Анюта Радчук

ЗНАЧЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ У КОЛОНІАЛЬНИХ ЗМАГАННЯХ КРАЇН ЄВРОПИ В СЕРЕДИНІ XIX СТ. – ДО ПОЧАТКУ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

До початку XX ст. засоби транспорту стають улюбленою формою вивозу капіталу. По залізницях із «недорозвинених» (до європейського рівня) країн вивозилася цінна сировина, а до них ввозилися і поширювалися товари з країн – метрополій, роз'їжджали збирачі податків і всілякі агенти колоніальної влади. Також в колонії, в разі виникнення невдоволення чи обурення місцевого населення, залізничним транспортом перекидалися війська для врегулювання ситуацій на користь метрополій.

Залізничне будівництво відкривало для фінансової олігархії великих держав можливості багаторазової наживи. Завдяки тому, що залізничні дороги отримували широку смугу відчуження по обидві сторони лінії, колонізатори створювали численні підсобні підприємства: кам'яновугільні копальні, лісорозробки, електростанції, ремонтні та складальні майстерні, депо, товарні склади, факторії і ін., (господарські привілеї, як правило, визначалися у концесійних договорах). Також до власне залізничних ліній часто додавалися пароплавні лінії, що належать тим же фінансовим групам, з відповідними портами, верфями, складами і т.д. Тобто створювалися величезні мережі володінь, які були центрами для капіталовкладень на надзвичайно вигідних умовах.

У смузі відчуження також часто розташовувалися і війська, які охороняли лінію і підтримували експлуатацію жителів прилеглої області. Така політика ефективно сприяла завоюванню нових територій, адже кожну нову залізницю будували буквально по п'ятах наступаючих військ. Таким чином, країни – метрополії, швидко легалізовували своє перебування й перетворювали залежну країну в плацдарм, загрожуючи володінням і комунікаціям інших держав [5].

До початку XX ст. на етапі монополістичного капіталізму колоніальні володіння були зосереджені в руках трьох європейських держав: Великої Британії – 33,5 млн. кв. км із населенням 400 млн. осіб, Франції – 10,6 млн. і 55 млн. і Німеччини – 3 і 13,3 млн. відповідно. Світ виявився поділеним на метрополії, колонії і залежні країни [4].

З 1875 по 1917 р. світова залізнична мережа зросла в 4 рази з 294 тис. км до 1146 тис. км. Швидше за все будівництво йшло в США, в колоніях та залежних країнах, де воно велося фінансовими магнатами або державними організаціями Європи та США. Вище середнього був темп залізничного будівництва в Росії.

У США приріст залізниці становив 109 тис. км, у Британській імперії – 71 тис. км, в Російській імперії – близько 30 тис. км, в Німецькій

імперії і її колоніях – 17 тис. км, у французьких володіннях – 32 тис. км, у японських володіннях, включаючи Корею, – 9 тис. км, в залежних та напівколоніальних країнах Америки та Азії – близько 69 тис. км. Всього приріст залізничної мережі досяг майже 357 тис. км [5].

Розпочалася запекла боротьба за проведення залізниць в Африці і на Близькому Сході. Розділ Африканського континенту між європейськими державами, проявився у суперництві декількох проектів трансафриканских магістралей. Такі проекти висувалися Великою Британією, Францією і Німеччиною. З усіх проектів до свого здійснення наблизився лише британський проект меридіональної Трансафриканскої магістралі, так званої дороги Каїр – Капштадт (нині Кейптаун).

Ідея з'єднання Каїра з Капштадтом через Кімберлі (центр алмазних розробок), тобто єдиної британської трансафриканской магістралі, відомою згодом під ім'ям дороги «Трьох К», була вперше висловлена в 1889 р. Сесилем Родсом. Реалізуючи свої плани, С. Родс спочатку поставив абсолютно конкретне завдання – об'єднати всю Південну Африку під британським прапором. Він казав, що «суть південноафриканського питання покладена в розширенні Капської колонії до Замбезі» [2, с. 64].

Для досягнення мети поставленої С. Родосом поряд з будівництвом низки південноафриканських ліній, тривало і будівництво інших ділянок проектованої траси «Трьох К». Після відкриття багатих покладів у Брокен Хілл (Північна Родезія) залізничне будівництво розпочалося в прискорених темпах. Залізнична колія була доведена в 1905 р. до Каломо, при цьому був побудований найвищий арочний міст через водоспад Вікторія на р. Замбезі. У наступному році ця лінія досягла Брокен Хілл, а в 1910 р. – меж Бельгійського Конго.

За будівництво родезійської залізничної системи в період основного будівництва була відповідальна Британська Південноафриканська Компанія (BSAC), яка не переймалася за якість дороги та тим більше за майбутнє сполучення залізничної дороги в мережу, адже головно метою будівництва було досягти мідних рудників Катанга, що вони й зробили у 1911 р.

У Південній Африці британці з'явилися під час наполеонівських війн, захопивши в голландських колоністів (бурів) Капську колонію (Капланд), й остаточно затвердились у ній 1814 р. Коли невдоволені бури заснували нову колонію Наталь, англійці в 1842 р. зайняли і її, чим викликали нове переселення перших, які на півночі від Наталя заснували дві нові колонії – Оранжеву й Трансвааль.

У Британії до 1870 р. Капська колонія розглядалася радше як стратегічна й політична позиція на півдорозі до Індії, Австралії й Далекого Сходу, ніж економічно значуща територія. Тут проживало не більше 250 тис. білих, (для всієї Африки цей показник у 1872 р. становив 368 млн. франків [6, с. 115], а торгівля колонії в 1871 р. досягала млн. франків [7, с. 242]. Але для потужної британської економіки це була не надто

значна сума.

Звичайно, після відкриття Суецького каналу шлях до Індії мав пройти повз мис Доброї Надії та Кейптаун. Проте в Єгипті англійська політика зіштовхнулася з новими труднощами, які їй створювали Франція й Німеччина. Співвідношення сил у Середземному морі теж було не на користь Британії: тут усе могутнішою ставала нова морська держава в особі Італії. Тому, на думку міжнародників, «Південна Африка залишалася важливим резервом для британського імперіалізму» [8, с. 321].

В Індії будівництвом рейкових доріг займалась британська Східно – Індійська компанія. До 1864 р. була закінчена лінія Калькутти–Аллахабадского Делі. Залізнична гілка Аллахабада – Джабалпур ост-індійської залізниці відкрилася в червні 1867 р. Відповідальним за з'єднання цього сполучення з Великою індійською залізницею півострова, був Роберт Бреретон. Це з'єднання створювали для того щоб постачати товари в усі куточки країни й вивозити сировину до портів.

До 1875 р. приблизно 95 млн. франків (рівний 117 млрд. франкам в 2012 р.) інвестували британські компанії в індійські залізниці. До 1880 р. мережевий маршрут проходив уже всередину країни від трьох найбільших портових міст Бомбея, Мадраса і Калькутти [5].

У 1870 р. структура індійського експорту складалася на 36 % із бавовни – сирцю, на 21 % – з опіуму, на 12 % – із зернових, на 4 % – із джуту і т. ін. Бавовняні тканини становили всього 2 %, вироби із джуту – 0,5 % експорту Індії. Водночас імпорт країни на 45 % складався із бавовняних тканин, на 8 % – із пряжі, на 13 % – із металовиробів і лише на 2 % – із машин, переважно для обробки сировини. Зрозуміло, що 85 % товарів завозилось в Індію з метрополії [4].

Ці проекти носили в основному демонстративний, пропагандистський характер та були частиною дипломатичної боротьби Англії з Росією і Німеччиною за Близький Схід. Насправді Англія наполегливо і систематично боролася проти з'єднання Індії з Ближнім Сходом рейковим шляхом, підтримуючи, в цілях шовіністичної агітації, стару теорію про можливе «нашестя на Індію» ворожих армій у разі наявності таких шляхів.

Британці планували в своїх невтримних прагнення довести цю магістраль через Південну Персію і Белуджистан до Карачі (Північна Індія), а то й до Калькутти (Південна Індія). Так з'явилися проекти британської магістралі через два континенти: Капштадт – Каїр – Кувейт – Карачі – Калькутта.

Будівництво залізниць не полегшило ситуацію Англії, бо якщо в середині XIX ст. Англія давала половину світової промислової продукції, то безпосередньо до 1914 р. її питома вага в світовому промисловому виробництві скоротилася на 20 %. Якщо світове промислове виробництво з 1871 р. по 1913 р. зросло в 5 разів, то англійське – тільки в 2 рази. За обсягом промислового виробництва Англія тепер відходить на III місце в

світі, її обганяють США і Німеччина [3, с. 203].

Французькі колонізатори теж мріяли про африканські володіння з заходу на схід і про власну Трансафриканську магістраль Сен – Луї (Сенегал) – Сомалі, через Французький Судан, Нігерію, Судан (завойований англійцям), і Абіссінію (Ефіопію) (проект «Три С»). До часу фашодского інциденту (1898), ледь не викликав війни з Англією, французи встигли побудувати лише невелику (260 км) лінію в Сенегалі (Сен – Луї – Дакар) уздовж берега Атлантичного океану. З 1897 р. вони почали на протилежному березі Африканського континенту, в Абіссінії (Ефіопії), будівництво лінії від Джібуті до верхів'я Нілу (концесія 1894 р.) [3].

З 80-х рр. економічне, політичне і військове проникнення німецького імперіалізму на Близькому Сході швидко посилюється, прагнучи витіснити англійський і французький вплив.

Морським законом і залізничним проектом Німеччина кидала подвійний виклик гегемонії Великої Британії: давала зрозуміти, що на морі не збирається рахуватися з принципом двох флотів, а на суші загрожувала прокласти трансконтинентальну магістраль, більш вигідну для товарних перевезень між Заходом і Індією, ніж шлях через Суецький канал.

Проект залізниці через три імперії – Німецьку, Австро – Угорську і Османську – був названий проектом «трьох Б» (Берлін – Бізантіум (Стамбул – Константинополь) – Багдад). Передбачалося, що від Багдада дорога повинна була дійти до Басри і Перської затоки, а також з'єднатися з дорогою від Гамбурга до Берліна; таким чином, виходив би суцільний шлях близько 4500 км від Північного до Аравійського моря [1].

Ініціатором цього проникнення був Німецький банк (Deutsche Bank) – найпотужніша організація німецького фінансового капіталу.

У 1910–1921 рр. Німеччина ціною серйозних поступок домоглася великого дипломатичного успіху, зламавши опір Росії і Англії. У 1910 р. було укладено так зване Потсдамська (російсько – німецька) угода. За надання Німеччиною Росії волі дій у північній Персії (Ірані) Росія зобов'язалася не заважати будівництву Багдадської дороги.

Але німецькому фінансовому капіталу довелося зробити важливу поступку Англії, відмовившись в 1911 р. в особливому додатковому договорі від будівлі ділянки Багдад – Басра – Перська затока, який був переданий в концесію міжнародної компанії з переважанням англійського капіталу.

Після початку першої світової війни німці продовжили будівництво дороги. Так, у вересні 1915 р. був прокладений тунель Багчайський на північний захід від затоки Александретти, з'єднав деякі раніше побудовані ділянки. За ним перевозилися німецько-турецькі війська, спорядження і т.д. У військових діях на Близькому Сході ці ділянки зіграли важливу роль, однак умови війни настільки заважали планомірного будівництва дороги, що вона так і залишилася незакінченою.

Побудовані ділянки Анатолійської і Багдадської доріг закінчення першої світової війни були розділені між країнами, на території яких вони проходили: частина їх відійшла до Турецької республіки, частина – до Сирії (сфера французького впливу), частина – до Іраку (сфера англійського впливу).

Отже, головним ринком збуту товарів промисловості європейських країн були колонії, але колонії були ринком для споживчих товарів та для продукції легкої промисловості. Тому провідну роль, наприклад, в Англії зберігає дрібна промисловість, тоді як в Німеччині і США вже посилено розвивалося машинобудування. Ці обставини призвели до втрати Англією промислової монополії. Вона перестала бути «фабрикою світу». Щоб повернути свою першість Англія розпочинає колоніальні вторгнення на нові землі за рахунок будівництва залізниць. Консцесійні договори надавали можливість легального освоєння прилеглих територій до залізниці й таким чином продовжувалося розграбування покладів сировини, корисних копалин. Варто зазначити, що така активність не подобалася іншим країнам Європи, тому у XIX–XX ст. розпочалося вороже протистояння за не освоєні території в південній Африці між Англією, Францією та Німеччиною.

Тепер основним завданням кожної країни було зберегти свій баланс на міжнародній арені за рахунок колоніальних володінь, адже протистояння за перерозподіл світу поступово переходили у Першу світову війну. Для цього продовжувалося будівництво залізниць: Англія проект «трьох К», Франція проект «трьох С» і Німеччина проект «трьох Б».

Список використаних джерел

1. Аветян А. С. Германский империализм на Ближнем Востоке. Колониальная политика германского империализма и миссия Лимана фон Сандерса / под ред. Нарочницкой А. Л. – М.: «Международные отношения», 1996.
2. Давидсон А. Б. Южная Африка: становление сил протеста 1870–1924. – М.: Главная редакция восточной литературы, 1972. – 614 с.
3. Конотопов М., Сметанин С. Экономическая история [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.gumer.info/bibliotek_Buks/Econom/konot/index.php.
4. Леоненко П. М. Економічна історія: навч. посіб. [Електронний ресур] / Леоненко П. М., Юхименко П. І. – К.: Знання-Прес, 2004. – 499 с. – [Режим доступу]: http://www.info-library.com.ua/books-text-8529.html
5. Нариси історії науки і техніки 1870–1917 рр. [Електронний ресур]. – [Режим доступу]: http://bibliograph.com.ua/istoria-tehniki/6.htm
6. Павлович М. Борьба за Азию и Африку / Павлович М. – М., 1923. – 229 с. – (Всероссийская научная ассоциация востоковедения при

Народном комиссариате по делам национальностей. Серия политико-экономическая / под ред. М. Павловича).
7. Рабинович Х. Набег Джемсона и телеграмма Вильгельма II Крюгеру. К вопросам о методах провокации войны германским империализмом / Рабинович Х. // Ленинградский государственный университет: Ученые записки. Серия исторических наук. – Л.: Издание ЛГУ, 1939. – № 36. – Вып. 3. – С. 241–256.
8. Ротштейн Ф. А. Международные отношения в конце XIX века / Ротштейн Ф. А. – М. – Л.: Издательство академии наук СССР, 1960. – 705 с.

Анюта Радчук

«ІСТОРІЯ ЗНИЗУ» ЯК АТРИБУТ «НОВОЇ НАУКОВОЇ ІСТОРІЇ»

В другій половині XX ст. розвиток історичної науки значно прискорився. Цьому сприяла діяльність французької історичної Школи «Анналів». Під її впливом ідей і методології в Європі і США виникає «нова наукова історія», яка виступала противагою «традиційній». Такий поділ відбувся через зміну поглядів дослідників на традиційну парадигму історіописання. Молоді дослідники почали застосовувати нові підходи до історичного процесу, історичного джерела й історичного факту.

Що ж розуміється під терміном «нова історія»? Це історія, написана у свідомому протистоянні до традиційної «парадигми». Термін запровадив до наукового обігу американський історик Томас Кун, але доцільно було б закріпити цей термін за німецьким істориком Леопольдом фон Ранке, який був основоположником сучасної історичної науки з назвою «історія за Ранке» [3, с. 10]. Та на сьогодні термін «нова історія» залишається за представником французької Школи «Анналів» Жаком Ле Гоффом, який 1978 р. опублікував збірник есеїв під такою назвою [2, с. 200].

Як відомо, ще з часів античності, історію сприймали як розповідь про діяння великих людей, тому інтерес до соціальної та економічної історії з'явився лише у XIX ст. Проте й тоді головним об'єктом історичної науки залишалася політична активність еліт. Чимало інтелектуалів і гуманістів були незадоволені таким станом речей. Наприклад, Бертольд Брехт у своєму вірші «Питання читача-робітника», образно сформулював потребу в альтернативному погляді на те, що можна назвати «історією видатних осіб», або традиційним історіописанням.

«Традиційна історіографія» пропонує на історичний процес погляд «згори». Вона завжди зосереджувалася на діяннях великих людей, держав, діячів, полковників або час від часу церковних діячів. Решті людей в історичному процесі відводилися ролі третього плану. Тому, коли