készítésünk hatását megérzi minden nemzet, mert a mely nemzet a legolcsóbb aczél-at termeli, a többi nemzeteket lábainál látja, mint minden más nagy iparágban érdekelt hatalom. *A legolcsóbb aczél jelenti a legolcsóbb hajóhadat, szállítóhajókat, a legolcsóbb gépeket, a legolcsóbb ezer más csikket, a melynek aczél az alapja.*«

Az amerikai versenyen kívül, más ok is közrejátszott arra,

*) Daily Mail 1901. jún. 8.

hogy Britannia a vasgyártás terén a 10 év előtti uralomból messze Amerika mögé esett vissza. A brit föld vas-, réz- stb. telepe fogyóban van. Nyersvasainak m. e. 75%-át Spanyolországból vette. Ma kénytelen, ha teljesen el nem akar maradni, új telepeket keresni. Ott volna Canada, Australia, China; de alig mozdul. Pedig a közlekedés Canadába tetemesen javult az ottani vasutak kiépítésével. És a yankee tőke már elfoglalással fenyegeti a gazdag telepeket. Nagy szerepet játszott itt a veszteség előidőzésében az angol közönye. A német és yankee gyáros 15—30%-al olcsóbban felényi és harmadrésznyi idő alatt készíti el árúit. A legnagyobb mértékben gazdálkodik gyáraiban. Munkája sokszor tartósabb, jobb, sokkal olcsóbb, és gyorsan producált. Sok rendelést azért vészit el a brit gyáros, mert nem tud gyorsan is olcsón dolgozni. *) Habár az amerikai munkás magasabb díjakat kap, időt és erőt kímélő gépeknek nagy mértékű használatával olcsóbban producált mint az angol. A yankee 10—15 shillinggel olcsóbban állítja elő a Bessemer aczélat, mint a brit gyáros. Az intelligens amerikai munkás lehetővé teszi a legújabb találmányoknak minél nagyobb mértékű alkalmazását. A yankee munkás szorgalmasabb. Ennyi akadály után nem csoda, ha a briton vas és aczél ipari suprematiáját elvesztette. A 8000 millió tőkéjű aczél-trust, a német syndicatusok pedig csak most kezdetek működni.

*) W. Wilson a »Fortightly Reviewban a »The Times«, a »New-Liberal Review« számtalan példával illusztrálják ezt. Szinte közhely az angol-amerikai üzleti világban a következő néhány felemlítendő eset. A példa mindennél jobban világosít.

1. Az atbarai hidat Egyiptomban említettem I. cikkemben.

2. Burmában, az épülő vasúthoz Gokseiknél hidat kellett építeni. A pályázaton a legkisebb ajánlatban 26 font 10 schiling volt tonnánkint, és az elkészítési idő három év. Egy amerikai társaság ajánlatában: 15 font sterlingbe került egy tonnája és egy év alatt vállalkozott az elkészítésére.

3. Ugandában a vasúti hídnál: a legmagasabb angol ajánlat: 18 font sterling 10 schilling tonnánkint; elkészítési idő: 104 hét; a legkisebb angol ajánlata: 15 font st. 5 schilling és elkészítési idő: 60 hét. A legmagasabb amerikai ajánlat a hidat 48 hét alatt. 14 font st. 5 schert. ígérte elkészíteni tonnánkint; még a Pierpont Morgan társasága azt mondta: »Tonnánkint 10 font st. 6 schillingért, bármely időben és bármely helyre, a híd elkészítésére szükséges 46 hét alatt, — szállítja az aczélhidat. Természetes, hogy ő kapta meg. Az amerikai a híd építését tudományyá tette.« Megállapított szabályok szerint készülnek minden híd részletei a helyszínen csak összerakják. A híd részleteit a gyáros rendelés nélkül is készen tarthatja

4. Negyedik nagy iparága Angliának a *gépipar*. A 15 évi ciklus alatt ebből exportált 5088 millió korona árút és pedig
 1885—1889-ben: 1390 millió koronányit
 1890—1895-ben: 1698
 1895—1899-ben: 2000

Évente tehát 336 millióval nőtt gépexportja. Azaz évente ennyivel járult hozzá jövődö ipari versenytársai iparának föllendítéséhez.

5. *Vászonneműkből* exportált áruí szintén állandóan csökkentek, így exportált:

1885—1889-ben: 765 millió korona

1890—1895-ben: 778

1895—1899-ben: 696

összesen: 1179 millió korona értékű árút.

6. Pénzügyileg hatodik helyen áll *bőr* ipari exportja: 1404 korona összeggel, mely szintén hanyatlott. Így exportált

1885—1889-ben: 468 millió korona

1890-1895-ben: 472

1895—1899-ben: 463

Az angol gyárosok m. e. 59%-nyi amerikai bőrt dolgoznak fel.

7. Britannia exportjában igen tekintélyes helyet foglal el kőszén eladása is; összesen: 5568 millió koronával; évi átlagban: 372 millióval. Itt állandó a növekedés. Ennek sem örülhet azonban Anglia; mert a kőszéntől függ iparának halála, avagy

ezért raktáron. A megrendeléskor csak szállítja. Míg az angol és német mérnök minden hidat külön tervez; a gyáros minden részletét megrendelésre csinálja, innen van a hihetetlennek tetsző különbség. Az amerikai szerint időt kímélni, biztos pénz megtakarítását jelenti. Ott igazán »money is the time!«

4. Jó példát szolgáltat ez elvre a következő eset. Oroszország 40 locomotívot akart rendelni. Mintáért küldött öt országba. Az amerikai mintákat a rendelés után 2 nap múlva elküldték, két részbe téve, hogy megérkezésük könnyen összeállítható legyen. A többi országokból, köztük volt Britannia is, 4 hónappal később, darabokban érkeztek meg a mintagépek. Sok időbe került, míg összeállították. Ezalatt az amerikai gépek vígan jártak. Természetesen ő kapta meg a megrendelést.

5. A napilapok most sokat írnak két esetről. Az egyikben Lord Hamilton angol miniszter Indiában 50 locomotívot rendelt egy indiai vasút részére német gyárosoknál. Az esetből nagy casust csináltak az angol gyárosok. De ő azt felelte (Daily Mail és The Times), hogy kénytelen volt vele, mert az angol gyárosok 30—46 hét alatt vállalkoztak a megrendelés elkészítésére, míg a német gyáros 30—46 hét alatt és darabonként 12,000 koronával olcsóbban készíti el. Hasonló okokból kellett külföldről rendelni a Fok-Gyarmat kormányának, Új-Zeeland kormányának gépeket.

virágzása. Ha nincs olcsó és bő szén, emelkedik az ára mindennek. Az élelemnek, a nyers anyagnak (a szállítás révén). Nem dolgozhatnak teljes erővel a gyárak. Munkareductio áll be, ez pedig csökkenti a munkás díját. Ha Angliának nem lett volna a múlt század elején, a gépek alkalmazása idején saját földjében, sok bőséges és olcsó szene, aligha lehetett volna olyan könnyen a világ első kereskedő és iparos állama. Ma már olcsó széntelepei, vas-, réz-, érez telepei kiapadóban vannak, a tönkre ment agricultura után végromlással fenyegetik Angliát.

A fentebb ismertetett hét iparág képezi Britanniának életerejét. Ismételjük kivitelének 61 perczentjét azok szolgáltatják. És azok vagy tényleges hanyatlás útján vannak, vagy ha még nem apadnak természetüknél fogva, a viszonyoknál fogva csökkenéssel fenyegetik Angliát.

Ha ezen három export-csoportozatból — a mely csoportban van összesen 81 czikk, melynek mindenike többet jövedelmezett az utóbbi tizenöt év leforgása alatt, 25 millió koronánál, — leszámítjuk az exportált kőszén árát, úgy azt látjuk, hogy e 80 főbb brit iparág exportja jövedelme volt az

1885—1889-ben:	24,816 millió korona
1890—1895-ben:	24,840 »
1895—1899-ben:	24,912 »
összesen:	<u>74,568 millió korona.</u>

A miből mindenki tisztán kiolvashatja, hogy az egyes évek fluktuációitól menten, — az utolsó tizenöt évben — a világverseny kezdetén, — Britannia ipara hanyatlott, legjobb esetben stagnáló állapotban van. »A ki pedig mai öldöklő versenyben megáll, — mondja Lord Roseberry, — az már hanyatlik.« Legázolják az utána rohanó milliónyi tömegek.

Nagyon érdekes és tanulságos, sajnos a brit kereskedelemre nézve épen nem kedvező képet kapunk, ha azt vizsgáljuk, miként oszlik meg a brit kereskedelem a külső országok és saját gyarmatai között; másodsor hol veszített tért, hol gyengül állandóan a brit kereskedelem.

A brit iparból, a brit birtokokba *exportált* árúk árában való *növekedés* 1880 és 1899 között: 291 millió koronára, azaz 16%-ra, és a külföldi államokba küldött brit árúban való növekedés: 475 millió koronára, vagyis 13%-ra rúgott. Annál szembe-tűnőbb ez megrekedés, mert azon idő alatt a brit politikai fen-

hatóság nagyot terjeszkedett, a brittek birtoka, mely 1880-ban: 7.805,844 négyszög angol mértföld volt, 1899-ben a protektorátusokkal együtt 11.605,283 négyszög angol mértföld, — a busz év alatt 3.709,394 angol mértfölddel lett nagyobb. A háború lehetősége s a kereskedelmi élet ezerféle bizonytalansága növekedett a kiterjesztett határok mentén. A míg 50% a területben való nagyobbodás, a brit birtokokkal való export-kereskedelem növekedése csak 16%, csekély 291 millió korona; holott a brit fenhatóság alá nem tartozó önálló idegen országokba való export-kereskedelme 475 millió koronával 13%-al gyarapodott.

A brit kereskedelem *exportja* az elősorolt főbb brit gyarmatokban *lehanyaglott relatíve* 8,5 százalékot a tizenöt év alatt, vagyis 410 millió koronát és *importja* hasonlóképen 8,5%-ot, vagyis relatív vesztesége 463 millió korona. Ennyivel több az a kereskedelem, a mit egyrészt birtokaik mellőzésével maguk a brittek, másrészt az anyaország mellőzésével maguk a gyarmatok *idegen* államokkal tettek. És a míg így — bár a kereskedelem az utóbbi húsz év alatt is természetesen haladt, — a brittek viszonylagosan, a többi ország által szorítva, saját gyarmataikban visszamaradtak: ugyanakkor nem bírták előbbi helyüket megtartani a külföldi államok, — a brit árúk *legjobb fogyasztóinak* — piaczaik sem; relatíve itt is vesztek, mint a következő adatok bizonyítják:

Britannia exportja % az illető ország importjának:

	1880-ban	1899-ben
Egyesült-Államok	23%	13%
Németország	12	9
Franciaország	8	9
Hollandia	15	6
Belgium	9	11
Oroszország	12	14
Brazília	63	25
Itália	11	11
Törökország	37	33
China	23	17
Japán	60	35

Együttesen számítva ezen országokkal való kereskedelem a brit exportnak 1880-ban 14,5%-át és 1899-ben 12% át tette; a relatív hanyatlás 2,5%, a mi 715 millió korona veszteséget kép-

visel. Micsoda vérszegénységre mutat az a tény, hogy a világ kereskedelmi urának és vezetőjének Britanniának *exportja* 1880 óta 14,5%-ot növekedett, a mikor a kezdő, gyenge, a hatalmas angol iparral, másféle ipar versenyével, ezerféle akadálylal küzdő német ipar exportja nőtt: 46%-al; az Egyesült-Államoké: 55%-al.

Mit jelent a százalékbeli különbség, az a csekély néhány percentbeli differencia, másik két czikkemben meg van rá a felelet. És hogy mit jelent a brit kereskedelemre nézve, hogy pl. Franciaország, Hollandia, Oroszország, Belgium, Spanyol-, Svéd-, Norvég-, Olaszország exportja 1880 óta együttesen 43%-al lett nagyobbá, azt keservesen érezte már a brit nemzet úgy, mint a nemzetközi piacz; és rövidesen érezni fogja még erősebben. A nemzetközi piacz uralmáért vívott és vívandó küzdelemben nagyon keveset segíthet Britanniának 15%-nyi fejlődés iparában, mikor legalább is mégegyszer akkora növekedésre volna szüksége versenytársainak fejlődése miatt, másrészt saját mportjának veszedelmes gyorsasággal való nagyobbodásával szemben. Ez a roppant bevétel bizonyítja legjobban sokoldalú gyengülését, s ez a bevétel igazi veszedelme. Mert Anglia nemcsak táplálékáért ad ki évente óriási összegeket, — m. e, 3500—3800 millió koronára becsülik évente, — hanem nyersanyagra is. Ha még ezen nyersanyag bevételének növekedése és a belőle feldozott árúk kivitele megfelelő arányt mutatnának, nem származnék belőle semmi baj; de a bevétel jóval nagyobb arányú, mint az árúkivitel. A mi azt bizonyítja, hogy *a brit ipar nem tud olyan nagy árúfölösleget termelni, a saját fogyasztására szükséges árukön túl annyival többet, a mennyivel fentart-hatná megszerzett helyét a nemzetközi piacokon.* Mert ha rohamos léptekkel nőtt is a brit fogyasztás otthon, ugyanakkor rohamos léptekkel haladt a világpiacz szükséglete is. S az a kérdés melyik nemzet tudja leghamarabb, legolcsóbban és legjobb árúkból e szükségletet kielégíteni, azé lesz a világpicz uralma. E kielégítés csakis az illető nemzet piacának fölöslegéből, az otthoni fogyasztás által föl nem szívott árúfölöslegből történhetik. A statisztika pedig bizonyítja, hogy Nagy-Britannia naponta óriási és folyton növekedő mennyiségű *idegen ipari árút* is importál, Német-, Francia-, Belga-, Hollandországo kból s az Unióból, a bevitt nyersárúk és élelem mellett. Vagyis saját piacának fogyasztása is idegen árúkra szorul több ipari czikkben. Ezen ugyan segíthet a brit nemzet; de helyzetét kedvezőbbé

épen nem teszi a jelen állapot. Természetesen, egy ország sem tilthat ki, szoríthat ki minden idegen árút piaczáról; de nagy a különbség árú és árú között s nagy a különbség abban, hogy az elfogyasztott idegen árú mekkora tömeget, értéket képvisel. Ha Britannia nem vesztette is még el kereskedelmi uralmát, jelenlegi viszonyai mellett azt föltétlenül el kell vesztenie.

A brit kereskedelem bevitele és kivitele, vagyis fogyasztása és termelése közötti nagy különbség természetesen azt a következtetést suggerálja, hogy a brit kereskedelem deficitje óriási s sokáig alig bírhatja ki a jelenlegi állapotot. Ha többet ad ki évtizedeken át, a minthogy a brit kereskedelemnek félszázad óta állandó jelleget ad importjának óriási többlete, mely 1856 és 1895 között: 80,000 millió korona volt exportján exportján, — mint a mennyit bevesz, hogyan él meg? Erre Angliában sokan azt felelik, hogy azért még nem kell tőkéből élnie az angol nemzetnek. Sőt egyáltalán nem jelent deficitet bevitelének roppant többlete, mert ez a beviteli többlet a világnak kölcsönzött óriási tőkének kamatait képviseli; a brit nemzet adósai egyszerűen pénz helyett árúalakban, élelem, nyerstermény alakjában fizetik a kamatot s így a brit ipar nem is hanyatlík. E hanyatlásra már megadtuk a feleletet fentebb, s e kamatelméletre következik a felelet alább. Most pedig nézzünk szemébe annak a további argumentumnak, hogy ha, — mondja tovább az angol vélemény, — a brit bevitel többlete, hanyatlást képviselne is, pótolja ezt a veszteséget *a brit tengeri szállítás*.

Ismeretes dolog, hogy nincs minden országnak kellő számú és alkalmas hajója, a melyen a tengeren szállíthassa áruit. S az is ismeretes dolog, hogy az áruk tengeren való szállítása hatalmas iparágat jelentett a XVII. század óta különböző nemzeteknél, így az angolok és hollandok hosszú és elkeseredett küzdelmet vívtak a tengeri szállításban való elsőségért. Az 1823-ban eltörölt «Navigation Bill» szintén eredetileg a holland hajóknak a brit kikötőkből való kizárása céljából hozott annak idején.

A győztes Anglia lett még a XVIII. század második felében, — habár Hollandiának ma is igen jelentős kereskedő-hajó serege van, — s azóta a brit nemzet a világ kereskedelmének tengeren való szállítását máig majdnem egyedül bírja. A tengeri szállítás ma is sajátos brit iparág, legnagyobb a világon, a melyben mesés tőke nyugszik, Charles *Cramp* szerint *) Nagy-

*) Daily Mail 1901 febr. 4.

Britannia a gőzhajózás megkezdése óta (1838) 1200 millió koronát költött, a mely tőke óriási hasznot és jövedelmet hajt, egész sereg embert tart fenn Nagy-Britanniában. Ez csak úgy lehetséges, hogy pl. olyan példátlanul hatalmas kereskedő-nemzet, mint a yankee, ma is kereskedelmét túlnyomó részben — saját hajói nem lévén — idegen hajókon bonyolítja le, s ezen idegen, brit hajóknak fizeti a szállítási díjat: évente m. e. 1400 millió dollárt Cramp szerint. Hogy mekkora az e czímen bevett évi egész jövedelem, arra nincs határozott adatunk, de — gondos számítások után — Angliában sokan egész határozottsággal állítják, hogy a tengeren való szállítás haszna nem lehet olyan nagy, hogy az exporttal együtt ellensúlyozhatná a túlságos nagy importot, illetőleg együtt a kettő megszüntethetné az import-többletet.

Ez alkalommal kerülve a hasznos és bonyodalmas számításokat, negatíve magunk is nyerhetünk egy figyelemreméltó argumentumot. C. J. Bastable,*) a ki fanatikus híve «a szabad kereskedelem» politikájának s a ki egy egész könyvben bizonyítja, hogy az angol ipar és kereskedelem nem hanyatlott, állítja, hogy az angol import-fölöslegnek egyik oka az, hogy Britannia nyersanyagot és élelmet kap vissza idegen országokba kölcsönzött tőkéje fejében; a második oka pedig az, hogy a tengeri szállításért a fizetés egy részét hasonló alakban nyeri.

Ez a szállítás fizetéséül nyert nyersanyag és élelem évente átlagosan 1440 millió koronát tesz. Vagyis ő azt az összeget számítja, a mit a hivatalos kimutatás «reexport» czímen mutat ki, a mely reexport *Britanniába importált és ezen importból Britanniából újra «reexport»* név alatt exportált áruk értéke. Ez a reexport egy évtized óta 1440 millió korona körül van; 1900-ban: 1560 millió korona volt. Fogadjuk el Bastable állítását, hogy ez az évi 1400 millió korona összeg nem egyéb, mint a tengeri kereskedelemért fizetett díj jó része. Most — a hivatalos jelentés szerint — 1899-ben a királyság importja volt 11,640 millió korona; ezen importból kivonva az 1899. évi 6132 millió korona exportot és az 1440 milliót, még mindig marad *tiszta import-többletül*: 4068 millió korona *egy évben*; és ez az import-többlet 1900. évben még nagyobb; 1901-ben ismét nagyobb lesz. A mi bizonyítja legalább azt, hogy azt az import-többletet aligha lehet eltüntetni a szállítási díjból, hanem fedezni

*) »*The Commerce of the Nations*«, London, 1899. 31 1.

kell az angol tőkéből, a minthogy Anglia egymásután el is adja amerikai, argentinai stb. papírjait, hogy visszafolyjon ott beruházott tőkéje, melyre magának otthon szüksége van.

És ha még így állandó maradna a dolog, akkor is válságos volna. De nem maradhat sokáig így. Mert minden nemzet — főként a német és yankee, az orosz és francia, olasz — óriási erőfeszítéssel törekszenek nemcsak hajóhadat teremteni, hanem kereskedelmi hajókat is. Az amerikai Unió kormányának a közeljövőben egyik főfeladata és gondja amerikai szállítóhajóknak teremtése. Mint magánvállalkozás pedig csak most vette meg Pierpont Morgan, az acéltrust megalkotója, az egyik legnagyobb angol hajó-vállalatot mindenestől; most készül elő a hajótrust; a mellett az Unió kongressusa nagy összegeket szavaz meg segélyként az amerikai hajó vállalatoknak. — Az osztrák gazdasági rabszolgaságban vergődő magyar állam is, alig pár hónappal ezelőtt szavazott meg nem csekély összeget egy idegen hajózási-társaság támogatására, pedig nekünk csak az önálló gazdasági élet kifejlődése után lesz nagyobb érdekünk a tengeren. Ha így tesz az idegen állam akaratától függő, gyámoltalan, a maga gazdasági erejében bízni nem merő magyar nemzet, a ki mindig hátul kullogott a gazdasági haladásban, képzelhető, mit csinál az erőteljes, kezdeményezésben bátor, minden viszonyát a saját érdekének megfelelően intéző Németország. Nemcsak nagy subsidiumokat ad *) hajó vállalatoknak s ezzel biztosítja a befektetett tőke minimumát, hanem megragad a császárával együtt minden alkalmat, hogy a fejlődésre biztasson s valamely szolgáltatást elismerését fejezze ki.**)

Meg is látszik a német kereskedelmi hajós-társaságokon ez a gondozás. Míg 1871-ben volt: 4372 vitorlás-hajójuk, 1898-ban csak 2400 maradt; de megszorodott gőzhajóinak száma. 1871-ben 147 gőzöse volt, 82,000 tonnasúlyban és 4736 emberrel és átlagosan gőzösei 558 tonnasúlyúak voltak; 1900-ban volt 1300 gőzhajójuk 1.151,000 tonnasúlyban s m. e. 44,000 emberrel. †) (átlagos tonnasúly 950-re növekedett). A német tengeri kereskedelemnek felét és (hajótonnasúlyuknak $\frac{1}{3}$ -át) a két legnagyobb német vállalat: a «Hamburg—American Line» és «North German Lloyd» bírják.

*) «Huszadik Század» 1001. okt. 268. lap.

***) Legutóbb a német császár üdvözlő-sürgönnyel köszöntötte a «Deutschland» nevű gőzöst, midőn az amerikai-európai vonalon az eddigi legnagyobb sebességet érte el.

†) »Statistical Abstract» és »States man's Yearbook« 1901.

A hamburgi társaság tőkéje 1898-ban 96 millió korona és a Lloydé 120 millió korona volt; s az első társaság tiszta haszna 1899-ben közel 22 millió korona volt.*)

Természetesen csekélység mindez a brit nemzet hajóihoz s jövedelméhez képest, «a mely egyedül jóval nagyobb összeget jelent, mint a világ összes más kereskedelmi hajóinak értéke együttesen.**)

A brit hajók száma 1899-ben 16,000 volt 9,300,000 tonna súlylyal és 245,000 emberrel. Roppant nagyságáról fogalmunk lesz, ha megemlítem, hogy a Suez-i csatornán évente átmenő 8400 hajónak, minden száz hajójából 78-on a brit lobogó leng s a többi 22 német, francia, holland, orosz, török, portugál, osztrák s más hajókra esik. Azonban nincsen olyan nagy földi dolog, a minek határai ne volnának. És a brit közönyösség, vagy talán elbizakodottság is segít ezt a határt minél közelebb hozni maga körül. A brit nemzet elhanyagolja ma már óriási szállítási iparát. Az érdeklődés hiányára vall, hogy a brit hajós-népnek 40,1%-a idegen nemzet fiaiból kerül ki s tisztjeiknek $\frac{1}{8}$ -a is idegen, a kik elhanyagolják dolgaikat. †) Ennek tulajdonítják az angolok a sok hajószerencsétlenséget s az utasokkal való rossz bánásmódot, melyet utóbb a napilapok száz meg száz példával illusztráltak; s a mi kiderítette azt, az angol hajó-vállalatokra roppant súlyos tényt, hogy intelligens, sőt aristocrata angolok, diplomaták is a legszivesebben német hajókon utaznak.

Itt említhetjük meg azt is, hogy a brit *hajóépítő ipar* szintén hanyatlóban van. Pedig ez igazán példátlanul hatalmas iparág. Évente *átlagosan* 3500 millió koronát jövedelmez a hajóépítés a brit gyárosoknak. A Britanniában épült hajóknak súlya 1900-ban másfél millió tonna volt, utána az Unió hajóépítő-ipara következik 359,000 tonnával. E téren valóban uralkodó volt, nagyobb egymaga, mint a többi állam együttesen. Három évvel ezelőtt a brit hajógyáraknak 100%-es előnyük volt a többi összes nemzeteken együttvéve és most ez az előny leszállott százról 50%-ra. Az amerikai «Subsidy Bill» s a német, japán s más hasonló törvények, a melyekben az állam subsidium-

*) *The Economist*. London, 1899. aug. 5.

***) Mulhall: »*Dictionary of Statistics*». Lónkon, 1893.

†) Commander Crutchley: «*The Mercantile Marine of Great Britain*» «*The New Liberal Review*» 1901. okt. London.

mot biztosít a nehézséggel küzdő nemzeti hajógyáraknak, megtermik gyümölcsüket.

A külföldre küldött hajók csak eszközei lesznek az élelőbb versenynek; a gépek szaporítják az ipari sikerért versenyzők számát; a vasipar suprematiája már elveszett s a jelen viszonyok között nem tarthatja sokáig a textil-ipar vezetését sem. S a mi a bajt még súlyosabbá teszi Britanniára nézve, az, hogy *az angol vas- és széntelepek kimerülőben vannak*, termelésük alig emelkedik, illetőleg alig emelhető olyan mértékben, a milyen arányokban az Egyesült-Államok versenye által teremtett kényszer megkövetelné. Az angol vas és szén bősége adta meg a Britannia jelen ipari fejlődésének alapját. Hozzáértők állítják, hogy az olcsó széntelepek — a melyek a versenyképességet biztosítják — 50 év alatt kimerülnek Angliában. S ma már majdnem ott tartunk, hogy az amerikai vasát és szenét olcsóbban adhatja Londonban, mint az angol teheti ugyanott, a saját földjéből ásott szénnel és vassal. Hasonlóképpen Németország és az egész Európa, félig kimerülve, a chinai acél- és vas-telepekre vetette magát, egyesült Britannia, Német-, Francia- Orosz- és Olaszország, Japán, hogy a világba, a gazdasági forgatagba hozzák a chinai föld mérhetetlen kincsét, olcsó vasát és olcsó kőszénét. Eddig nem sikerült.

Pedig mind Britanniát, mind Németországot kérlelhetetlen gazdasági nyomás szorítja a termelés fokozására. Ez Nagy-Britanniának — ha pusztán szűk szigetországára szorítkozik — legkevésbé sikerül. Hiszen egész kőszéntermelése az utolsó húsz év nyomása alatt is csak 50%-ot tudott nőni, míg ugyanakkor Németországé 130%-kal nőtt, úgy, hogy egy harmadrésznyről (1880-ban Németország produkált 59 millió, Britannia pedig 147 millió tonnát) majdnem megközelítette Britannia termelését 1900-ban; az Unió kőszénproductiója pedig húsz év alatt 193%-kal terjeszkedett, úgy, hogy eredetileg *felényi* termelése ma jóval *meghaladja* az angol termelést.

Pedig — a mi igen jelentős dolog, — a századokig biztosított Unió összes kőszéntermelésének csak 3,4%-át exportálta eddig, míg Britannia több mint 25%-át. Azt jelenti ez, hogy Amerika tetszése szerint zúdíthatja Európára kőszénét, válságba viheti azt a hatalmas iparágat, mely — nem tekintve, hogy egyik alapja mai egész ipari-, kereskedelmi rendszerünknek, — magában Britanniában 2004 millió korona értéket képviselt a nemzet vagyonában s a mely mint *export-árú*: 555 mil-

lió koronát jövedelmezett az angol zsebekbe 1898-ban. S meg van a lehetősége is arra az Uniónak, hogy köszönet exportáljon legalább az angol piacra. így a múlt két évi (1890, 1900) köszénhiány, «*famine*», (= éhség) — a mint az angolok jellemzően kifejezik — nagyon fölemelte a köszénárakat s ezért megkísérelték az amerikaiak köszénüket bevinni az angol köszéntelepek piacra. A kísérletnek sok akadályt kellett elhárítania, a mi sikerült is; és kitűnt, hogy az amerikai szén 40%-kal ad több gázát, mint pl. az angol durhami szén, a mit Angliában a gázvilágítás előállítására használnak.

Így az angol szén tonnánként 10,000 köbláb gázt, az amerikai szén majdnem 15,000 köblábat adott s így, ha az *amerikai szén* ára — a szállítás s más költségek miatt 27 shilling (tonnánként) az angol piacon és az angol szén 20 shilling, akkor is hasznosabb az angol gázgyárosra, ha a majdnem $\frac{1}{8}$ -dal drágább amerikai szenet veszi; de sok lehetőségét, eszközét találja ki az amerikai találékonyság annak, hogy leszállítsa a szállítás magas díját.

Mennyire fontos dolog az olesó és bő szénmennyiség olyan hatalmas iparos államra, az egyénre és az összesre, milyen érezhető hatást tesz, mutatja a múlt két év tapasztalata. Az angol vas- és aczélgyárak zsúfolva voltak megrendeléssel s majdnem komoly válságba jutottak mégis a drága szén miatt. Sokan alig hitték, hogy a megrendelések sokasága közepette is kikerülhetik a válságot,*) mert a haszonból annyit fölemésztett a szén ára. Angliában a vasutak drágasága miatt általános a panasz s a drága szén miatt, föl kellett emelni a teherárú díját, a gázárak 20—30%-al emelkedtek, a mit mindenki, munkás és nagy úr megérezett, mivel a szén ára magasabb volt, emelkedett igen sok iparczikk ára; az általános áremelkedés hatással volt az egész munkás és középosztályra. Azt mondhatjuk, ezek után, hogy az angol köszéntelepek termelése nem igen fog nagy mértékben növekedhetni, sőt a többi nagyiparos államokhoz viszonyítva már egy évtized óta stagnáló állapotban van.

Hasonló állapotban vannak vas-, réz-, ólom-, óntelepei; a kimerülés jeleit mutatják. A brit ipar több vasat absorbeál, mint a brit vastelepek producálnak s így neki magának is bevitelre van szüksége, holott eddig nyersvasat is exportált. Ilyen

*) »The Saturday Review« 1900. London és The Daily Mail 1900. Sept.

exportpiaczairól kiszorítja az amerikai nyersvas.*) Ha a brit királyság egész vastermelését összehasonlítjuk a két nagy iparos államéval, tisztán látjuk stagnáló állapotát.**)

A brit iparnak, ha versenyezni akar az eddig birtokában volt elsőségért: terjeszkednie kell. Sőt terjeszkedő erejét növelnie kell akkor is, ha nem a suprematiáért, hanem egyszerűen a brit ipar sikeréért küzdene, különben lehetetlen megállania, helyét el kell hagynia a versenyben. A brit szigeteken kívül a brit világbirodalomban, óriási és mérhetetlen gazdaságú, eddig alig fejlesztett vas-, szén-, érczelepek vannak. Ha más, érzelmi ok, politikai cél össze nem kapcsolná is a brit anyaországot, önkormányzattal bíró, angolul beszélő gyarmataival, consolidálni fogja a gazdasági szükség. Ott vannak Australia, Dél-Afrika és főként Canada, telepei most tényleg alig érintve fekszenek, élő erő helyett alvó tömeget alkotnak. Ha a mai viszonyok között Australia nagyon távol volna is, de nincs távol Canada, melynek telepei az Unió érczelepeinek folytatásai s épen olyan becsesek és mérhetetlenek, mint az Unió telepei. A canadai vasutak, az épülő és készen levő, az ország belsejébe (a telepekhez) nyúló csatornák a közlekedésnek gyorsulása lehetővé tennék ma már e telepek kihasználását, a melyekre az Unió milliomosai már jó régen szemet vetettek, s ha Anglia elszalasztja a kellő alkalmat, el is kaparíttják előle.

Czikkünk eddig bemutatta azt a szomorú tényt, hogy Nagy-Britannia nem tartotta meg helyét sem mint gyáros állam, sem mint exportáló állam. Hiszen ha leszámítjuk exportjából a nagymennyiségű kőszén, ami voltaképen veszteség a nemzet életerejéből, azt látjuk, hogy Nagy-Britannia exportja 1880 óta alig emelkedett néhány százalékkal; a húsz évi növekedés exportjában, a kőszén nélkül: 425 millió korona (1880. évi exportja 5155 millió korona és 1899 évi: 5580 millió korona.) Ha pedig az 1870—72. évi roppant eredményes évek exportjával vetjük össze az utóbbit, a haladást csak néhány tizedes törttel fejezhetjük ki. Láttuk másrészt azt is, hogy Britannia, vesztesége roppant nagy, import többlete révén, reexport (a külföldről Britanniába importált s onnan újólág exportált) árút leszámítva, az utóbbi években *évente átlagosan 4000 millió* kor. vesztesége volt. S most azt mutatjuk be, hogy Nagy-Britannia nem-

*) *The Economist*. London 1899 febr. 11.

**) »*Statistical Abstract for the United Kingdom*.« London.

csak nem tartotta meg helyét, a mely a XVIII. század második felétől kezdve a legelső volt, a legfejlettebb fokozatot mutatta, az *agricultura* terén sem, sőt agriculturája ma csaknem a teljes pusztulás állapotában sýnylódik. N.-Britannia agriculturális veszteségét Sir James Gaird évente: 1032 mill. kor.-ra becsülte 1886-ban; míg egy kitűnő amerikai gazdasági tudós Brooks Adams azt mondja, hogy »a legoptimisticusabb számítás alapján is,« a brit agricultura »elkölthető jövedelemben való« évi vesztesége: 1250 millió korona.*)

Az elhanyagolt és hajdan hatalmas angol mezőgazdaság romlásának nagyon súlyos következései vannak Angliára nézve. Ilyen az egész nemzet életére kiható s iparát és kereskedelmét válsággal fenyegető rettenetes import-fölösleg, melyet az idegen élelem nagymértékű vásárlása okoz. Valóban önálló és független egy állam sem lehet, mely élelméért idegen országtól függő. A nagyhatalmak között egyedül N.-Britannia van ilyen súlyos helyzetben; valóságos parazita e tekintetben. Úgy, hogy ha az angol hajóhadat valahol most vereség érné, Britannia a győző kegyétől függene 40 milliónyi népével, mert »csak *hat hétig* tud külső segítség nélkül megélni,« azután meghódol, vagy éhen hal. Ha nem ömlik a hajók ezeré London, Liverpool, Glasgow, Southampton kikötőibe élelemmel terhelve 365 napon át éjjel és nappal, *nincs hús, nincs kenyér, tej, vaj* stb. stb. Ezt jelenti az elpusztult agricultura először. Másodszor a középosztályi gazdának és a mezei munkásnak elpusztulását, *a vidék elnéptelenedését*, s a városokba való özönlését. Arthur Joung szerint a század elején a népesség $\frac{1}{3}$ -a volt agriculturális foglalkozású; ma a népességnek $\frac{1}{25}$ része az, és mezőgazdasági munkások száma az egésznek $\frac{1}{42}$ részét teszi.*) A városokba tódulnak, ott sanyarognak, sokszor rossz élelmet, rossz lakást, rossz bért kapnak; ha jobb módjuk van számtalan esetben mértékletlenek lesznek. Különben is a városi élet pusztító hatással van a fizikai fejlődésre, a morális élet és energia fejlődésére. Hozzáértők alapos vizsgálat után kiderítették, hogy az angol városokban — pedig azok hasonlíthatatlanul többet adnak újabban az egészség dolgaira, mint más nemzetéi, — a harmadik, negyedik nemzedék már kihal, †) s helyöket a vidékről

*) A hely korlátolt volta miatt az agricultura részletes leírását kihagytuk.

**) Földművelő foglalkozású volt 1891-ben Britanniában: 1.500,000 ember; Egyesült-Államban: 8.450,000; Németországban: 8.160,000.

†) Dr. Campbell és A. Maude: »*The Crisis*« London.

beözönlő új, egészséges emberek foglalják el. Az angol tartaléknak e pusztulása mérhetetlen veszedelemmel fenyegeti az egész nemzetet. Ott lehet a sok pénz, ha nincs ember, mondja lord Rosebery, kereskedelmi terjeszkedés, politikai hatalom és politikai nagyság értéktelen.

«A nemzet vagyona a nemzet egészséges testi és szellemi állapotának eredménye; és az egész emberiség tapasztalata bizonyítja, hogy egészséges testű és lelkű faj, a szántás, ásás, földművelés gyakorlatában, a napfényen és szabad levegőn, falusi örömök és élvezetek között nő fel és tartható fenn, sohasem mocskos árkok, fekete füst, örökösen zakatoló gépek között. *A hanyatlás az angol népben igen feltűnő.*» †) És a mellett elesik a népességnek jórésze, jövedelmező és egészséges foglalkozástól. Az angol föld jövedelme Giffen szerint 1562 millió koronára becsülhető évente. Az eddigi vázlatból látjuk egészen kétségtelenül, hogy a brit nemzet a három fő kereseti ágban iparban, kereskedelemben részben stagnál, vagyis a rohanó léptekkel haladó, minden erőt, izmot, ideget megfeszítő versenytársak mellett nem, vagy alig halad előre; részben ténylegesen hanyatlik.

Az összefüggés kedvéért, hogy miként viszonylik a brit nemzet egész kereskedelme (= import és export összege) a világ kereskedelméhez képest, álljon itt a következő néhány adat:*)

A világgereskedelméből (100%) jutott:

	1830	1850	1870	1889	1898**)
Európára	74%	66%	72%	68,6%	—
N.-Britanniára	21,5%	20,4%	25%	22%	18,3%
Németországra	11,2%	8,4%	9,7%	10,6%	10,8%

E táblázatból látjuk, hogy a brit kereskedelem harmincz év alatt a világgereskedelméből 7%-ot veszített, természetesen nem pusztán a saját hibájából, a más nemzetek természetes fejlődése miatt is veszítenie kellett volna. Így az a százalékos kimutatás csak relatív veszteséget jelent. Milyen összeget jelent itt egy-egy *százalék* s a brit kereskedelem százalékszámát, kérdezhetjük önként?

A felelet megtalálható a II. cikk 165-ik lapján Britannia

†) Froude: »*Oceana*« London. 7—10 lap.

*) Mulhall: »*Dictionary of Statistics*« London 1893.

***) Winter: »*The Economist*« 1900. jan. 6., London.

két legnagyobb versenytársára vonatkozólag. Britannia kereskedelme pedig Mulhall becslése és a »Statistical Abstract« szerint: 1800-ban: 1608 millió; 1850-ben: 4056 millió; 1870-ben: 13,128 millió; 1880-ban: 16,752 millió; 1889-ben: 17,776 millió; és 1900-ban: — mely egészen rendkívüli év volt — 21,077 millió koronára rúgott. Az egész kereskedelem az öt földrészen negyvenszerte lett nagyobb a 18. század óta; és az angol »free trade« politikának uralkodóvá tétele Britanniában 1850. és 1860 között 80%-al tette nagyobbá a kereskedelmet. Ha ellenmondásnak látszanék a részletes ismertetés s az egész kereskedelem haladásának összehasonlítása után előbbi állításunk a brit kereskedelemre vonatkozólag, e látszólagos ellentmondás kiigazolására elég lesz ráutalnunk arra, hogy — bár az export kereskedelem is nőtt — de az összes kereskedelem haladása az import nagy növekedésének tudható be,

A midőn így kevesbedik a nemzet jövedelme, helyzete súlyosodik azzal is, hogy kiadását nem korlátozza a jövedelem czökkenésével. Sőt kiadása élelemre s élvezeti czikkekre állandóan növekedik. Az angol nép mindig híres volt arról, hogy szeretett jól élni. Így az importált *gabonából fejenként* minden angolra (férfi, nő, gyermek, 1850-ben: 1,5; 1860-ban: 37; 1870-ben: 49; 1880-ban: 7,6; 1890-ben: 7,0 bushel; *húsféléből* fejenként 1860-ban: 6; 1870-ben: 10; 1880-ban: 38; 1890-ben: 44 angol fontot fogyasztott; *sajtból*: 1880-ban: 5; 1890-ben: 6 fontot! *vajból*: 1880-ban: 7; 1890-ben: 9 angol fontot fejenként.*) A haladás még nagyobb az utolsó évtizedben, melyben 63% több idegen sonkát és szalonnát; 58%-al több idegen vajat, 162%-al több húst 1%-al több teát vesz az angol.

Italfogyasztása a következő volt *sör*-ből fejenként gyermekekre, nőkre, férfiakra: 31,7 gallon jutott 1900-ban; Németországban fejenként 27,5 gallon, az Egyesült-Államokban: 13 gallon, Bajorországban 5,4 gallon. *Bor*fogyasztása per capita 0,39 gallon, Franciaországé, a legnagyobb borivó: 25,4 gallon; *pálinkafélék*-ből Britanniára esett: 1,2 gallon, Franciaországra 1,2 gallon; Németországra: 1,94 gallon fejente.

Czukorból Angliában minden főre: 84,77 angol font esik; Austria- és Magyarországon: 16,84 angol font; Németországra 28; az Egyesült-Államokra 35 font. Mr. Jolin Bull tehát épen nem koplal és szomjúhozik. Ha ezt a nagy önápolást még megfe-

*) $2 \frac{1}{4}$ angol font = 1 kg.; 1 gallon = 0,220 liter.

elő energia keletkezése kísérné, nem is volna baj. De az angol iparos osztály sohasem tanulta meg azt, hogy a drágább életmódnak kárpótlást kell találnia a megnövekedett munkaerőben. Költségesebb és jobb élet, több és jobb munkát kell, hogy jelentsen, különben nincs meg a kellő egyensúly. Mr. John Bull pedig nem csak nem lesz energikusabb, hanem szemlátomást restebbé lesz; trade unióival rövidebb munkaidőt erőszakol ki, megakadályozza a munkamegtakarító gépek nagyobb mértékű alkalmazását; másrészt tőkéjét nem csoportosította úgy, hogy egész kereskedelmi ágak egységes ellenőrzés alatt lehetnének, mint Németországban és főként az amerikai Unióban, — hogy ezáltal reducalja a költséget és a bérdíjakat. A milyen avulttá kezd lenni s a kor viszonyainak nem felel meg kereskedelmi politikája a Manchester School tanaival, épen olyan idejét múlta *financiális rendszere*, a mely búrháború finanszírozásakor mutatkozott legjobban. Mindkét elméletet a bekövetkező események semmivé tették. A pénzügyminiszter büszkén hivatkozott arra, a minek még csak nem olyan régen is meglehetősen alapja volt, hogy »Britannia a világ legnagyobb kölcsönadó nemzete« s a kormánynak csak fölkell szőlítania adósait, ágense, a Bank of England által, s »kofferei megtelnek arannyal.« A miniszter úr csak abban tévedt, hogy néhány évvel a múltban képzelte magát. Hiszen Britannia majdnem húsz év óta húzza állandóan vissza külföldi tőkéjét s a földművelés teljes romlása óta, nem maradt olyan nagyon sok pénze, a mit azonnal, s bármilyen mennyiségben folyóvá, készpénzzé tehesen, s minden évben nehezebben tudja fentartani az egyensúlyt. Bármilyen kis alkalmatlanság, a bank tartalékát fenyegeti. Ennek a bank tartaléktökének kellemetlenségeit pedig megérzi és pedig súlyosan érzi meg azonnal az egész angol társadalom. Így az 1899 őszen és 1900. év telén nyílt titok volt, hogy az angol bank tartaléka olyan kevésre csökkent: 496 millió koronára (természetesen nem szabad a mi viszonyainkhoz mérni) mint régóta nem. Nem lévén semmi összehalmazott pénze, hogy a pánikot elkerülje, fizetéseit karácsony utánra halasztotta. Ugyanazon télen Londonban magam hallottam, hogy a *7-ik és 8-ik hadtestnek Dél-Afrikába való menetelét is ez késleltette január végéig*. Hiába volt azonban minden óvatosság. Midőn Bullert a Tugelánál megverték a burok, a válságot halogatni tovább nem lehetett s az angolbanknak New-Yorkhoz kellett fordulni segítségért, épen úgy, mint 1890-ban a Baringok összeroskadása s az Argen-

tínai válság idején. Az összegyűjthető és piacra dobott biztosítékok nem vittek a bankba elég aranyat, hát kölcsönrel kellett azt pótolni. Az egyik elsőrangú londoni pénzügyi lap, az Economist (1900. Jan. 6.) száma, restelve a dolgot, kommentárral kíséri ezt a kölcsönt, figyelmeztetve Amerikát, hogy az Unió legnagyobb lekötözött kölcsönzője («solvant debtor» voltaképpen adós hitelezője) Britannianak. Természetesen New-York megadta a kért kölcsönt. De a dolog súlyosabb Londonra. Mert London a világ pénzcentruma volt eddig s a világ legnagyobb pénzügyi hatalma, nem tudott készpénzben elővenni csekély ezer millió koronát melyet bármely pénzügyileg rendezett kisebb állam megtett volna. Pedig őt nem pusztította az ellenség hadserege, hadseregeket nem vesztett el, fővárosában nem diktált békepontokat győztes ellenség, nem pusztította a mindennél rettenetesebb polgárháború, mint Parist 1870-ben s az mégis kifizetett parasztjai pénzéből ötezer milliót! Ez mutatja legjobban, hogy a pénz és gazdasági világ középpontja, mely majdnem egy századon át Londonban nyugodott, újra helyet készül cserélni és pedig valószínűleg Nyugat fele vándorol Európa és a kelet aranyával együtt. †)

Nehogy azonban téves vélemény keletkezzék valakiben N.-Britannia tőkeszegénységéről, mely nagyon relatív dolog, lássuk nagyjában *vagyoni erejét*. N.-Britannia összes *tőkéje*, Sir Robert Giffen becslése szerint 1875-ben m. e. 205,152 millió korona körül és 1885-ben: 240,888 millió korona körül volt. *Mulhall* *) ezt soknak találja s az ő becslése szerint 1888-ban a *brittőke*: 225,600 millió korona körül volt. *Toynbee***)) 1890-ben: 288,000 millió koronára teszi. Ez az óriási tőke több mint ¹/_M részét teszi Európa tőkéjének, amely Mulhall szerint 1888-ban: 1.078,536 millió korona és m. e. ¹/₆ része a világ 1.458,288 millió korona tőkéjének. Az egész brit vagyon a következőleg oszlik meg 1888-ban:

a föld értéke	Mulhall szerint:	37,056	millió	korona		
a » »	Giffen szerint:	40,584	»	»		
a házak »	Mulhall »	58,176	»	»		
a bútorok »	» »	29,088	»	»		
a közvagyon (utak, dock, park, épület stb.)		21,120	»	»		
arany-, ezüstрудak		2,976	»	»		

†) Adams: Decay of England 1900.

*) »Dictionary of Statistics« 590. 1. London 1893.

***) »Industrial Revolution« London 104. 1.

A föld értéke nőtt a század első felében 40%-al, 1877-ig m. e. 50% és 1878 óta folytonosan hanyatlik. A házak Britanniában 1821 — 1887. évköz alatt m. e. 50,000 millió koronával lettek értékesebbek; minden ház átlagos értéke: 8184 korona Mulhall szerint.

Az *angol vasutak* befizetett tőkéje 1899-ben Scott Keltie *) szerint volt 28,244 millió korona; hosszúsága pedig mintegy 32,000; km; a vasutak összes jövedelme: 2441 millió korona, vagyis több mint a magyar vasutak tőkéje.

A *csatornák* tőkéje Scott Keltie szerint, a melyek nem tartoztak a vasúttársaságokhoz: 813 millió koronát tett.

A *brit iparban* képviselt tőke Mulhall szerint 1888-ban mintegy 20,000 millió korona volt, mely ötödrésze körül van a világ egész 110,832 millió ipari tőkéjének. Az Egyesült-Államok ipara ugyanakkor 35,000 millió koronát képviselt. A *brit kereskedelem* különféle ágaiban fekvő tőke Macleod **) becslése szerint legkevesebb: 15000 millió korona. A *brit farmerek* tőkéje Giffen szerint: 12,528 millió korona 1885-ben. Az országban 1898-ban volt: 23,728 hivatalosan bejegyzett ipari részvénytársaság, a melyeknek befizetett tőkéje volt 31,841 millió korona; ide számíthatjuk a nemzeti bank (Bank of England) 528 millió korona tőkéjét is. †) Az ország üzleti tőkéjének Macrosty szerint $\frac{1}{4}$ vagy $\frac{1}{5}$ része ú. n. «Joint Stock» vállalatokban van. 203 olyan társaság volt 1898-ban, a melynek részvényét jegyzik a tőzsdén m. e. 700 millió korona tőkével. E 203-on kívül m. e. 500 más részvénytársaság, magán-vasútépítő, gáz-, vízvezeték-építő, sörfőző stb. társaságok és 404 kisebb részvénytársaság, a melyeknek befizetett (904) összes tőkéje: 11,000 millió korona. ††)

A királyságban volt: 1900-ban 3 nemzeti bank: angol skót és ír, — állambank nincs, — 83 részvénybank m. e. 4000 hivattal; 30 kolonialis főbank; 24 idegen bank (312 ággal), 21 magánbank. Ezenkívül a *postatakarékpénztár* 3122 millió tőkével, 1012 millió korona betét és 350 millió kivétel; másnemű *takarékpénztárak* tőkéje: 1235 millió korona, 305 millió korona betét, 303 millió korona kivétel 1899-ben.

*) »The Satesman's Yearbook« London 1901.

**) »Dictionary of Political Economy.« London,

†) Macrosty: «Trusts and the State». London, 1900. 127. 1.

††) »The Economist«. London, 1898. aug. 27., szept. 3. és Macrosty i. m. 128., 129. 1.

Az egész *nemzeti jövedelem* 1897. óta évente m. e.: 41,808—40,800 millió koronára becsültetik*); míg Mulhall 1892-ben 31,500 millió koronára számította ki, ebből az összegből a munkásosztály kap Mulhall szerint: 11,000 millió-, Marshall szerint: 12,000 millió-, Giften szerint: 13,200 millió koronát; a kereskedők s hivatalnokok, orvosok, ügyvédek: 8640 millió; és a birtokos-osztály: 11,760 millió koronát 1892-ben.

A *külföldön* beruházott angol *tőke* Macrosty szerint (i. m. 120 l.): 50—72,000 millió koronára tehető ma; a mely tőke az utóbbi 25 év alatt 50%-kal lett nagyobb. E külföldi tőke *kamatai* fejében a brit nemzet évente bevesz 2880 millió koronát. Mulhall becslése 1888-ban: 35,040 millióra teszi a külföldön levő angol tőkét és pedig 18,240 millió a kolóniákban és 16,800 millió idegen államokban.

Dilke szerint**) a brit birtokokban levő angol tőke meghaladja a 20,000 milliót, Parkin szerint***) a 24,000 millió koronát.

Gladstone szerint a nemzet 1890 óta évente: 4800 milliót és 1844 óta évente: 3600 millió koronát ad tőkétéhez.

Az államkormányzat *bevétele* 1900-ban volt: 2800 millió, *kiadása* 3200 millió korona; és a nemzeti adósság 1900 márcz. 30-án 15,096: millió korona volt, melynek évi terhe: 552 millió korona.

Olyan szédítően nagyok e számok, hogy alig tudjuk elképzelni igazán, mit jelentenek.

Áttekintve N.-Britanniának múlt századbeli anyagi haladását, mindenesetre szembeötlik az a körülmény s önként magával hozza azon kérdés fölmerülését: hogyan van az, hogy a brit nemzet olyan rendkívül előnyös helyzetben, a politikai viszonyok folytán a nagy ipari találmányoknak hosszú ideig egyedüli alkalmazója, az ipari suprematiának több mint félszázadon át birtokosa, oly mérhetetlen tőkének ura, a gőzzel való hely változtatásnak, szárazon és tengeren, feltalálója és első alkalmazója, határtalan birodalomnak, minden éghajlatra, a világnak mind az öt részére kiterjedő területnek uralkodója, jól táplált, ügyes, szorgalmas, hatalmas expansiv erővel megáldott népével,

*) Macrosty, i. m.: 110 lap és Hayes: »*State Industrialism*« Bellamy-könyvtár 34. r.: 189. lap.

**) «*Problems of Greater-Britain*». London, 1898.

***) «*Imperial Federation*». London, 1898, 272. lap.

hogyan szalaszthatta el az oly hosszú ideig kezében levő alkalmat, kellő kihasználás nélkül?

A múlt századbeli angol történelmet ismerve s a jelen állapottal összevetve, önként toladodik tudatunkba a nagy kérdés: nem működnek? s ha nem, hát hova lettek azok a sajátos nemzeti tulajdonságok, — feltaláló genius — módfeletti nagy ügyesség, intelligencia, példa nélkül való energia, makacs, rettenthetlen kitartás, hideg meggondoltság, józan ész és előre látás, erkölcsi hatalom, nagy testi-erő, — a melyek Britanniát urává tették a tengernek, legyőzőjévé a távolságnak, a térnek, a szeleknek, a tenger habjainak? Hová lett az az organisáló erő, pénzügyi és üzleti tehetség, mely Londont tette öt világrész kereskedelmének, pénzüzetének szívévé és agyává; a hova folyt minden erő, a honnan jött minden elhatározó gondolat? Azt kérdezzük önként, mik azok az okok, körülmények, a melyeknek eredménye az, hogy a legilletékesebb nemzetek, sőt maguk az elfogulatlanabb s tisztán látni tudó angolok is azt vitatják: közel van az idő, melyben Britannia, már elvesztett ipari hegemoniája után, elveszti, — sőt sokak szerint már elvesztette — kereskedelmi- és a pénzüzetben való hegemoniáját is?

A tárgyhoz méltó, kellő feleletet szűk terünk miatt alig lehet adni. Megkísértjük azonban *azon okoknak rövid összefoglalását*. Nagy-Britannia jelen ipari és kereskedelmi megállapodásának, avagy hanyatlásának okai több, természetes csoportba oszlanak.

1. Így, az első csoportba sorozhatjuk azon okokat, a melyek a brit nemzet akarától függetlenül, természetesen maguktól következtek be s működtek a brit nemzet nagysága ellen. Ilyen, természetesen bekövetkező dolog volt: a brit ipar természetes erőforrásainak a vas, kőszén-, réz-, ólom-, stb. telepeknek a kimerülés állapotába való jutása. Valóban semmi sem tart örökké, még a kőszén- és vastelepekből sem lehet bányászni ad infinitum. Midőn a brit nemzet majdnem felét a művelt világnak abból látta el egy századon át s maga a nemzet meg századok óta élt abból: ötszörte gazdagabb telepeket is hasonló sors ért volna.

2. Természetesen beálló dolog volt az újabb iparos-nemzetek kifejlődése. Azok az ipari találmányok, a melyekkel az angol nemzet megteremtette a maga s az egész világ mai ipari, kereskedelmi rendszerét, az angol elme e nagy vívmá-

nyaiból nem maradhattak a többi nemzetek sem mindörökké kizárva. A brit nemzet maga sem akart attól megfosztani senkit. Ő maga sietett segítségére mindenkinek, a ki az ő rendszere szerint akart ipart teremteni. Britannia egyik legveszedelmesebb, legenergikusabb versenytársa, a német ipar, igen sokat köszönhet mai ellenfelének. Angol elme, angol ügyesség, angol energia, angol toké, angol gépek, angol hajók és gőzösök, angol gazdasági rendszer indították meg és adták a döntő, első segítséget a mai német, amerikai, indiai, ausztráliai, japán iparnak; az egyiptomi, argentinai, indiai, ausztráliai, nyugat-indiai, kanadai agrikultúrának. Nem törődött vele, hogy jövőendő versenytársai előtt teszi, megnyitotta gyárait, technikai, iparművészeti iskoláit — az idegen nemzetek munkásai és tanulói előtt. Maga a nagy fejlettségű amerikai és német ipariskolai-rendszer angol eredetű. Nagylelkűen elküldte saját fiait az idegenek segítségére. Igaz, hogy hasznát látta. Azonban hasznát látná a német is és mégis féltékenyen őrzi újabban technikai nevelését az amerikai, orosz, angol ifjaktól s tőle telhetőleg, siet az odaözönlőket távol tartani. Az angol nagylelkűség és vállalkozó-kedv *siettette* azt a természetesen, talán későbbben is, bekövetkező fejlődést, a melynek következtében a brit ipar és kereskedelem ma német, yankee, japáni, francia, belga holland, orosz nemzetekkel, indusokkal, egyiptomiakkal, ausztráliaiakkal és chinaiakkal kénytelen kereskedelméért, piaczáiért küzdeni. Küzdeni ennyi ellenféllel, mikor alig hatvan év előtt is — mondhatni — ipara egyedül állott a világon!

3. Az angol viszonyok átalakulása folytán félig-meddig természetesen beálló ok volt, az angol földművelés megszűnése. Nagy-Britanniában a föld nem tartja el nemcsak a saját fiait, hanem munkásait sem az általános jóllét arányainak megfelelően s ezért megszűnt a népre nézve vonzó foglalkozás lenni. Az egész nemzetre rendkívüli nagy nyomást gyakorol ez a körülmény. Mert az idegenből vett élelemért s az ipari feldolgozáshoz szükséges nyersanyagért külföldre küldött pénz felemészti a nemzet egész keresetét, sőt újabban absorbeálni kezdi a tőkáját. Háború esetén Britannia a kiéheztetés esélyei előtt áll. Éhező nemzetnek nincs hosszas ellenállása. Hiszen külső segítség nélkül két hónapig sem bírja ki a nemzet. Idegen nemzetektől függ tehát egyrészt éleleméért; másrészt a gyárak és városok élete által felszívott és elpusztított életerejét — a vidéki földművesben, szabad levegőn

s napfényen felnőtt, testben, erkölcsben, gondolkodásában erős, a természet erőivel való küzdelemben megedzett nép megritkulása, azon tartaléknak, megbecsülhetetlen tartalékának kimerülésével fenyegeti, a melyből oly bőven meríthet a maga megújítására a yankee és a német nemzet.

II. A nemzetre éppen olyan érvényes, mint az egyénre az a törvény, hogy csak akkor élhet — ha megvan a kellő ereje, hogy azon körülmények között, a melyben született, megszerezze léte fönntartásának kellékeit, (élelmét stb.), mert, ha erőtelen erre, el kell sorvadni; és hogy — mint a sikerre törekvő egyén — a nemzet is tudjon alkalmazkodni a változott viszonyokhoz, mert ha hajlékonysága és elasticitása nincs, ha merev, legyőzetik az alkalmasabb által. Ezek az egyéni és társadalmi folytonos és állandó változás magyarázatai, motívumai. S jajj annak a nemzetnek, a mely ezen örökös verseny-nyel lépést nem tart.

1. A brit nemzet híres alkalmazkodó ereje ernyedtnek látszik és épen azon tények okozzák, a brit ipar pangását a melyek ezen kellően alkalmazkodni nem tudás következései, melyeket a stagnálás külső okainak mondhatunk. Ilyen mechanikai okok között az egyik legfontosabb *a productio régi módszeréhez való görcsös ragaszkodása*, industrialis és commercialis conservativizmusa. Míg a német és yankee nemzet gyárosai és kereskedői halogatás nélkül új gépet, új módszert alkalmaznak, ha az a munkát könnyíti, ha neveli a munka vagy nyersanyag megtakarítását, a termelési idő rövidítését, az árú olcsóbbodását, avagy művésziessé teszi azt; s nem törődik azzal, hogy az mennyibe kerül, eldobják azt a gépet holnap, a miért ma félmillió dollárt fizettek, egy újabbért, addig az angol gyáros addig használja gépét, a míg használhatja. Nem érti még annak a másik módszernek gazdaságosabb voltát. Azt mondja, »ha jó volt ez a módszer az apámnak, jó lesz nekem is, a míg élek; a míg látom, hogy árúm minősége nem rosszabb versenytársaiménál!« Igaza is volna; de *milyen áron, milyen erő-, idő-, munka-, anyag-, pénzvesztéssel* tarthatja meg helyét, azt mutatják a brit kolóniák, mint a külföld piaczaín visszaszorult, angol árúknban elvesztett milliók. Áraik és a versenytársak árai között 20—30% a különbség a britek rovására; az előállítás ideje nem egyszer háromszorosa kevesebb az Unióban és Németországban, mint Angliában, mint az ugandai, atbarai, gokteiki hidak esete mutatja, a hol az amerikai mérnökök nemcsak azt bizonyították be, hogy *gyakorlatuk*

a legnagyobb olyan vasúti hidak építésében, hanem azt is, hogy sokkal *olcsóbban* és sokkal *gyorsabban* tudnak dolgozni. Példa nagyon sok idézhető a napilapokból és a hivatalos konsuli jelentésekből. Mi elégedjünk meg kettővel, mindkettő angol emberé; mind a kettő a legmagasabb állásban levő, állításaiért felelős ember nyilatkozata. Lord George Hamilton brit miniszter Indiában, az alkalomból, midőn egy képviselő megtámadta, hogy az indus vasutak igazgatósága (brit társaságé a vasút) nem brit gyárosoktól, hanem Amerikából rendeltetett, gőzmozdonyokat, egy levélben felel*): »Ha a képviselő úr állítása a valóságot megközelítené, úgy a dolog könnyen orvosolható; a tudatlan és részrehajló, rosszakarátú tisztviselőket el kell bocsájtani s akkor angol gyáros fogja a rendeléseket kapni. Azonban egy mérnök sem merné azt így egy perczig állítani, aki látta az amerikai gyárat, megvizsgálta a productió módszerét. Az amerikai verseny roppant veszélyes, mert évente javítják tetemesen productumaikat mind *qualitásban*, mind *ár dolgában*. Én lelkemből s kötelességszerűleg is óhajtom a brit gyárosokat segíteni, de a különbség a két ipar között *árban*, *qualitásban*, a készítés *idejében*, olyan lényeges, hogy több esetben ezt lehetetlen figyelmen kívül hagyni.« A másik esetben a Fok-Gyarmat kormányának hivatalos megbízottja, Sir C. Elliot, szintén angol ember, a kit Angliába és Amerikába küldöttek, a vasutak tanulmányzására, s a kit Amerikában tett megrendelése miatt a londoni »Times« megtámadott nyilatkozik hasonlóan. »Én komolynak találok Amerika iparának versenyét, nagyon komolynak, pedig csak most kezdődött. Új módszerrel dolgoznak, nagyszerű gépeket állítanak fel s olyan nagy arányú az ipari szervezet, hogy azzal nagyon nehéz lesz sikeresen szembe szállnunk. Erősen ajánlom a brit gyárosoknak, hogy látogassák meg az amerikai gyárat s tanulmányozzák azoknak már kiforrott módszerét. A nagy gyárakban feltűnő, milyen kevés ember látható, mert a *munka nagyobb részét automatikus gépekkel végezik*. A munkának megtakarítása így olyan nagy lesz, hogy a munkásnak *nagyobb bért* fizetnek, s az áru *olcsóbb lesz*. Láttam pl. egy 6000 tonnás hajótehernek 10 óra alatt való kirakását gépek segítségével« . . . »Gépeket rendeltem meg, s az egyik legelső angol gyáros azt mondta, hogy *18 hónál hamarább*, a gépet *nem szállíthatja*; cabeleztem Amerikába s *azok a kívánt gépeket szállítják 2 hónap múlva*. A szükségünk nagy volt, ezt fogadtuk el.«**)

*) Daily Mail 1901 Okt. 2. — **) Daily Mail, London 1901. Okt. 24.

Harmadik esetben egyik legnagyobb brit vasúti társaság felügyelője*) mondja el, hogy »amerikai gépeket rendeltünk, 1. mert *minden gépnél m. é. 10,000 koronával kevesebbet* fizettünk; 2. mert az amerikaiak *néhány hónap alatt* elkészítették azt, a mit brit gyárosok 1897—1900. alatt el nem végeztek.«**)

2. Igen sokat árt a brit áruknak külföldi piaczkokon, hogy *nem alkalmazkodik vevőinek ízléséhez*. A saját tervei és ízlése szerinti árut küldi el az orosz piacra épúgy, mint a délamerikai, ázsiai, vagy afrikai piacra, mint Francia- és Németországba. Mert gyakran az illető vevők ízléséhez való alkalmazkodása megkövetelné, hogy újabb, más alakú gépet, esetleg több embert alkalmazzon, a mire azt feleli az angol gyáros hogy «It does not pay», nem fizeti meg a költséget Több példát említ másik két cikkem erre vonatkozólag.

3. De nem is változtathatja az angol gyáros gépeit olyan könnyen, mint az amerikai vagy német, mert sokszor *nincsen elég nélkülözhető tőkije*, a mit ilyen változtatásokba tehessen, mert nem takarítja meg tiszta jövedelme egy részét sem, ilyen javításokra. Ha a brit vasgyárak 15 perzentos jövedelmet hajtanak — a mint egyik legnagyobb tekintély: Ch. Depew, amerikai szenátor állítja — a részvényesek felosztják maguk között

*) *Daily Mail* 1901. Jim. 17.: »American Engineers.«

**) Az amerikai olcsóságra és gyorsaságra érdekes példákat hoz fel a »*The English World*« cz. folyóirat 1901. áprilisi számában James Burnley. »Egy amerikai gyáros meglátogatott egy angol gyárat a saját szakmájából. Egy bizonyos cikkre mutatva, azt kérdező az angoltól: »Mi ennek az ára?« »M. e. 19 dollár«, feleli az angol. »És mennyiért adja ön?« kérdi az amerikaitól. »Én, a mennyit csak akar darabonkint 7 dollárjával szállítom az ön ajtajához« feleli az amerikai. »De a világért is, hogy lehetséges ez?« »Egy példával fogom illusztrálni« felel az amerikai. »Nézzen csak ki, látja azt az embert ott a túlsó oldalon, a mint festeget ott. Ő a létrán áll s a másik ember alól tartja a létrát ugyebár?« Mi Amerikában automatikus létrát használunk s megtakarítjuk az egyik embert. *Lássa kérem! ebben az esetben a munkabért is kétfelé osztjuk*. Így teszem én a másik esetben is.«

Ugyanitt említ egy *festőgépet*, a mely naponta egy emberrel 31,500 négyzetlábnyi területet fest be; s festékkal terít be egy nagy kőszenes vasúti kocsi 15 perc alatt; említ egy *kőfaragó gépet*, a mely 20.000 ütést tud tenni 1 perc alatt, míg az ember 30-nál többet percenként a nehéz kalapáccsal nem tud ütni.

Említ bányászati készülékeket, melyekkel az amerikai *megháromszorozz a munkatömegét s ugyanakkor 1/3-ára reducálja* az emberek számát. Ilyennemű dolgok még nem honosultak meg s jó ideig nem is honosulhatnak meg Angliában, mert újját állják a munkás szervezetek.

az egészszet. Az amerikai vállalat *félreteszi felét* újításokra. Az angol részvényes bele nem egyeznék ilyesféle félretételbe. A minnek az a következése, hogy a mikor új gépekre van szüksége, nincsen kész tőkéje, hanem újabb tőkét keres, a mely újabb tőke újabb terhet jelent, fizetendő kamataival együtt és ez fölemésztí azt a fölösleget, a mely a munka minőségét javította, avagy árát redukálta volna,

4. Visszatartja az angol gyárost többször *munkásainak gyakorlatlan volta*, tudatlansága is. Mert az angol munkástól általánosságban nem kívánják meg, hogy az iparágnak — a melyben dolgozik — azon részeiben is járatos legyen, a melyben ő nem munkálkodik, a mint megkívánják ezt a német és amerikai munkástól. Annak a természetes következése nem egyszer az áru minőségének a redukálása; emennek pedig bevégzettebb, művésziesebb külseje lesz.

5. Roppant nagy mértékben akadályozza az angol iparost *a szállítás nehézsége*. A vasutakon való olcsó szállítás s olcsó kezelés tekintetében Britannia nagyon siralmas helyzetben van versenytársaihoz képest. Az Uniónak annyi a vasútja, olyan nagyszerűen szervezett, olcsó és gyors, hogy rajta kívül még egy nemzetnek sincs hasonló. A német vasutak 91%-a államosítva lévén,*) az állam kezelésében nem a minél nagyobb jövedelem szempontja az uralkodó. Az állam t. i. nem úgy állapítja meg vasútain a szállítás díját, hogy a vasútnak az minél nagyobb bevételt jelentsen, hanem, hogy a befektetett tőke igen szerény perzentjén túl, minél hatásosabban mozdítsa elő az olcsó szállítás a kereskedést, ne tegye drágává s ezzel ne akadályozza az általános forgalmat. Igen sok esetben különös engedményeket tehet és tesz a német vasút, a mely kedvezmény m. e. állami segítséget jelent a gyárosoknak.

N.-Britanniában mindez nem így van. A vasutak magántársaságok kezében vannak. Azoknál éppen nem uralkodó szempont a díjtételek kiszabásánál a köznek minél nagyobb kedvezményben való részesítése, hanem főczéljuk az, hogy a vasútakba vert rengeteg tőkéjük után megfelelő kamatot is kapjanak. Részben ez az oka annak az általános panasznak, mely Angliában a vasutak és szállítás roppant drágasága miatt olyan gyakran felhangzik, a mely drágaság bénítólag hat az iparra is. Másrészt a vasútaknak is igazuk van a közönséggel szemben,

*) Részleteket említettem a Huszadik Század 259. lapján.

mert Britanniában a munkadíj, a kezelés, a vasútépítés általános költsége jóval magasabb, mint pl. a kontinensen. Az angol vasutakon a szállítás díja mintegy ötször nagyobb, mint pl. a yankee-vasutakon s majdnem félszer több, mint a német vasútaké. Mennyire akadályozhatja ez az általános kereskedést, drágítja az árukat, megérthetjük annak a londoni kereskedőnek panaszából, a ki elmondja, hogy Chicagóból árukat hozatott; árúit a hajók Amerikából Liverpoolba 6000 km.-ről 60 fillérért hozták el ládánként; s ennek a Liverpoolban lerakott áruknak ládái után az angol vasutakon 140 fillért fizetett a m. e. 400 km. távolságra levő Londonig. Ezen szállítási díj mind az áru árát dagasztja nagyobbra. Az amerikai vasúti világban egy elsőrangú tekintély, — «a kinek írásai az amerikai vasutak szabályozókönyve», — a new-yorki «*Locomotive Engineering*» szerkesztője: Angus Sinclair az angol vasútról egy londoni újságíróval folytatott beszélgetésében 1901 novemberében (lapok közlése nov. 9-iki számban) azt mondja: «Az angol vasutak munkaköltsége körülbelül ugyanakkora, mint volt 30 év előtt; míg az amerikai vasutak leszállították ezt a költséget egy nemzedék alatt az eredetinek $\frac{1}{4}$ részére. Az angol vasutak átlagosan háromszor akkora bért követelnek, mint az amerikaiak.» Ennek magyarázatát több tényben találjuk meg. Így 1. az amerikai tehervonatok nagyobb terhet visznek egyszerre, több és nagyobb teherkocsit, mint az angol vonatok, a mivel kevesbítik a holt-súlyt.

Az amerikai teherkocsi 50 tonnát bír el, az angol 8—20 tonnát. Az amerikai annyit rak kocsijaiba, a mennyi árut csak rakni lehet; míg az angol kocsikat csak félig, vagy harmadáig töltik meg. Az eredmény azután az, hogy az angol tehervonat $\frac{2}{3}$ -a holt-súly, nem fizet semmit és csak $\frac{1}{3}$ -a fizet; ellenkezőleg az amerikai vonat $\frac{2}{3}$ -a fizet és csak $\frac{1}{3}$ -a holt-súly. Az angol vasutak eltűrik azt, hogy minden állomáson egy külön kocsiba tegyék az árut s azt, ha félig telt is, érintetlenül viszik tovább, az amerikai teletöm minden kocsit, a mely módszernek sok más jó következése is van a kezelő-személyzetre, a jobb hasznon kívül.

Az angol vonatvezető protestál, ha 1500 tonnás vonatot kell húzatnia; s az angol tehervonat átlagos súlya 500 tonna; Amerikában 2000—3000, sőt 3500 tonnás tehervonat napirenden van. Az angol vonatvezető gépész nem olyan képzett elméletileg mint az amerikai, mert ennek szigorú vizsgálatokon kell

átmenni, mesterségét tudományos alapon elméletileg és gyakorlatilag egyaránt ismerni tartozik, még az angol gépész gyerek korától »beletanul« a dologba; az olajozó és tisztogató gyerekből lesz időhaladtáival vonatvezető.

És az angol iparnak nem kis hátránya származik abból, hogy még nem látja az addigi módszere helytelenségét, *önelégült* a saját módszerével; *gőgösen lenézi* az idegeneket s nem veszi komolyan a nemzetközi versenyt. Earl of Rosebery, a volt miniszterelnök s külügyminiszter, a glasgowi egyetemen tartott rektori beszédében, miután megemlítette, hogy az ismeretlen huszadik század nem tudni mit hoz méhében, maga így szól: . . . *Azt kétségesnek tartom, hogy mi kellőleg tudatában volnánk a helyzet valóságának. Népünk még nem értelte át teljesen, egész nagyságában a verseny közeli actualis voltát és a hideg, örökdő, nagy körültekintéssel dolgozó tudományt, a mely a versenyt kíséri.* Pedig jó volna vigyázni, mert a teknősbéka is tovább halad, mint az ülő nyúl, s a teknősbéka igyekezni fog rajta, hogy gyorsíthassa lépteit.«

Ennek az »ülő nyúl«-nak hátramaradása még kevésbé lesz különös dolog, ha maga sem akar mozogni. Pedig majdnem ez az eset újabban az angol gyárosoknál. *Vállalkozó kedvük* hiányzik; hiányzik olyan értelemben, hogy nem izgatja őket nagyon új piacoknak a szerzése. Megelégednek, ha régi vevőiket kielégít hetik. Új, addig más nemzetektől el nem foglalt, vagy elfoglalt területeken nem nagyon serénykednek, hogy új szükségletet teremtsenek s ezzel új piacot szerezzenek áruiknak; az angol gyáros ha van elég megrendelt munkája, nem sokat törődik még többnek szerzésével. Az amerikai gyáros, ha nagyobb megrendelést kap, mint gyára készíteni tud, nem utasítja azt vissza, hanem növeli azonnal productiv erejét, új gépet vesz, több munkást foglalkoztat, nagyítja épületét. Az ember alig hinné el, ha szavahihető tanúk nem állítanák» példák özönével nem bizonyítanak, hogy megeshetik pl. Angliában az a dolog, hogy midőn egy ausztráliai ágens megrendelt egy kiváló régnél 200 órát, a gyáros azt felelte rá: »Nagy sajnálattal adjuk tudomására, hogy a mi czégünk régi szokása szerint csak régi vevőit szolgálja ki«. S mikor az illető azt hitte, hogy talán nem bíznak benne, hajlandó volt előre lefizetni az egész árat, azt a feleletet kapta, annyi a rendelésük van, hogy 2000 embert hónapokig foglalkoztathatnak, több rendelést el nem fogadnak, mert üzletüket növelni nem óhajtják. Hasonlóan járt egy aczélgyárban. Ez a korlátolt önелégültség.

III. A brit ipar és kereskedelem pangásának, nem haladásának okait, a természetes akadályokon s az egyéni tevékenység hiányán kívül, harmadszor a brit állam *kereskedelmi politikájában* kereshetjük. A brit kereskedelmi politika különbözik a többi nemzetekétől annyiban, hogy magára hagyja a brit ipart és kereskedelmet, nem nyújt segítséget annak sem az önvédelemben, sem a terjeszkedésben, annál kevésbé ad subsidiumot, premiumot, mint a német állam, vagy az Unió, vagy francia stb. állam teszi. A brit kereskedelmi politika elve az u. n. semleges piaczkon az »*open door*« a brit kereskedelem számára pedig az egész világon »equality of opportunity« politikája. Gyönyörű szabad gondolkodásának és erejének méltóságos kifejezése ez a két jelszó. Minden nemzet számára szabad mesterséges intézkedésekkel nem korlátozott piacot óhajt biztosítani az egyikkel; a másikkal pedig az idegen nemzetek által saját iparuk részére teremtett mesterséges előnyöknek izén hadat. Neki nem kell semmi külső segítség, senki támogatása, csak annyi kedvezménye és alkalmá legyen a külföldi piaczkon mint más nemzeteknek s előnye ne legyen semmi, majd megcsinálja azután ő a maga útját. Részint terünk szűk volta, részint a tárgy nagysága korlátoz abban, hogy a szabad kereskedelem politikájának és védő, tiltó, s más nemű vámrendszer politikájának pro et contra argumentumait itt elősoroljuk. A tapasztalat által már bebizonyított tényekre azonban rá kell mutatnunk.

A vámrendszerrel körülhatárolt ország, a milyen minden iparos és kereskedő nagyhatalom — Nagy-Britannia és a szerencsétlen Magyarország Ausztriával szemben — e két ország kivételével, a vámmal védett ország ipara otthon, a saját területén nagy és állandó fogyasztók birtokában van és így ott a gyáros teljes nyugalommal nagyíthatja üzletét, növelheti termelése mennyiségét. A saját vámmal védett területe biztosít tőkénének már otthon bizonyos minimális jövedelmet. A productio növelésére alkalmazhat minden javítást, tehet nagy beruházásokat, mert biztosítva van legalább az idegen ipar versenye ellen a vámrendszerrel. Így a javított productiv módszer már előnyt biztosíthat számára a semleges piaczkon, vagyis azon területeken, a melyek minden nemzet előtt egyformán nyitva állanak. A vámrendszer így sokkal erősebbé teszi tényleg pl. a német és yankee iparost. Otthon akkora árat szabhat, a mekkorát a fogyasztó közönség viszonyai és az otthoni verseny tekintetbe vételével jónak lát, árúfőlöslégét így minden évben elküldheti s az előállítási áron alul

eladhatja a szabad piaczkon, a mely szabad piaczkoknak saját iparát így mesterségesen erősített iparával lenyomja s tönkre teheti. Mert az olcsóság sokszor egy iparág sikerét s a másikának vesztét jelentheti. E miatt a vámmal védett területen a productio nem a fogyasztótól függ, nem növekszik és esik a fogyasztással együtt, hanem a mesterséges előny tudatában a gyáros többet mer producálni, mint a mennyit a fogyasztás szabályozásától függve gyárthatna. A vámmal védett államok továbbá nem egyszer egyenes segítséget is adnak némely iparágnak, premium, subsidium alakjában. Ilyen államilag segített czukorrépa termeléssel tette tönkre Németország a Nyugat-Indiák hatalmas czukornád termelését, — amely volt idő, 100 millió koronát is jövedelmezett — a Cubáét, Portoricóét stb. Máskor mesterségesen leszállított vasúti díjakkal, óriási összegekre rugó szállítási kedvezménnyel segíti elő az állam azt az iparágat, a melyet versenyképessé akar tenni, mint pl. a német hajógyártást, az amerikai hajóépítő ipart. Ezzel szemben az angol terület minden vámtól *teljesen szabad* (m. e. féltuczat árú: bor, dohány, szeszes italok kivételével). Oda olyan árút vihet bárki, a melyet akar, annyiért adhatja az angol piaczon, a mennyiért akarja. Az angol piac teljesen védtelen az idegen invasioja ellen, csupán a maga erejére van utalva. Az angol ipart a *nagy vámteher*, és *administratív* szabályok megakadályozzák abban, hogy ha a német gyáros aczélárúkat küld Sheffieldbe s ott felényivel olcsóbban adja késeit, ollóit, mint teheti ott helyben az angol gyáros, viszont ő meg Sollingenben árulja ki német vetélytársát. A küzdelem így egyenlőtlen. S annál egyenlőtlenebb lesz, mert a német gyáros folytonosan halad és újít; syndicatusokat alkot; a yankee trustökben concentrálja erejét, leszállítja ezzel a kezelés költségét és el nem viselhetően súlyossá tudja tenni csapásait, ha végső küzdelemre kerül a sor. Több pénz, kevesebb kézben többet bír, mint össze nem működő, elaprózott tőke. A veszély a külföldi ipari tőkének e folytonos sűrűsödése folytán az angol piaczkon napról-napra nő. Ezek a trustök elég gyakran használják roppant erejüket, hogy a világ egyedüli szabad piaczán, az angol piaczkon, előállítási áron adják el termelésüket. A szabad kereskedelemnek elfogadásakor semmi ilyen veszély Angliát nem fenyegette. Továbbá — szinte mosolyt keltő a mai védvamos és egyezkedő világban — Anglia az egyedüli állam, a mely idegen államoknak és saját kolóniáinak hasonló kedvezményt nyújtson. Az ő piacza megadta barátnak és ellenségnek az egy-

forma lehető legnagyobb kedvezést. Így megesett Britanniával, hogy *saját gyarmatai közül több ország nagyobb kereskedelmi kedvezményt ad az idegen iparnak, a brit ipar ellenségének s nagy vámmal sújtja a gyarmat a saját anyaállamának iparát.*

IV. A brit kereskedelem akadályainak negyedik csoportját alkotják a brit *energiának* viszonylagos *ernyedtsége*, a szellemi és *nevelésbeli viszonyok* bizonyos lazasága és rendezetlen volta. A múlt század kezdetén a brit az energia élő megszemélyesítője, élő képviselője volt. Hajóhada a tenger urává lett Trafalgárnál; megalapította politikai felsőségét Waterloonál; a világkereskedelem urává lett a »free trade« politikájával; ugyanakkor aratta diadalait Walter Scott, Burns, Dickens, az energia legszebb kifejezője, hatalmas elméjű magasztalója Carlyle, Macaulay és a többi. Akkor minden támadást lobogó haraggal vert vissza; ma a versenyből, ha lehet, visszavonul; a helyet hogy gyorsítaná mozgását, csökkenti. A mint gyárai, vasútai, kereskedelme, nem haladnak kellő gyorsasággal, földművelése pedig hanyatlik, magával rántva az életerős agriculturális népességet is, a mely élő forrása volt a nemzeti életerőnek és energiának, olyan relatív ernyedtséget észlelhetünk irodalmában, tudományos életében, a köz- és magánügyek intézésében; hadseregében és parlamentjében. Két szembeötlő, typicus és igazán nagy conceptiójú államférfia maradt m. e. a múlt időkől, a kik az idők árját nem követni, hanem *vezetni* bírnák: Chamberlain és Lord Rosebery, de ők is tehetetlenek, egy nagy nemzet fáradt testét kell húzniok, mikor vágtatni szeretnének egy élettől duzzadó, mindenre kész ifjú világbirodalom élén. Hasonló viszonylagos petyhüdség uralkodik az angol nevelésügyön. Az oxfordi, chambridgei, edinburghi egyetemek nincsenek úgy zsúfolva komoly, idegen ifjakkal, mint a berlini, lipcsei, avagy akár a bécsi. Pedig a nevelésnek ma fokozott fontossága van. Dr. Max Wittenberg szerint: »A fizikai erő és bátorság nagy tulajdonságai egy nemzetnek, de ismeret, nevelés, energia és vállalkozási kedv sokkal becsebb tulajdonságai. A vezetők intelligenciája nem biztosíthatja az industrialis suprematiát. *A modern gépek csak intelligens, nevelt és gondolkodó munkás keze alatt producálhatnak legtöbb és legeredményesebb munkát.*

A legtokéletesebb gép, amely az emberek, számlálatlan tömegét teszi fölöslegessé, az sem teszi fölöslegessé az emberi értelmét, sőt élesebb értelmet, nagyobb itélni tudást és megbízhatóságot kíván. A munkás díja nem növekedhetik kellően, ha

értelmileg és alkalmazhatóság dolgában nem halad, ezt pedig csak a nevelés haladásától remélhetjük. *Nem szabad nyugodnunk addig, még minden munkás nemcsak tökéletesen érti foglalkozásának minden részét, hanem míg jól nem értésült a tudomány és művészet minden haladásáról, a míg teljesen nem érti és becsüli annak a haladásnak értékét, a mely állandóan folyamatban van otthon és külföldön.*«

A technikai nevelés ugyanolyan védője és ereje az értelemnek mint az ágyú, lovasság, a taktika a hadseregeknek. A német és a még haladottabb yankee technikai nevelés mellett az angol bizony szomorú állapotban van, pedig a technikai, iparos, iparművészeti iskolák az ő hazájában keletkeztek. Nevelésügyének általános és nagy fogyatékoságát, melyről e helyen bővebben nem szólhatunk, ma már maga Anglia is nagyon érzi és legjobb elméi buzgólkodnak annak javításán; megmozdult az eddig tétlen állam és hatalmasan működik a társadalom.

V. Az akadályok között nagyon fontos hely jut az angol *productiv erő szervezetlenségének és nem eléggé gazdaságos* voltának. A productioban való nagymértékű gazdálkodás a yankee nemzet nagy sikerének a kulcsa. Ez a gazdálkodás, ez a megtakarítás nemcsak abban áll, hogy árut olcsón adja a külföldnek, olcsón producálja, hanem minőségben is jobbat ad» és jobban alkalmazkodik a külföldi szükségleteihez. Ismert dolog, hogy az amerikai munkás, a világon a legmagasabb munkadíjat kapva, a munkasokszorozó és munkavédő gépek nagy mértékű használata folytán olcsóbban és jobb árut, nagyobb mennyiségben producal, mint másik két versenytársa. S a német ipar hatalmas léptekkel nyomul a yankee ipar nyomába. Ezt csak a *trust* és *syndicatus* segítségével tehetik, a mely a nemzetközi kereskedelmi háborúban döntő fontosságú lesz. A modern industrialismusból fejlődött ki az a nagy gazdasági elv, — amelyen nyugszik a yankee trust és a német syndicatus rendszere. Mind a két nemzet megértette a nagy gazdasági törvényt, hogy nagyszabású árleszállítás a productioban és fogyasztásban csak úgy érhető el, ha a kis egyéneket, az összeütköző egyéni érdekeket elnyomják, egy-egy iparágban koncentrálják a tőkéket, ezzel biztosítják a maguk részére az összes új találmányt, javítást, eliminálják a kétszeres haszon, a kétszeres munkadíj, a kétszeres kezelési díjakat, béreket, administrative költségeket. E collectiv irány Amerikában, Németországban érvényesült és

érvényesülőben van a legnagyobb kereskedelmi ágakban. Nem céljuk ezeknek a fogyasztó kizsarolása, a tőlük függő kereskedelmi ágaknak túlságos nagy árakkal való megölése. *Fo-cséljük a productio növelése és olcsóbbá tétele; ez csak a fogyasztás növekedésével érhető el; a fogyasztás növekedése ismét attól függ, hogy az összes, egymástól függő kereskedelmi ágak árúit olyan olcsóvá tessék, a mely leverjen minden idegen árut otthon és a világ minden más piacán.* Sok belső szervezeti és adminisztratív nehézséggel kell még küzdenie, de az energia, anyagi és szellemi erőknél olyan sűrítését jelentik e gazdasági alakulások, a mely bámulatot kelt.

Az individualizmus, a személyes vonzalom, a cselekvés szabadsága sirathatják ugyan e jelenséget, ezzel azonban le nem számoltak vele. Csak az a különös, hogy Britannia, a mely a gőzt, az anyagi erőknél e sűrítését először alkalmazta vasutain, először épített vasutat és kanálist; először alkalmazta e collectív irányt a munkásszervezetekben: a munka collectív erejével szemben, még nem követi versenytársait, a productió, a tőke collectív szervezésében.

VI. A munkának és munkásosztály hatalmas társadalmi szervezkedése a »*Trade Union*«-okban »*Co-operativ Society*«-ikban és »*Friendly Association*«-okban egyik leghatalmasabb gátját képezik ma annak, hogy az angol gyáros módszere nem »uptodate«, nem eléggé modern és nem alkalmazhatja, ha akarja sem, mindig a legújabb találmányú gépeket, a gépek uralmát nem. teheti olyan általánossá, mint pl. az Unió gyárosai. Munkaadók nyíltan kimondják, hogy ezen munkástársulatok, a *Trade Unionok* emberei tudatlanságból, ósdi elfogultságból és korlátoltságuk miatt, attól félve, hogy minden új gép, egy csomó embert vet ki munkából és foszt meg keresetétől, ellenzik és akadályozzák az új gépeknek, munka, anyag, áru minőségét javító eszközöknek alkalmazását. A munkaadók nem merik pénzüket ilyen új eszközökre költeni, mert munkásaik zaklatják és boycottálják őket. Állítják nyíltan, hogy az Uniók tudatlan tagjai izgatják a munkásokat ily gépeknek egyenes elpusztítására; és hogy igen sokszor megfélemlítés, az anyagnak, időnek elvesztesztetése, rossz munka a jutalma annak a gyárosnak, a ki mégis alkalmazni mert ilyen olcsóbb productiót, javított módszert előmozdító és biztosító gépeket. S a munkások lapjaikban szintén megerősítik e súlyos állításokat. Nem szólhatunk arról a hatalmas, minden véres forradalmakat felülmúló küzdelemről, a melyben

az angol munkás a 19. század folyamán egészen magára hagyva saját erejére utalva, csupán nagylelkű emberek segítségével kiküzdötte mai helyzetét, a melyben önmaga védheti munkáját s magát a tőkésosztály kizsákmányolása ellen. Nem emlékezhetünk meg a »vértelen«, de száz, meg százezer szerencsétlen nyomorgó életébe kerülő diadalról; nem arról a legyőzhetetlen morális erőről, a mely annyi sok sikertelen kísérlet után reményt nem veszítve újabb küzdelemhez fogott s a mely morális erő ma *szervezetten* védi ezen egyesületekben a munkások érdekeit. Nem emelhetjük ki az angol munkásnak, mint tömegnek, e keserű harcokban szerzett ritka fegyelmét, férfias, erőszakoskodásokra nem vetemedő magatartását, midőn érdekei védelmében a végső eszközhöz a strike-hoz nyúl (a mi eredetileg »*ütést*« jelent angolul). Nem mutathatjuk föl azt a kapcsolatot, mely ezen munkásküzdelmek és a 19. század democraticus, politikai haladása között van; democraticus eszmék diadala a politikában a munkásküzdelmek eredményei; azon egyesületek nagy politikai fontosságát a jelenben nem hangsúlyozhatjuk kellő méltatással terünk szűk volta miatt. Most csupán csak az ipari haladás és ezen egyesületek között levő viszonyt nézhetjük; pedig belső szervezkedésük, a munkás és munkaadó viszonyát szabályozó s a munkás helyzetét javító, a munkás és munkás egyesülését meghatározó intézkedéseik nagyon tanulságos, nagyon érdekes tanulmányt és örvendetes haladást jelentenek.

A munkaadók azonban jogosan panaszkodnak a munkás-egyesületeknek az új gépek ellen való elfogultsága miatt, habár a munkások félelme sem teljesen alaptalan. Arra hivatkozik a gyáros, hogy az eddigi gépek is ilyen munkagazdálkodó gépek voltak s mégis azt eredményezték, hogy míg 1841-ben pl. 3.170,000 ember foglalkozott a gyáriparban és ma pedig kerekszámuk megnégyszereződött; és pedig nemcsak a népesség szaporodása szerint lett nagyobb a gyári foglalkozású népesség, hanem relatíve is nőtt, $\frac{1}{5}$ -ről felszökött az egész népességnek $\frac{1}{3}$ -ára; és joggal mutathat a gyáros az Egyesült-Államok iparára, a hol a munkát gazdálkodó gépek nagymértékű használata, előmozdítja az általános jólétet, a munkásét, a gyárosét s a fogyasztóét. Az új gép annyira leszállítja az árú árát, hogy az csakhamar nagy fogyasztást von maga után s a gép miatt munkából kiesett munkás foglalkozást talál, jobb díjjal. Ha mindez igaz is, de a munkás félelme sem alaptalan, mert az átmenet Angliában nem mindig megy ilyen simán.

Az az egy bizonyos, hogy ezen egyesületek olyan erős várai a munkás érdekeinek, a melylyel szemben a productió érdekei védtelenül állanak Britanniában. S az is bizonyos, hogy ezen egyesületek az új gépek gátlásával nagy mértékben visszatartják a brit ipart haladásában s a nemzet egésze szenved kárt e miatt. Minden más föltétel egyenlősége esetében a nemzetközi versenyben az győz, a kinek legmodernebb gépei vannak. A nevelés, mely őket felvilágosítja s a productió erejének szervezése segíthet a bajon.

Ezek a legfőbb okai a brit ipar és kereskedelem szomorú állapotának. Ha a világmentő küzd, orvosolnia kell ezeket. Szerveznie kell jobban a konsuli hivatalokat, átalakítani hadserégét, növelni hajóhadát, rendeznie kell nevelés- és oktatásügyét; a munkáskérdéseket; a transport drágaságát leszállítani, lassúságát gyorsítani. Olcsó árút és gyorsabban kell előállítani, a melyhez jobb, modernebb gépekre, modernebb módszerre; anyagban, munkában, időben nagyobb gazdálkodásra van szüksége. Változtatnia, módosítani kell kereskedelmi politikáján, hogy legyőzhesse a természet által eléje gördített akadályokat, olcsó táplálékát nyerjen a helyett, a miért ma 3600—3700 milliót küld ki évente külföldre; olcsóbb és bővebb nyersanyagot nyerjen, mert ez is m. e. évi 2400 milliójába kerül; s és hogy kiszoríthassa a folytonosan növekedő külföldi árukat a saját területéről, mert kész ipari árukért a külföldi gyáros 1900-ban is 2250 milliót vett ki az angol zsebekből. Ennek az iparnak föntartása életkérdése a brit nemzetnek épen úgy mint a brit világbirodalomnak. Jelenleg *a brit ipar suprematiája* múlt dolog; azonban más dolog suprematia és más prosperitás. A brit nagyság alapjai: a brit ipar és brit kereskedelem nagysága. A brit ipar és kereskedelem tette az ó-világ leggazdagabb nemzetévé a brit nemzetet. Ez a munkások és kereskedők nemzete. Ipari és kereskedelmi ösztönei és tulajdonságai alapján lett a világnak első hatalmassága. Iparát s kereskedelmét követve indult meg azon az úton, a melynek eredménye akkora világbirodalom alapítása lett, mint a minőt még az emberiség történelme nem ismert. »Valóban csodálatos birodalom! Nem szentek és angyalok építették, hanem emberek keze munkája; összeragasztotta emberek becsületes vére és egész világa könyeiknek; összeforrasztotta a múlt századok legjobbjainak agya veleje; nem egészen szeplőtelen e birodalom, hiszen ember munkája, de egészében tiszta és nagyszerű cél építette föl. Emberi és még sem egészen emberi,

mert a leggondatlanabbnak s a legczinikusabbnak is látnia kell benne az istenség ujját. Nőtt mint a fák, a míg mások aludtak; táplálta a mások hibája épen úgy, mint apáink nagy jelleme és mint a hullámok ellenállhatatlan fodra nyúlt át területeken, szigeteken, kontinenseken, míg csak egyszer fölébredve a mi kis Britanniánk úgy találta, hogy nemzetek ápoló anyjává és egyesült birodalmak forrásává lett.« *)

Üzletével politikai, kereskedelmi, pénzügyi hatásával, civilizációjával, hitével békésen alkotta meg ezt a birodalmat, a mely kiterjed mind az öt világrészre s az egész földnek $\frac{1}{4}$ részét foglalja s az egész emberiségnek $\frac{1}{4}$ részét tartja el. Kiterjedése 12,000.000 négyszög angol mértföld, kerekaszamban mintegy 30,000.000 négyszög km; magában foglal egy egész kontinenst, 100 félszigetet, 500 fokot, 1000 tavat, 2000 folyót, 10,000 szigetet; és viszonylagos nagysága 53-szor nagyobb Franciaországnál, 52-szer nagyobb Németországnál, 33-szor terjedelmesebb az Egyesült-Államoknál; 3-szorta nagyobb Európánál. Lakosainak száma a 400 milliót megközelíti, vagyis jó háromszorosa a fehér czár népeinek. Nagyság tekintetében csak a római birodalom közelítette meg, habár területre csak parány volt az is hozzáképest. És nem erőszakkal összehozott, erőszakkal összetartott birodalom ez. Nem pusztán az angol nemzetiségnek oly távoli vidékekre vitele, hanem kiterjesztése egyszersmind az állam kötelékeinek is azon területekre, melyeket a brit királysággal egy politikai egységbe foglal a brit korona. Nem mondható, hogy pusztán csak angolul beszélő kivándorlók laknak Ausztráliában, Canadában és Délafrikában, a miként kivándorlót görögök éltek pl. Kis-Ázsia nyugati partján, Itália déli részében, Siciliában; ezek nem jelentettek erőt ott az idegen területen a görög anyaváros államnak; a mint a Délamerikában, az Egyesült-Államokba vándorló németiség sem alkot ott német államot. De a kivándorolt angol a világ minden részében elismeri és fejéül vallja az angol királyt és angol parlamentet; magával vitte az angol nyelvet és angol állam auctoritását is. Átöleli a föld legértékesebb részeit, de nem absorbeálta és nem is uralkodik rajta, inkább maga mellé igyekszik állítani s vele párhuzamos irányban haladni amaz ideálisabb szabadság, magasabb igazság, ideálisabb erkölcsi nagyság felé, mely felé maga a brit nemzet állandóan halad.

*) Lord Roseberry rektori beszéde Glasgowban 1900. nov. 17-én.

Jellegére nézve még nem olyan egységes állam Nagy-Britannia, mint pl. az Egyesült-Államok; de jóval több, mint idegen államok szerződése. Nem pusztán »alliance« de még nem is szövetséges állam; ugyanazon nemzet fiait összetartja a vér köteléke, a vallás közössége, a korona egysége.*) Politikai szervezet tekintetében laza közösségben élő államok, melyek közül a legnagyobbak, majdnem teljesen függetlenek az anyaországtól. Érdekeik is látszólagosan ellentétes nem egyszer. A szabad kereskedelem politikájának elfogadása óta, a vámsorompók ledőlven, a régi vámkötelékek teljesen meglazultak a brit kolóniák és brit állam között. Fél századon át nem volt az egész Nagy-Britanniának közös finansziális politikája és az egység tudata súlyosabban nem szenvedett. A gyarmatok nem egy esetben vámmal védik piacukat az anyaállam ellen épen úgy, mint a külföld ellen; e vámok közül pl. Victoria és Canada vámja határozottan védő természetű, az anyaország ipara ellen van. Megegett az is, hogy a külfölddel engedményes kereskedelmi egyezséget kötött valamely gyarmat s az az idegen állam több kedvezményt kapott, mint Britannia maga, mert ő nem tudott cserébe kedvezményt biztosítani; ő a legtöbbet adja mindenkinek, teljesen szabad piacot s ez mégis kevesebb volt némely esetben a kiskövű kedvezménynél. És ezek ellenére sem állítható, hogy a kolóniák és Britannia között az egység érzése halványodott volna. Sőt mondható, hogy ma folytonosan elevenebbé lesz. E változást az angol koloniális politikának változott iránya idézte elő. Mondható, valóságos revolúciója volt ez a brit koloniális politikának, a midőn az 1837-iki kanadai lázadás után fölfedezte, hogy ha nem ad önkormányzatot gyarmatának, azzal politikailag nem ér el semmit, inkább nagylelkűen autonómiát adott s ezzel megbizonyodott arról, hogy a helyi önkormányzat nyújtása nem egyértelmű a függetlenséggel és nem vezet elszakadásra, sőt inkább erősíti ezzel az összeköttetés valódi kötelékeit.

A mikor átlátta és megértette ezt Britannia s szabadon nyújtott fél függetlenségét Canada után Ausztráliának és New-Zeelandnak, *akkor a XIX század egyik legnagyobb fontosságú politikai fölfedezését tette.* Hatásai e fölfedezésnek már eddig is nyilvánultak, de nagyobb arányban ezután bontakoznak ki.

*) Itt csak az autonóm-jogokkal bíró kolóniákról van szó; sem Indiára, sem a »függőségekre« ez nem állhat.

E változott koloniális politika vitte át törés, a meglevő egység rázkodása nélkül a brit birodalmat a Gladstone uralmának válságos idején. A midőn a Manchesteri iskola Cobden, Bright, Gladstone, John Morley s a hangadó politikusok, a kolóniát tehernek tekintették akadállynak a nemzet haladása előtt, a melyet minél előbb le kell rázni. A kolóniák minél hamarabb függetlenítik magukat, annál jobb lesz az anyaállamra; ez volt a kormány politikája és nem akadt elszakadni vágyó kolónia. Ama szabadszellemű politika hatása nevelte azóta állandóan a kolóniák és az anyaország egységének érzését. S az utolsó tizedben, midőn a politikai és gazdasági viszonyok alakulása folytán az imperialismus uralma általános lett, megjött a lehetősége, az alkalma is annak, hogy az eddigi laza, nem szervezett egység, politikai és gazdasági szervezetben biztosíttassék. Főként a gazdasági szervezkedés lett sürgetővé az anyaállamra nézve. E szervezettel biztosított gazdasági egységnek igen sok híve és lelkes szószólója van a kolóniák mindenikében; másrészt az anyaországban is, mely eddig (*mad drunk with free trade**) bolondja volt a szabad kereskedés bálványának, a dühös imádók is kezdenek magukhoz térni a nemzetközi verseny csapásai alatt s kezdik átlátni, hogy nem a szabad kereskedelemért vannak az emberek, hanem az van az emberekért és egy befelé szabad, teljesen korlátlan, kifelé azonban az idegenek ellen védett kereskedelmi birodalmi unió nem helyén való, hanem szükséges is. A brit kereskedelem részint a saját hibája, részint akaratótól nem függő okokból fokozatosan szorul kifelé gyarmatainak piacairól. Ezen piacoknak védelemre van szükségük. A birodalom olyan óriási méretű fejlődés előtt áll természetes forrásainak bőséges volta, ifjú, energikus gyorsan szaporodó népessége következtében, a melyről ma alig van sejtésünk is. A birodalom alvó erői már ébrednek, hogy csakhamar colossalis piacot alkossanak. Ezek a piacok a szerint maradnak a brit ipar hatása körében, vagy a szerint esnek idegen ipar befolyása alá, a mint nyitva maradnak, vagy bezárulnak az idegen ipar versenyé előtt. A brit ipar máris hanyatlóban van idegen mellett s e hanyatlás még gyorsabb lesz ezután, hacsak kölcsönös előnyt nem biztosítanak egymás termelésének az anyaállam és a kolóniák. Ha kereskedelmi egységbe szervezkednék a brit birodalom ezzel a világ legóriásabb egységes, állandó biztosított piacot nyerne meg a brit ipar és kereskedelem. Biztosítana ipara számára, olcsó és bőséges nyersanyagot; nyerne olcsó és bőséges élelmet.

A mostani kivándorlást kolóniai felé fordíthatná s új alkalom nyílnék fiai szorgalmának és energiájának; új vállalkozási és vagyongyűjtési tér tőkepénzeseinek. Másrészt a tőke nagy mennyiségű nyersanyagot és élelmet producálna cserébe, a mely gyorsítaná az anyaország iparosait, növelné iparának életerejét. A szaporodó népesség pedig a legjobb fogyasztója lenne a brit iparnak.

De a kolóniáknak is épen olyan szükséges ez a kereskedelmi egység. Biztosabbá teszi az a hitelviszonyokat. Britannia a legnagyobb kölcsönadó, a kolóniák alig mérhető nagy és fejlesztésre váró területeikkel, természeti kincseikkel, a legnagyobb kölcsönvevők. A legnagyobb fogyasztó és legnagyobb producáló országokra csak előnyös lehetne ilyen unió. A kolóniákat eddig is a pénzérdek ezer szála köti Britanniához. Charles Dilke szerint*) a brit kolóniákban 20,000 millió; Parkin szerint**) több mint 24,000 millió korona brit tőke van eddig befektetve. Maga Australia m. e. 10,000 millióval, Canada m. e. 2400 millióval; India m. e. 8400 millió koronával tartozik. A kereskedelmi unió hatása következtében a hitelviszonyok teljesen biztosítottak lennének. Maga az angol hadsereg és angol hajóhad védené az angol tőkét s következeként megindulna a tőke hihetetlen mérvű beruházása a coloniális vállalatokba. A kolóniák eddig is olcsó kölcsönt élveztek, azután még olcsóbb lenne az. Olcsó tőke pedig olcsó productiot, olcsó életet is jelent.

E mellett nagy mértékben javítaná a coloniák és anya-állam közös pénzügyi helyzetét. »Így midőn Canada megalkotta a belső confederatiót, az nagy mértékben reducálta a tőke után fizetendő kamatot.« »Ausztráliai kolóniák adósságaik consolidálása által olyan előnyt kapnának, a mely megfelelne az általános adósság 50 millió koronával való kevesbítésének. Sőt teljes alaposzággal bebizonyították, hogy az imperialis unió biztosítéka alatt a birodalmi adósság consolidálásával olyan nagy arányú megtakarítást érnének el, a mely elég volna arra, hogy nagy összegeket adjon a birodalom védelmének a költségéhez s érezhetően reducálja a brit adófizető mai terhét, egy fillér újabb teher kivétele nélkül«. †) Számokban és adatokban alig

*) Problems of Greater Britain, London, 1890.

**) G. Parkin: »Imperial Federation« London 1892.

†) Parkin, i. m.

kifejezhető nyereséget és fejlődést jelentene az unió a gyarmatoknak.

Az esetleges elszakadás csökkentené a hitelt; mert kevesbednék ezáltal a tőke biztosítéka; másrészt új terhek, melyek a különválást követik, védelmi, diplomáciai, kormányzati költségek, független nemzeti élet el nem kerülhető kísérői, növelnék a kolóniák terheit. A költség növekedne, a hitel leszállana. Másrészt pedig az Unió megadná Nagy-Britanniának a lehetőséget arra, hogy annyira kiterjessze védelmi erejét és tőkét, hogy maga az biztosítéka lehetne a világbékének. És a világnak egy-negyed része volna szabad szellemű gazdasági rendszerben egyesítve, nyitva az egész világ előtt.

Az egyesülést, szorosabb viszonyba való szervezkedést megkívánja a *kölcsönös védelem is*. Ch. Dilke említett műveinek »Defence« című fejezetét azzal kezdi, hogy »nagy veszély fenyegeti a brit birodalmat, mert az európai militarizmus iszonyú ereje összetörheti Britanniát s elpusztíthatja a birodalom integritását, mielőlt a benne levő államok megnövekedhettek s megerősödhettek volna, annyira, hogy visszaverjenek ilyen támadást.« Most itt az ideje, hogy szervezzék a birodalom s közös kereskedelmük védelmét oly módon, hogy minden része, a birodalom minden állama részt vegyen abban. Mert eddig Britannia maga viselte a védelem költségeit; óriási hajóhad, kőszén-állomások, erődítvények teremtése miatt igen nagy államadósságba verte önmagát. Pusztán hajókra, fegyverekre, hogy kellően védhesse meg kolóniáinak érdekeit, a brit adófizetők zsebéből több mint 2000 milliót költött. A brit hajóhad azonnal megmozdul, ha a tasmaniai brit polgárságnak, a nyugati, avagy keleti Indiáknak, Canadának, vagy afrikai birtokainak érdekei úgy kívánják és Britannia fiai bármikor készek vérüket ontani koloniabeli polgártársukért. Milyen óriási föladata van ezen birodalmi védelemnek, elképzelhetjük, ha meggondoljuk, hogy Nagyobb-Britannia kereskedelme kiterjed minden tengerre és az öt világrészre. Canada az Atlanti és Csendesóceánok északi átjáróján uralkodik, délen fekvő szigetei és hajóállomásai a délin. A Fokföld az Indus- és Atlantióceánokon; Ausztrália és szigetei a Csendes- és Indusóceán rengetegének közepén van. Milyen nagy hajóhad kell ily rettenetes területre kiterjedő kereskedelem védelmére, mikor lord Salisbury szerint egy hadihajó »ütőereje« 2000 angol mf., azaz kőszénnel megterhelve 2000 mf.-re mehet s jöhet vissza, dolgát végezve.

Az a kereskedelem a mit a hajóhadnak védeni kell, érdemes is a védelemre. Az »Imperial Federation Committee« hivatalos jelentése szerint 1899-ben a brit birodalom kereskedelmének értéke 29,000 millió korona volt; és ebből a kereskedelemből 10,512 millió a gyarmatok és függőségek kereskedelme volt, vagyis kereskedelmük több mint $\frac{1}{3}$ része a Britanniára eső kereskedelemnek. Nagy-Britannia kiad évente a birodalom kereskedelmét védő hajóhadra összesen 605 millió koronát; e hatszázöt millióból: 594. milliót fizet ki az angol adófizető és csak 11 milliót fizetnek: Ausztrália öt Coloniája, New-Zeeland, Canada, Délafrika. így az önkormányzattal bíró gyarmatok, melyeknek kereskedelme az egész kereskedelemnek $\frac{1}{5}$ -ét teszi, e kereskedelem védelmére kiadott költségnek alig adja $\frac{1}{200}$ részét és $\frac{95}{100}$ részét maga a brit adófizető fedezi. Az ellentétet még feltűnőbbé teszi az a körülmény, hogy a kolóniák és függőségek jövedelme jóval meghaladja Nagy-Britannia évi jövedelmét s mégis a közös védelem költségébe minden száz koronából, 2 koronát fizet a koloniabeli lakos. Ennek a magyarázatát Nagy-Britannia nagylelkűségében kell keresnünk. Nem akarta megnyomorítani adókkal új birtokait, a míg azok a természeti nehézségekkel küzdöttek; ma azonban már nincs semmi ok arra, hogy a kolóniák is nagyobb mértékben ne könnyítsenek az anyaország terhein. És azt a szövetkezés szervezése fogja eldönteni.

Ha sikerült ezt a szövetséget megalkotni, valóban »csodaszerű, »lesz ez a nagy birodalom. Ennek pedig sikerülnie kell; tőle függ Nagy-Britannia élete. Közös vér, közös vallás, közös tradíció, közös érdek köti össze az önkormányzattal bíró kolóniákat már eddig is. Államférfiak nagy és gyönyörű föladata megtalálni a módját annak, hogy az idegen fajú és vallású népeket is magukhoz köthessék az érdekek erős, és közös lánczaival. A munka már megindult. A búr háború ezen eszme szolgálatában áll. A búr államok ennek a consolidálásnak voltak legyőzhetetlen akadályai; ezen óriási birodalom egységének engesztelhetetlen ellenségei. Mi, ha sajnáljuk is, meleg érdeklődéssel és rokonszenvvel kísérvük is a búr népnek csodálatos erőfeszítéseit, erősen óhajtjuk, az ő javukra is óhajtjuk az angolok munkájának sikerét. Az emberiségnek, a világnak több nyeresége van abból s látványnak is fonságesebb, a brit birodalom nagysága, rendje, szabadsága. A brit nemzet már eddig két világbirodalmat alkotott, a melyekben a demokratikus eszmék,

az egyéni szabadság, a gondolkodás és a hit korlátlansága példanélkül való fejlődést ért el.

Maga a brit birodalom óriási, pusztá, elhagyott területeket nyitott föl, népesített be; indította meg a fejlődés útján saját vérével, saját eszével, saját pénzével, fáradhatatlan energiájával és áldozatra való készségével. Új, életerős, szabad államok, életrevaló, roppant gyorsan haladó néppel keletkeztek mindenütt a brit nemzet nyomában. Vidékek — atyáink előtt ösmeretlenek — tespedtség, ismeretlenség, vadság állapotából kiemelve, ma virágzanak, az emberiség haladását segítik elő a maguk részével a maguk eszének, tudásának, társadalmi helyzete eredményeinek az egytetemeséhez való csatolásában. Elfoglalhatta volna e vidékeket esetleg más faj, más kormányzatú, más ideálokkal bíró nép is. De ugyan melyik hivatottabb az angolnál; melyik önzetlenebb, áldozatot nem kímélőbb az angolnál? Melyik nyitotta meg vagyonát, tudásának kincseit; nagyszabású gondolkodásával melyik tett nagyobb hatást az emberiségre *egyvetemesen* mint az angol nemzet? Melyik nem zárkózik el ma sem barátai és ellenségei elől gazdaságilag; melyik ontja kincseit, a melyek a föld minden részében a jólétet emelik, hatalmasabban a nélkül a féltékenység nélkül, hogy a kiengedett kincs használhat ellenségének a németnek, amaz az oroszoknak, másik a francziának?

Elfoglalhatta volna ama területeket más is, akkor ma Australia, Canada, Dél-Afrika, Új-Zeeland s a Nyugat-Indiák síkjain aligha uralkodnék önkormányzattal bíró szabad nép, a mely ugyanazon jogokkal bír, mint a londoni polgár, ugyanolyan szabad kormányzat alatt él, mint maga a brit nemzet; ugyanolyan lelkiismereti szabadságot, szabad szólást, szabad sajtót élvez, mint a brit nemzet, a mely az Egyesült-Államokat kivéve páratlan, példátlan a világon. Elfoglalhatta volna e területeket más nemzet is s akkor az 52 törvényhozótestület, 31 önmagát kormányzó állam, mely ma a brit birodalomban megvan, nem az angol parlament fönséges példáját utánozná, nem az angol politikai szabadság szellemének főlemelő hatása alatt alakult volna ki s erősödött volna meg, hanem, ki tudja, volnának elnyomott, kizsarolt népességű militaris kolóniák, mint a franczia; atyáskodó, a nemzeti szellemet elfojtó rendőri kormányzat, mint az orosz; avagy beledobattak volna — magukra hagyatva — vezetés nélkül a köztársasági kormányforma — a mely csak erőslelkű, önmagán uralkodó

fajnak való—zavaraiba, örökös fejtelenségébe. Míg így jól rendezett államban, a legteljesebb democraticus szabadságot, a legszabadabb kormányformát egy uralkodó alatt élvezve szabadon, akadálytalanul fordíthatják minden erejüket saját fejlődésükre. A mint a költő mondja:

»Land of settled government,
A land of just and old renown,
Where Freedom slowly broadens down,
From precedent to precedent.«

Egy olyan politikai hatalom mint Britannia, mely Trafalgar-nál eldöntötte Európa gazdasági fejlődésének sorsát az elzárkózást hirdető rendszer kárára s a korlátlan fejlődés javára; hatalom, mely megmentette, kivívta Európa függetlenségét Waterloo-nál; megfékezte Oroszország támadásait s talán halálos dőféseit Törökország ellen több mint félszázadon át; megzabolázta Németország követelőzéseit a franciak javára s a mely egyensúlyozó hatalom volt a 19. században: a legteljesebb méltánylást érdemli.

Egy olyan társadalom mint a brit nemezeté, a mely eltörölte a föld jó részén a rabszolgaságot s megváltására hajlandó volt a saját zsebéből kiadni 500 milliót; a mely először adott helyet politikai életében a socialistikus, munkásokat védő törvényeknek; a mely megmutatta a vén Európa sínylődő millióinak, miként kell szervezkednie sorsa javítására s a mely először vitte a socialis és humánus eszméket az actualitás világába, a parlamentbe megérdemli rokonszenyvünket.

Egy olyan műveltség és szellem mint Britanniáé, mely akár politikai, akár társadalmi intézményekben alakult ki, mely az ipari és politikai találmányokban, irodalomban és tudományban; tudományos elmélet és a gyakorlati életben az emberiség jó részének szolgált példaképül: kivívja méltán csodálatunkat.

Az a birodalom, a mely átöleli a földnek $\frac{1}{4}$ -ét az emberiségnek is $\frac{1}{4}$ -re van egyenes befolyása, mely bírja a föld vagyónának $\frac{1}{3}$ -át externo; s interno az eddig elért legnagyobb politikai és polgári szabadságot és gazdasági szabadelvőséget képviseli; a mely birodalomban annyi különböző, sőt ellentétes faj; annyi összeütköző hit és hitelenség (keresztyén, muzulmán, hindu, buddhista és pogány); annyi ellentétes színű, fajú ember, annyiféle nyelv élhet a béke, szabadság, törvény és rend, teljes

élvezetében, birtokainak, személyének, hitének biztonságában, a brit szelem, a brit kormányzat, a brit civilisatio, a brit igazságszolgáltatás, a brit lobogó alatt, — ez a birodalom, az emberiség egyetemes haladása; az emberiség gazdasági fejlődése politikai és erkölcsi emelkedése érdekében óhajtandó, hogy jelen nehézségeit leküzdve, virágozzék s erejét osztatlanul, végzte által eléje szabott céljai betöltésére fordítsa.

Rác Gyula.