

Богомолов Сергей Александрович

**КОНЦЕПЦИЯ "НОВОГО ИМПЕРИАЛИЗМА" В ВЕЛИКОБРИТАНИИ В КОНЦЕ XIX ВЕКА:
ПРОЕКТИРОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГЛОБАЛЬНЫХ КОММУНИКАЦИЙ**

Данная статья содержит краткий анализ концепции "нового империализма" в Великобритании в конце XIX века как теоретической модели развития системы инфраструктуры глобальных коммуникаций, паромного транспорта и телеграфа. Автор анализирует публикации А. С. Харда, К. А. Моринга, Г. У. Уилсона и Дж. Хеникер Хитона по этой проблеме. Автор придерживается мнения, что британские политики и эксперты создали эффективную модель строительства системы инфраструктуры глобальных коммуникаций как инструмент развития Британской империи.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2011/5-2/7.html

Источник

**Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и
искусствоведение. Вопросы теории и практики**

Тамбов: Грамота, 2011. № 5 (11): в 4-х ч. Ч. II. С. 33-36. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2011/5-2/

© Издательство "Грамота"

Информацию о том, как опубликовать статью в журнале, можно получить на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

8. **Дневник государственного секретаря А. А. Половцова:** в 2-х т. / ред. и коммент. П. А. Зайончковского. М.: Наука, 1966. Т. 1. 1883-1886 гг. 550 с.
9. **К. П. Победоносцев и его корреспонденты:** письма и записки / предисл. М. Н. Покровского // Труды Гос. Румянцева музея. М. - СПб.: Гос. изд., 1923. Т. 1. Полутом 2. 1147 с.
10. **Центральный архив Нижегородской области (ЦАНО).** Ф. 43. Оп. 249.
11. **Там же.** Ф. 51. Оп. 251.

**THE FEATURES OF THE LEGAL REGULATION OF PANELLATION PROCEDURE
IN THE RUSSIAN STATE OF THE 70S-90S OF THE XIXTH CENTURY**

Nadezhda Iosifovna Biyushkina, Ph. D. in Law
Department of State and Law Theory and History
Nizhnii Novgorod State University named after N. I. Lobachevskii
Asya_biyushkina1@list.ru

The article is devoted to studying the administrative-legal measures undertaken by the government of the Russian empire under the reign of Aleksandr III with the purpose of the suppression of the lacks which were revealed during the practice of jury institution functioning. For the first time the author introduces into the scientific circulation the resolutions of the Government Senate and the directives of the Ministry of Justice which allow tracing the course of the governmental policy in the settlement of the considered problem.

Key words and phrases: electoral process; electoral qualification; educational qualification; Government Senate resolutions; panels; Ministry of Justice directives.

УДК 340(41)

Данная статья содержит краткий анализ концепции «нового империализма» в Великобритании в конце XIX века как теоретической модели развития системы инфраструктуры глобальных коммуникаций, пароходного транспорта и телеграфа. Автор анализирует публикации А. С. Харда, К. А. Моринга, Г. У. Уилсона и Дж. Хеникер Хитона по этой проблеме. Автор придерживается мнения, что британские политики и эксперты создали эффективную модель строительства системы инфраструктуры глобальных коммуникаций как инструмент развития Британской империи.

Ключевые слова и фразы: Великобритания; империя; «новый империализм»; глобализация; глобальные коммуникации; пароходный транспорт; телеграф.

Сергей Александрович Богомолов, к.и.н., доцент
Кафедра теории и истории государства и права
Юридический факультет
Ульяновский государственный университет
Bogomolov_SA@mail.ru

**КОНЦЕПЦИЯ «НОВОГО ИМПЕРИАЛИЗМА» В ВЕЛИКОБРИТАНИИ В КОНЦЕ XIX ВЕКА:
ПРОЕКТИРОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГЛОБАЛЬНЫХ КОММУНИКАЦИЙ[©]**

В конце XIX века Британская империя достигла апогея своего развития и приобрела глобальный масштаб. В условиях роста конкуренции европейских держав: США, Японии и России за источники сырья и рынки сбыта промышленных товаров - Великобритания сохраняла позицию одного из мировых центров силы. Стратегической целью британской политической и интеллектуальной элиты было сохранение преимуществ в формирующейся мировой экономике и в глобальном разделении труда. Достижение этой цели было возможно при условии свободы маневра материальными ресурсами и при способности к силовому контролю мировых коммуникаций и рынков. Главным инструментом имперской экспансии и эксплуатации колониальной периферии был Великий флот (Grand Fleet), который позволял Великобритании быстро и эффективно проецировать силу в любую точку земного шара. Но флот сам по себе не мог обеспечить стабильное функционирование и развитие имперской экономики. Для этого требовалось формирование инфраструктуры глобальных коммуникаций, которая была бы способна обеспечить быстрое перемещение людей, капиталов, товаров и услуг по всем континентам.

Британские интеллектуалы, создавая концепцию «нового империализма» как теоретическую модель развития Британской империи в динамично изменяющихся условиях, считали, что Великобритания сможет сохранить свою мировую гегемонию, только если опередит своих конкурентов в использовании и развитии новейших технологий транспорта и связи [1]. Главными «прорывными» коммуникационными технологиями

в конце XIX века были пароходы и телеграф. Пароходы конца XIX века потребляли большое количество угля и нуждались в частом пополнении его запасов. Кроме того, их машины были довольно ненадежными и требовали регулярного ремонта. Поэтому стабильность и рентабельность пароходного сообщения на океанских коммуникациях зависела от наличия сети угольных станций и доков, размещенных в удобных гаванях, имеющих квалифицированный персонал и достаточные запасы высококачественного топлива. А. С. Хард полагал, что страна, имеющая флот без угля, подобна человеку с трубкой, но без табака. В современном мире «уголь правит судьбами наций... Уголь - источник нашего коммерческого процветания и секрет нашего морского превосходства... Уголь - это первый реквизит империи, т.к. флот обещает стать сильнейшим звеном, соединяющим в одно великое англоговорящее содружество население 10 миллионов квадратных миль разбросанных территорий, над которыми развевается *Юнион Джек*» [3; 4].

При этом британские аналитики в первую очередь заботились о нуждах военно-морского флота, а уже затем - о торговом судоходстве. В 1882 г. Королевская комиссия приняла перспективное решение об увеличении количества угольных станций. В 1895 г. британский парламент принял закон с «гигантской схемой» комплексного развития инфраструктуры военно-морского флота. Предполагалась модернизация военно-морских баз на Гибралтаре и Мальте в Средиземном море, Тринкомали на Цейлоне, а также в Саймонстауне (Капская колония), в Гонконге, Сиднее, Галифаксе, Эскимальте, Кингстоне на Ямайке и на Бермудских островах.

Новейшие британские броненосцы могли ремонтироваться в трех доках на Мальте и в двух в Гонконге. По одному новейшему доку имели базы в Сиднее, Саймонстауне, Галифаксе и Эскимальте. Кроме того, в Атлантическом океане британский флот мог базироваться у африканского побережья в Сьерра-Леоне и на острове Св. Елены, а в Вест-Индии на острове Св. Люции. В Индийском океане к его услугам были базы в Сингапуре, Бомбее, Коломбо, Карачи, Адене, на островах Занзибар и Маврикий, а также на острове Перим в Красном море. Эти базы были менее удобны, т.к. не имели доков. Поэтому планировалось строительство двух доков в Гибралтаре и создание базы в Окленде (Новая Зеландия) [4].

В глобальной сети британских военно-морских баз были особо важны базы, охраняющие путь из Великобритании через Суэцкий канал в Индию и Азиатско-Тихоокеанский регион. Они располагались на Гибралтаре и Мальте в Средиземном море, и на выходе из Красного моря в Индийский океан в Адене. Не менее важной была база на Бермудских островах, которая являлась «домиком привратника» у атлантического побережья США. Британские океанские патрули с Бермуд могли взаимодействовать с патрулями из канадского Галифакса и с Ямайки. В схеме А. Харда Канада играла роль «ворот с привратником в империи». В случае войны войска из метрополии через Канаду должны были отправиться в Австралию и Новую Зеландию. Британская эскадра, базирующаяся на острове Ванкувер, должна была обеспечить доминирование в северной части Тихого океана, в то время как эскадра, базирующаяся в Сиднее, контролировала его южную часть [3; 4].

А. Хард видел в «парламентской» схеме расположения военно-морских баз и угольных станций две большие «прорехи». Во-первых, британский флот не мог пополнять запасы угля у всего побережья Северо-Западной Африки, на протяжении 2 тысяч миль от Гибралтара до Сьерра-Леоне. В случае войны британские патрульные корабли должны были сопровождаться угольными транспортом, что существенно снижало их скорость и боеготовность. Во-вторых, британские базы были крайне неравномерно распределены в южной части АТР. По мнению автора, база в Сиднее позволяла на удовлетворительном уровне обеспечить безопасность южного побережья Австралии и Новой Зеландии, но на северном побережье Зеленого континента Гранд Флит не имел ни баз, ни доков. Это было недопустимо в условиях нарастающей конкуренции европейских держав в Тихом океане, при ускоренном вооружении Японии и начинающейся борьбе за раздел Китая. Хард предлагает создать базу на острове Четверга, самом малом в Торресовом проливе у северного побережья Австралии. Залатать «прорехи» было крайне важно, потому что «от силы слабейшего звена зависело сохранение мира и коммерческого процветания» всей империи. По плану Харда, военно-морские базы у побережья Западной Африки и Северной Австралии станут «завершающими звеньями в великой имперской цепи, которую начали создавать наши предки и которую мы должны завершить... Империя - это карета, ее лошади - это угольные станции, военные корабли и колонии, а водитель представлен правительством со штаб-квартирой в Лондоне [4].

К. А. Моринг считал необходимым дополнить систему океанских коммуникаций сетью трансконтинентальных железных дорог. Он обратил внимание на опасность конкуренции, возникшую в результате строительства Россией Транссибирской железной дороги. Эта дорога соединила Петербург и Москву с Манчжурией, превратив контроль северо-восточного Китая в «виртуальный проект России». Автор отметил дешевизну, скорость и комфорт путешествия из Европы в Китай по железной дороге через Сибирь в сравнении с довольно утомительным и дорогостоящим путешествием на пароходе через Суэцкий канал и Индийский океан. Поездка в вагоне 1-го класса, движущимся со скоростью 30 миль в час, с питанием в течение 17 дней, от Петербурга до Владивостока, а затем на пароходе до Шанхая стоила 390 рублей (40 ф. ст.). Более продолжительное путешествие из Великобритании в Шанхай через Суэцкий канал обходилось уже в 80 ф. ст. [5].

К. А. Моринг противопоставлял «апатию» Великобритании и «энергию» России, которую она проявила в строительстве железных дорог в Сибири и на Дальнем Востоке. Для британского эксперта русская государственная и военная политика отличалась преемственностью традиций, устойчивостью и последовательностью в достижении поставленных целей, а британская политика варьировалась в зависимости от перипетий межпартийной борьбы, парламентских дебатов и «потребностей момента». Британские министры передавали

обществу ответственность за все государственные инициативы и в результате этого негативно относились к рискованным предприятиям, требующим международного сотрудничества.

По географическим причинам британское доминирование на океанских коммуникациях оказывалось бесполезным в конкуренции за рынки континентального Китая. Поэтому Моринг предлагал строительство альтернативной железной дороги в противовес «русскому траверзу», которая должна была обеспечить возможность сухопутного путешествия из Лондона в Шанхай в обход российской территории и объединить все британские сферы влияния в Африке и Азии от Средиземного моря до бассейна Янцзы. Эта железная дорога превращала Великобританию в единовластную «хозяйку Южной Азии» и блокировала доступ других европейских держав ко всему побережью Индийского океана.

Автор считал, что центральная часть этой Трансзиатской магистрали уже построена в Индии от Карачи на западе до Ассама на востоке. Еще в 1872 г. комитет палаты общин британского парламента рекомендовал начать строительство железной дороги на «западном фланге», от средиземноморского побережья Сирии до Персидского залива. Этот проект стал еще более реальным после покупки правительством Дизраэли контрольного пакета акций Суэцкого канала и установления в 1882 г. политического контроля над Египтом. Таким образом, Великобритания получила постоянное право контроля этой «центральной позиции трех континентов» и «дома на середине пути» из Европы на Восток [Ibidem].

Если путь на пароходе из Александрии до Карачи через Суэц и Красное море занимает 9-10 суток, то по железной дороге через Синайский полуостров, Северную Аравию и Белуджистан можно будет добраться за 3 суток. На этой «стерильной полосе» пустынь отсутствовали горы, реки и другие географические препятствия. Железная дорога, пролегающая по долинам рек Евфрат, Каруна и Шатт-эль-Араб, обеспечит развитие в этих турецких и персидских провинциях британской коммерции, выведя их из экономической депрессии. Главной трудностью этого проекта являлось строительство железной дороги через территории, находящиеся вне прямого политического и военного контроля Великобритании. В таких случаях важно обеспечить должный уровень международного сотрудничества. Британский эксперт полагал, что дипломаты Ее Величества обладают достаточным влиянием, чтобы получить разрешение на строительство и гарантии безопасности перевозок на территории Персии и Османской империи.

Железная дорога от Карачи до Порт-Саида с южным ответвлением в Мекку и Медину должна была значительно облегчить поездки мусульманских паломников из Индии в священные места Аравии и Месопотамии. Через систему индийских железных дорог путешественник мог беспрепятственно добраться в Мандалай в Бирме. Но из Бирмы железную дорогу необходимо продолжить на «восточном фланге», до Кунлонга в юго-западной китайской провинции Сычуань, а затем по долине Янцзы к побережью Тихого океана с ответвлениями на Пекин и Тяньцзинь. Таким образом, будет проложен путь к «великой цели в Китае... Шанхаю, великому входному порту и коммерческому центру Среднего Королевства, к месту встречи восточных и западных пароходных линий». Британцы из Индии смогут свободно путешествовать в долину Янцзы, которая является «водным путем, не имеющим соперников» и, кроме того, «нашей специальной политической и коммерческой сферой, и которая играет уникальную роль в китайской космографии» [Ibidem]. От Мадраса на пароходе не сложно добраться в Перт на западном побережье Австралии. Но развитие внутренних пустынных областей Зеленого континента и создание единой экономики Австралийской федерации требуют строительства транс-австралийской железной дороги от Перта до Сиднея. Но «игра стоит свеч»: если морской путь из Перта в Сидней вокруг Австралии занимает от 18 до 24 дней, то по железной дороге, «напрямую», можно будет проехать за 4 дня [Ibidem].

Развитие морских и сухопутных транспортных коммуникаций в глобальном масштабе было неразрывно связано с развитием телеграфных линий связи. Эффективная защита глобальных интересов империи была возможна только при оперативном передвижении 8 «иностранных эскадр» британского флота в те места, где будут возникать кризисы и конфликты. Успех такого маневрирования в глобальном масштабе в первую очередь зависел от своевременной передачи команд по телеграфным линиям, связывающим «замкнутый круг» внешних постов Гранд Флита. «Использование флота как эффективного и мобильного оружия очень сильно зависит от совершенства кабельных коммуникаций между различными блоками империи... подводные кабели - это нервы империи, уничтожающие расстояние и связывающие материнскую страну и ее детей вместе перед лицом врага» [3].

Во второй половине XIX века появились технологии прокладки кабельной связи по дну океанов. В 1866 г. подводный телеграфный кабель соединил Великобританию с Канадой, а в 1872 г. - с Австралией. Это было только началом развития общеимперской системы коммуникаций. Одна из стратегических телеграфных линий была проложена из Корнуэлла в Лиссабон и там разветвлялась на запад и восток. Западная линия шла в Канаду и Южную Африку, а восточная линия через Аден соединяла метрополию с Индией, Гонконгом, Австралией и Новой Зеландией [Ibidem].

Британский историк флота Г. Уилсон подчеркивал, что создание глобальной сети подводных телеграфных линий обеспечит не только экономическое взаимодействие различных частей империи, но и ее безопасность. Телеграфные коммуникации сделали мир меньше и позволяют легче обнаруживать вражеские крейсера. Г. Уилсон, как и А. Хард считали, что конкурирующие державы в случае конфликта постараются вывести телеграфные линии из строя. Такую «кабельную опасность» можно устранить через создание дублирующих телеграфных линий. Так, линия из США в Великобританию через Кубу может быть блокирована

в случае конфликта Великобритании с США или в случае восстания на Кубе. Поэтому необходимо проложить кабель из Галифакса на атлантическом побережье Канады через Ямайку и Бермудские острова в Британской Вест-Индии. Телеграфные системы в Южной и Восточной Африке зависят от кабеля, проходящего через Лиссабон, и также могут быть перерезаны. В этом случае необходимо проложить линию из Галифакса в Ванкувер на тихоокеанском побережье вдоль Канадской Тихоокеанской железной дороги.

Далее необходимо проложить три дополнительные линии. Первая линия пройдет через о-ва Фиджи с дальнейшим разветвлением к восточной Австралии и Новой Зеландии. Телеграфная линия по суше свяжет восточное и западное побережье Австралии и с Земли Короля Георга пойдет в Индийский океан, связав Кокосовые острова, Маврикий и далее Наталь и Капскую колонию в Британской Южной Африке. В этой схеме Кокосовые острова являются «важным телеграфным центром», соединяющим линию из Австралии с линиями из Коломбо, Тринкомали, Гонконга и Сингапура. Другим телеграфным «перекрестком» станет Маврикий, на котором соединятся линии из Австралии, Адена и Бомбея. Станция в Кейптауне обеспечит связь британских баз в Тихом и Индийском океанах с базами в Атлантическом океане, на Бермудах, острове Св. Елены, Барбадосе, Аскенсьоне и в Галифаксе. Во всех этих направлениях кабеля будут проходить по глубоководным зонам и находиться в безопасности [Ibidem; 6].

Депутат палаты общин Дж. Хеникер Хитон подчеркивал социальный аспект функционирования имперской системы телеграфной связи. Быстродействующие и дешевые системы связи должны укрепить родственные и дружеские симпатии жителей метрополии и колоний, стать «цементом империи» и условием ее консолидации. Почта и телеграф - это средства интенсификации взаимных симпатий, «чувства солидарности» и утверждения «концепции имперского единства как братства британских народов». Если британское бизнес-сообщество - это «центральный мозг», а Лондон - центр «глобальной сети» и «главный источник энергии», то телеграфные кабели - это «нервная система нашей империи» [2].

Работа Дж. Хеникер Хитона позволяет рассматривать концепцию «нового империализма» как комплексную модель развития Британской империи в глобальном измерении. Британское экспертное сообщество, в первую очередь, ставило задачи расширения экономического пространства империи, контроля источников сырья и рынков сбыта промышленной продукции. Это, в свою очередь, требовало обеспечения безопасности имперских коммуникаций через создание глобальной сети военно-морских баз, сухопутных и морских путей сообщения, телеграфных линий. Но Британская империя была не только экономической, но и социокультурной системой, в которой новейшие средства связи должны были объединить население метрополии и колоний в органичную целостность.

Список литературы

1. **Богомолов С. А.** Концепция «нового империализма» в Великобритании в конце XIX века: англосаксонская версия глобализации // Исторические, философские, политические, юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2011. № 2 (8): в 3-х ч. Ч. III. С. 39-42.
2. **Henniker Heaton J.** An Imperial Telegraph System // *The Nineteenth Century*. 1899. № 268. June. P. 906-914.
3. **Hurd A. S.** An All-British Cable System. Cables as Auxiliary Weapons of Imperial Defense // *Ibidem*. № 264. February. P. 226-234.
4. **Hurd A. S.** Coal, Trade and Empire // *Ibidem*. 1898. № 261. November. P. 718-723.
5. **Moreing C. A.** An All-British Railway to China // *Ibidem*. 1899. № 271. September. P. 484-492.
6. **Wilson H. W.** The Naval Situation // *Ibidem*. № 266. April. P. 220-235.

“NEW IMPERIALISM” CONCEPTION IN GREAT BRITAIN AT THE END OF THE XIXTH CENTURY: PROJECTING THE INFRASTRUCTURE OF GLOBAL COMMUNICATIONS

Sergei Aleksandrovich Bogomolov, Ph. D. in History, Associate Professor
Department of State and Law Theory and History
Juridical Faculty
Ul'yanovsk State University
Bogomolov_SA@mail.ru

The article contains the brief analysis of “new imperialism” conception in Great Britain at the end of the XIXth century as the theoretical model of the development of the system of the infrastructure of global communications, steamship transport and telegraph. The author analyzes the publications of A. S. Hurd, C. A. Moreing, H. W. Wilson and J. Henniker Heaton on this problem and supposes that British politicians and experts created the effective model of the creation of the infrastructure system of global communications as the instrument of the British empire development.

Key words and phrases: Great Britain; empire; “new imperialism”; globalization; global communications; steamship transport; telegraph.