
Концессии, изменившие мир

Иллюстрированное популярное издание



МОСКВА • 2014



УДК 316.3/.4 (100)

ББК 65.04 (0)

Б60

Бик Светлана
Радзиевский Андрей

Б60 Концессии, изменившие мир. Иллюстрированное популярное издание/ С.И. Бик, А.С. Радзиевский.
Москва: Издательство «Коттон лейбл», 2014. – 224 с. – 576 ил.
ISBN 978-5-91487-044-4

Книга «Концессии, изменившие мир» рассказывает о различных проектах, которые были реализованы и реализуются в настоящее время на основе государственно-частного партнерства и, в частности, на основе концессионных соглашений, в различных странах мира. В издание вошли примеры исторических предвестников концессионных отношений XV–XVIII веков, реализованных концессий XIX–XX веков, а также некоторые осуществляемые в настоящее время проекты, включая современную Россию. Тема книги раскрывается с использованием исторических фактов, опубликованных в открытых источниках, фотографий и архивных документов. Книга является иллюстрированным популярным изданием и будет интересна не только специалистам, но и широкому кругу читателей.

УДК 316.3/.4 (100)

ББК 65.04 (0)

ISBN 978-5-91487-044-4

© УК «Лидер»

ОТ АВТОРОВ

Третий раз в истории нашей страны тема концессий начинает воплощаться в материальных объектах – пусть пока немногих, но реализованных проектах.

Первый этап распространения концессий в хозяйственной жизни страны относится к ее дореволюционной истории, второй – к периоду НЭПа, начало третьему было положено в 2005 году специальным федеральным законом «О концессионных соглашениях».

В новейшей истории России уже есть дороги, по которым на автомобилях едут люди, есть спорткомплексы, в которых проходят соревнования, есть водопроводы, полигоны ТБО, аэропорты и поликлиники – и все это от проекта к проекту меняет жизнь людей к лучшему.

Мы хотели найти, увидеть и показать изменения мирового масштаба, которые привнесли «концессионные» проекты в историю человечества. Но одновременно с этим сочли равнозначными и достойными общего ряда положительные изменения уровня подростковой преступности, которые проявились после строительства физкультурно-оздоровительных комплексов в одном из регионов России.

Вот на такой волне мы собирали по сути лучшие практики и результаты сотрудничества участников государственно-частного партнерства разных периодов, стран и форматов, которые, правда, не всегда были документально оформле-

ны концессионным соглашением в современном понимании этого термина (и потому мы зачастую обрамляли слово «концессия» кавычками).

Но у каждого экономического процесса и у каждой юридической формы есть период становления, в течение которого опыт и его последующее осмысление оттачивали оптимальный формат. Так что на современную форму концессий повлияли и великие географические открытия Христофора Колумба, и опыт продажи Россией заморской Аляски с последующим инвестированием выручки в развитие железных дорог.

Погрузившись в сотни историй, собранных из разных источников, в информацию, порой весьма противоречивую, дошедшую до наших дней с большими «изъянами» в силу давности лет, авторы даже и не ставили задачу осветить все вошедшие в книгу проекты с исторической и экономической доскональностью – перед вами не научное исследование, а скромная попытка изложить во многом известные факты и истории в новом ракурсе и на новом этапе осмысления развития рынка ГЧП-проектов в России.

В нашей книге не только тексты, в ней – фотографии, гравюры, картины и документы, на основе которых во многом складывался рассказ о каждом проекте. Возможно, это издание подвигнет специалистов создать всемирную историю концессий – тема того заслуживает, и мы рады, что сделали в этом направлении первый шаг.

ВВЕДЕНИЕ

История человечества полна драматизма, в ней много спорного и неоднозначного. Оценки современников в отношении тех или иных событий со временем могут сильно отличаться от взгляда их потомков – не потому, что факты перестают быть фактами, а потому что изменения могут быть видны не сразу, как и роль этих изменений в контексте будущих событий...

В этой книге собраны истории и проекты, которые осуществлялись и осуществляются совместными усилиями государства и частного бизнеса. Такое партнерство по природе своей неизбежно вписано в исторический контекст времени и конкретные политические условия. И осмысливая, а затем представляя в виде печатного слова результаты такого партнерства, многие авторы зачастую сосредотачиваются именно на политической стороне вопроса – благо, для этого история дает самые весомые основания: сотрудничество власти и бизнеса изобилует примерами, достойными и детективов, и криминальных драм, и настоящих человеческих трагедий.

Еще никто не брался подсчитать, сколько конкретно концессий было заключено в процессе мирового развития, сколько проектов из них реализовано, а сколько потерпело неудачу. И в этой книге, конечно же, представлены далеко не все концессии – лишь малая толика, нельзя объять необъятное в одном небольшом издательском формате. История таких проектов, осуществленных в мире, еще не написана, досконально не исследована и не систематизирована – процесс только начался.

Но это не означает, что сама форма взаимоотношений государства и бизнеса на основе концессионных соглашений – нова, в том числе и для России. У этой темы есть богатая отечественная история: концессии не раз уже помогали России в самые сложные времена – и в процессе перехода от аграрного уклада к индустриальной экономике в царской России, и во времена новой экономической политики в первой трети XX века. Есть уже опыт такого сотрудничества и в современной России.

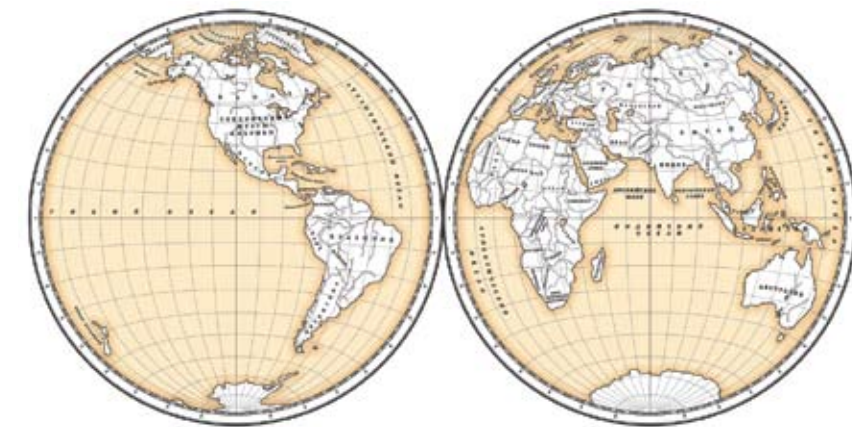
В книге «Концессии, изменившие мир» не будет политики, собранный в ней материал – о самих делах и проектах, о том, чего не было, а потом появилось, а само это дело было основано на механизме концессии.

В книге «Концессии, изменившие мир» не будет никаких штампов, идеологических выводов или вердиктов – мы не оцениваем поступки людей, которые инициировали или осуществили те или иные изменения.

В книге «Концессии, изменившие мир» не будет ограничений, какой мир меняли и меняют концеденты и концессионеры: принимаются равнозначными все миры – от международного до районного масштаба, от глобального географического до мировоззренческого и личного...

В структуре книги пять глав, в каждой из них своя тематическая линия. Точной сквозной хронологической последовательности не предусмотрено, но представлено общее развитие процесса от эпохи великих географических открытий и до наших дней.

Освоение территорий и мировое развитие



ЗЕМЛИ

РЫНКИ

МАРШРУТЫ

ЦЕННОСТИ

ЗЕМЛИ

1492 – 1504

Открытие Америки

1558 – начало XVII века

Освоение Сибири

1741 – 1867

Освоение Аляски

РЫНКИ

1849 – 1941

Французский селтльмент в Шанхае

1860 – 1948

Особая экономическая зона в Тяньцзине

1897 – 1903

Китайско-Восточная железная дорога

МАРШРУТЫ

1666 – 1681

Южный канал

1859 – 1869

Суэцкий канал

1860 – 1914

Панамский канал

ВСЕМИРНЫЕ ЦЕННОСТИ

1821 – 1922

Археологические открытия

1887 – 1889

Эйфелева башня

1990 – 1998

Реставрация Тадж-Махала



Рассматривая наш сегодняшний мир на картах не только физических, но и политических, экономических, и сравнивая их с картами разных эпох и разных стран, дошедшими до наших дней, наглядно видишь важнейшие изменения. Появлялись новые материки, острова и земли. Первые путешественники по морю и по суше чертили и перечерчивали новые и новые образы нашего мира.

Разные люди – знатные и не очень, зачастую не имевшие состояния, пускались в дорогу, как правило, при поддержке и покровительстве сильных мира сего. Царствующие особы, одновременно сомневаясь и доверяя их устремлениям, не только изыскивали средства для предприятия, но и одаривали смельчаков особыми привилегиями. Это было эффективным и действенным стимулом для первопроходцев, и они расширяли мир в представлениях современников, а потом благодаря грандиозным проектам по соединению морей и океанов прокладывали новые мировые маршруты.

Менялись границы государств, появлялись и умирали империи, рождались новые страны. А концессии помогали расширить всемирные рынки.

Удивительно, но именно концессионные договоры, которые плоть от плоти сухие формулировки, сохранили для нас множество всемирных ценностей – от древних произведений искусства и культуры, архитектурных памятников до сокрытых веками исторических фактов.



На пороге Нового времени



Экспедиции Христофора Колумба и открытие Америки

Материальную ценность настойчивости Христофора Колумба в достижении своей мечты – открыть новый путь в Индию – в Европе ощутили только после его смерти: с середины XVI века с южноамериканского континента в Старый Свет хлынул поток золота и серебра, что во многом стало причиной организации заморских экспедиций и акционерных предприятий.



Мореплавателю Христофору Колумбу (1451-1506)
Портрет кисти Себастьяно дель Пьомбо

Экспедициям Христофора Колумба (Cristoforo Colombo) посвящены сотни исследований, в них мореплавателю предстает в самых разных образах: от пирата, привыкшего силой захватывать чужое, до романтика, которого постоянно манили дальние берега. Как оно было на самом деле, сейчас уже не установишь, но, скорее всего, истина где-то посередине: он и умел захватывать, и любил мечтать.

Реальной движущей силой этого открытия была, конечно, экономика. Тщеславие Колумба лишь прибавляло процессу дополнительный колорит. Индийские товары в Европе пользовались невероятным спросом, и за право доминировать на этой территории соревновались несколько стран: Португалия, Нидерланды, Франция и, конечно же, Великобритания. Самый короткий путь к сказочным богатствам Индии был в зоне интереса любой из них. И Колумб, судя по всему, отправился к королям и монархам по очереди.

Из Португалии, где Колумбу отказал в поддержке король Жуан II (João II o Príncipe Perfeito), мореплавателю пришлось отправиться в соседнюю Кастилию. Испания к тому времени из всех сил отвоёвывала захваченные маврами территории, и денег в казне катастрофически не хватало. Здесь, как и в Португалии, проект Христофора Колумба был вынесен на специальную комиссию – и вердикт оказался тем же: в финансировании экспедиции отказать. После были многочисленные встречи с влиятельными торговцами и советниками, богатыми горожанами и мореходами....

17 апреля 1492 года, после долгих ожиданий, придворных хитросплетений и постоянных перипетий правящая в Кастилии и Леоне королевская чета – Фердинанд Арагонский и королева Изабелла Кастильская – согласились на сделку с Колумбом. В итоге был подписан знаменитый договор, который, пусть и с очень большой долей условности, можно считать одним из первых юридических документов, напрямую закрепивших партнерство государства и частного предпринимателя на условиях совместного вклада в проект, а затем постепенного возврата вложенных инвестиций.

Часть денег для своего проекта Колумб должен был собрать сам – ему позволили брать долги по налогам в казну с горожан города Палоса. Еще одну часть – 1,4 миллиона мараведи, эквива-



Маршруты путешествий Колумба в Америку. Первое плавание – 1492-1493, второе – 1493-1496, третье – 1498-1500, четвертое – 1502-1504.

Основные параметры проекта

Участники:

- Кастилия (с 1516 г. стала основой Испании). Договор с Колумбом подписали Фердинанд Арагонский и Изабелла Кастильская.
- Христофор Колумб. Согласно договору, все полученные им титулы и привилегии после смерти мореплавателя должны были перейти к его наследникам, однако впоследствии монопольное право Колумба было аннулировано.

Открытие и освоение новых земель – управление открытыми землями в качестве адмирала Кастилии, получение прибыли от торговли добытыми на открытых землях ресурсами.

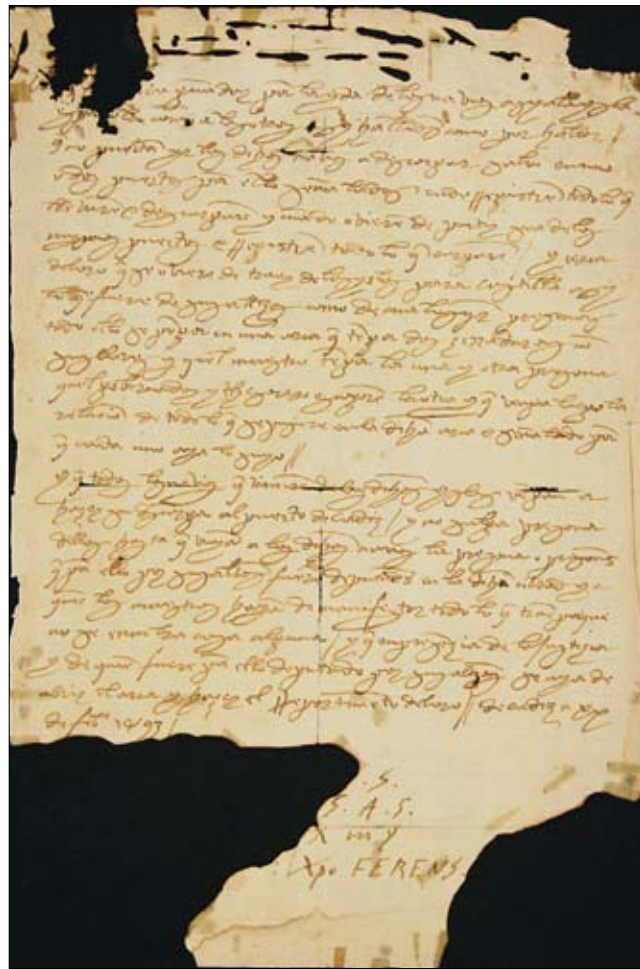
Открытие Нового Света: Больших Антильских островов, Малых Антильских островов, ряда мелких островов в Карибском море и острова Тринидад у берегов Южной Америки.

Договор был подписан 17 апреля 1492 г. Первая экспедиция в рамках договора состоялась в 1492 г. Окончание действия концессионного договора растянулось с 1495 до 1506 г. Вкладом правительства Кастилии в проект Колумба стали 1,4 миллиона мараведи и переуступка мореплавателю долгов города Палоса перед казной. Христофор Колумб в качестве своего вклада построил на средства, взятые в долг у Мартина Алонсо Пинсона, один из трех кораблей.

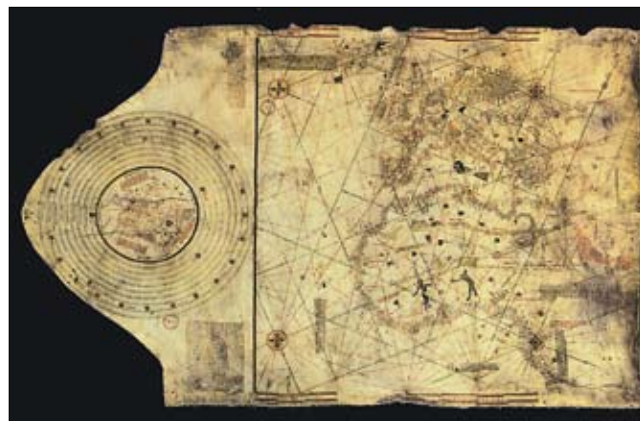
По условиям договора правительство Кастилии получало 90%, а Христофор Колумб – 10% от всех найденных и привезенных природных ресурсов и товаров, за вычетом расходов концессионера.



Реплики кораблей: «Нинья», «Пинта» и «Санта-Мария» перед отплытием в Чикаго на Колумбовскую выставку. 1893 г.



Письмо Колумба, описывает новые открытые земли, которые он называет Ост-Индия. Кадис, Испания. 20 ноября 1493 г.

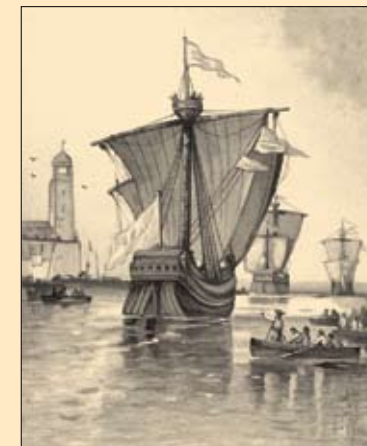


Карта, составленная Христофором Колумбом и его братом Бартоломео. 1490 г.

лентных примерно годовой выплате «гонорара» для 300 моряков, – вложили в совместное предприятие коронованные партнеры. А оставшуюся долю – восьмую часть стоимости всей экспедиции – Колумб обязался вложить из своих собственных средств. Но их не было! Выручил палосский мореход Мартин Алонсо Пинсон, он частично ссудил Колумбу денег, а также снарядил корабль «Пинта», который впоследствии стал одним из самых упоминаемых кораблей в мире.

Подписанный кастильскими монархами договор гласил: «Со всех и со всяческих товаров, будь то жемчуг или драгоценные камни, золото или серебро, пряности и другие вещи и товары любого рода, вида и наименования, которые будут куплены, обменены, найдены или приобретены в пределах названного адмиральства, пожалованного отныне вашими высочествами упомянутому дону Христофору, да будет он иметь и да оставит он за собой десятую часть всего приобретенного, приняв в расчет все произведенные издержки таким образом, что из всего оставшегося чистым и свободным сможет он удержать названную десятую часть для самого себя и распорядиться ею по своему желанию, предоставив остальные девять частей вашим высочествам... Чтобы на всех кораблях, каковые ни снаряжались бы для названной торговли, всякий раз, когда бы они ни снаряжались, смог бы названный дон Христофор Колумб, если он того пожелает, оплатив восьмую часть всех издержек по снаряжению этих кораблей, получить и оставить себе восьмую долю вырученной прибыли».

Важнейшая для Колумба статья договора: «Их высочества, как господа морей-океанов, жалуют дону Кристобалю Колону (Христофора Колумба) в свои адмиралы всех островов и материков, которые он лично... откроет или приобретет в этих морях и океанах, а после его смерти [жалуют] его наследникам и потомкам навечно этот титул со всеми привилегиями и прерогативами, относящимися к нему... Их высочества назначают Колумба своим вице-королем и главным прави-



История первого путешествия Христофора Колумба в гравюрах XV–XVI веков: от подписания договора с монархами Кастилии Изабеллой и Фердинандом, до 12 октября 1492 г., когда путешественники пристали к одному из островов Багамского архипелага



Гробница Колумба (Кафедральный собор Севильи, Испания)

телем на... островах и материках, которые он... откроет или приобретет».

История Колумба не была триумфальной для него лично: инвестиции не окупались с ожидаемой быстротой. Заморские территории, уже объявленные под испанской юрисдикцией, требовали от испанского двора все больших расходов. А золотого дождя все еще не было. Так что после четырех плаваний, усложнившихся отношений с испанской королевской четой из-за многочисленных проблем в заморских землях – после всего сделанного и пережитого в 1499 году монопольное право Колумба на открытие новых земель было отменено официально. К этому времени португалец Васко да Гама (Vasco da Gama) обогнул с юга Африку и открыл-таки короткий морской путь в подлинную Индию... Тогда сильным мира сего, видимо, показалось, что земли, открытые Колумбом, не столь уж и интересны и по своему значению проигрывают богатому Востоку. Но мир после открытий Христофора Колумба принципиально изменился – человечество стояло на пороге Нового времени.

Результат

После экспедиции Колумба возникла система договоров («капитуляций»): организаторы заморских предприятий, частные лица, заключали договоры с короной и, получая титулы наместников (аделантадо) в открываемых ими землях, обязывались уделять короне определенную часть прибыли. Великие географические открытия, среди которых открытие Нового Света является, безусловно, знаковым, и последовавшие за ними международ-



Золотая монета 5 долларов США, выпущенная к 500-летию со дня открытия Америки. 1992 г.

ные торговые, экономические и финансовые отношения во многом стали причиной смены мировоззренческих эпох – эпоха Возрождения безвозвратно оттеснила Средневековье, новые знания о размерах Земли и ее месте во Вселенной заложили основы гуманистического мировоззрения, новая система отношений, по сути, привела к возникновению европоцентристского мира и экспансии европейской цивилизации в другие районы мира.

Семейный подряд на расширение границ



Освоение Сибирских земель

В истории освоения Сибири для династии купцов и предпринимателей Строгановых должна быть написана отдельная глава. Если бы не представители этого рода, как знать, сложилось бы государство Российское в современных границах... Во многом благодаря Строгановым произошло освоение Урала и присоединение Сибири, Россия получила выход к Тихому океану.

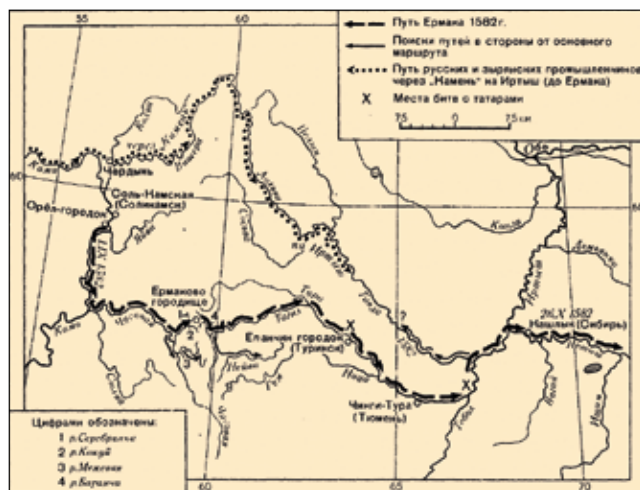


Аникей Фёдорович Строганов (1488-1570) – крупнейший русский предприниматель своего времени

Сотрудничество купцов Строгановых и российской власти насчитывало несколько веков. Еще в середине XV века Лука Строганов помог выкупить из ордынского плена великого князя Московского Василия II Тёмного. Внук Луки Строганова, Аника (Иоанникий) наблюдал по указу царя за торговлей англичан через Белое море.

Иван IV Грозный выделил среднему сыну Аники, Григорию, 3,5 миллиона десятин земли на Северо-Западном Урале. В жалованной грамоте от 4 апреля 1558 года тот получал освобождение от налогов, право на создание собственного войска и на строительство городов. К концу XV века Строгановы владели более чем 10 миллионами десятин земли, поставляли соль, активно торговали пушниной, рыбой. На их землях разрешался свободный беспошлинный торг. Крестьяне несли государственные повинности через Строгановых.

По челобитной в 1566 году земли Строгановых были взяты в опричнину, а через два года



Поход Ермака в Сибирь. 1582 г.



Вотчина «господ баронов Строгановых» на карте 1745 г.

купцы получили разрешение на освоение земли по реке Чусовой. В 1574 году Иван Грозный выдал Григорию и его брату Якову грамоту, согласно которой они могли расширять свои владения за Урал.

В 1579 году Строгановы пригласили к себе на службу Ермака, в результате чего потерпел поражение вторгшийся летом 1582 года в их пределы татарский царевич Алей. Появилась возможность двигаться в наступление на территории хана Кучума. 1 сентября 1582 года Ермак высту-

Основные параметры проекта

Участники:

- Российское государство.
- Представители династии Строгановых: Иоанникий (Аника) Строганов – середина XV в., Григорий и Яков Строгановы – 1558-1568, Никита Строганов – 1590-1597, Максим Яковлевич и Никита Григорьевич Строгановы – начало XVII в.

В основном договоры представляли собой уступки государством земель в управление в обмен на развитие и удержание данных пространств за Россией.

Партнерство государства с купцами Строгановыми было реализовано в период с середины XV в. по XVII в. Строгановы были богатейшей династией вплоть до революции, но таких комфортных условий договора, как своя армия, свои налоги, свои законы уже не имели.

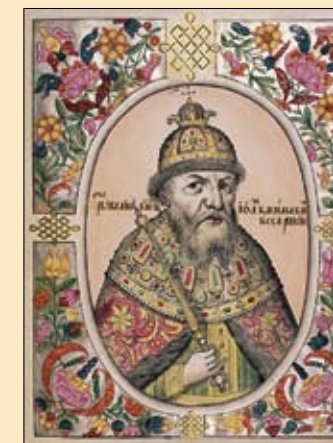
Правительство России не вложило ни копейки, предоставляя предпринимателям права и привилегии управлять освоенными землями и торговать природными ресурсами.

Строгановы вкладывали средства в освоение новых земель, организацию производства, армии, построение логистических бизнес-цепочек.

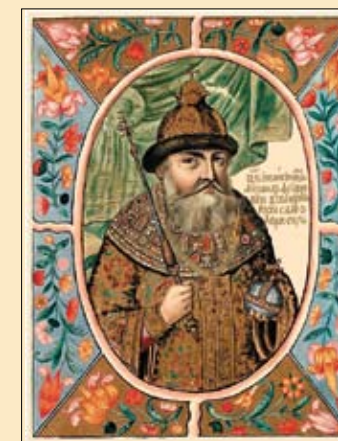
Российское государство получило новые земли, охрану границ увеличивающейся империи, стабильные поставки в центральную часть страны сибирских богатств (соль, металлы, пушнина), налоги и подати с новых территорий.

Представители династии Строгановых получали проценты от сборов налогов и податей в казну; имея монопольное право разработки месторождений и копий Сибири; кроме того, промышленники получали 100% прибыли от добытых природных ресурсов и продажи пушнины.

пил в поход. Уже 26 октября 1582 года атаман со своим отрядом был в покоренной столице сибирского ханства – городе Искер. Ермак с Иртыша направил своего атамана Ивана Кольцо с посланием к Ивану Грозному. В результате на помощь Ермаку в Сибирь царь послал отряды князя Болховского и Глухова. Спустя два года после гибели Ермака, в 1586 году, царские войска завоевывали Сибирь



Жалованная грамота царя Ивана IV Васильевича Григорию Аникеевичу Строганову на постройку и вооружение городка на р. Каме, а также на судебные и финансовые льготы. 2 января 1564 г.



Жалованная грамота царя Михаила Фёдоровича Максиму Яковлевичу Строганову с подтверждением грамот на владение вотчиной на р. Чусовой и Яике. 30 июля 1614 г.





1



2



3



4

1. Герб Григория Строганова (фонд Российской государственной библиотеки).
2. Вид старинного дома Строгановых в Сольвычегорске. Гравюра академика ИХА И. Ческого. 1842 г.
3. Солеварни в Соликамске. Е. Корнеев. 1810 г. 4. Соляная варница. Гравюра XIX в.



Бескрайние просторы Сибири

уже самостоятельно, но теперь сделать это было намного легче: Ермак, по выражению Карамзина, «нанес непоправимый удар татарской государственности». За Урал отправлялись все новые отряды стрельцов, и началось планомерное освоение Западной Сибири.

В 1590–1591 годах царь Фёдор Иоаннович «пожаловал» сыну Григория, Никите, владеть Орлом. Впоследствии Строгановы изложили Годуну проект подчинения племен к востоку от Оби, и 7 апреля 1597 года получили пожалование: более полумиллиона десятин земли на Каме.

Результат

Благодаря деятельности семьи Строгановых, из поколения в поколение верой и правдой служивших интересам Российского государства, началось великое движение русского народа от Уральского хребта на восток. Возникло мореплавание по Ледовитому океану между Архангельском и Обью. Казаки-землепроходцы освоили пути от Енисея в устье Лены и далее – на Индигирку и Колыму. Следуя из Якутска на восток, они вышли к Охотскому морю. В 1648 году отряд Семёна Дежнёва дошел до пролива, отделявшего Азию от Америки. Началось освоение русскими побережья Тихого океана. Россия получила выход к месторождениям Сибири, лесу, пушнине, считавшейся в те времена твер-

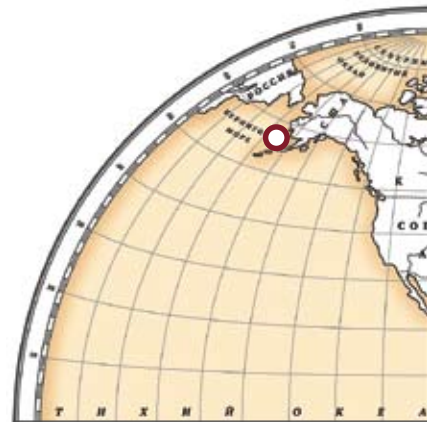
дой валютой. Строгановы не раз помогали государству.

В Смутное время начала XVII века, когда правительству Василия Шуйского нечем было выплачивать жалование стрельцам, Максим и Никита Строгановы оказали государству денежную и военную помощь. Из архивных материалов известно, что в Смутное время и в

годы правления Михаила Фёдоровича Романова Строгановы пожертвовали казне около 850 тысяч рублей, что по тем временам считалось просто астрономической суммой. Со времени Петра I члены семьи, будучи богатейшими людьми своего времени, шли в государственную службу дипломатами, военными, высшими чиновниками.



Монета Банка России
Серия «Древние города России»
Соликамск



Освоение и продажа русской Аляски

Под Российским небесным флагом

Аляска стала русской 15 июля 1741 года, когда корабль «Святой Павел» под командованием великого русского мореплавателя, капитана-командора Алексея Чирикова достиг острова, впоследствии получившего имя принца Уэльского. Однако первое русское поселение на острове Кадьяк (Kadiak) было основано в 1784 году купцом Григорием Шелиховым.

Коммерческое освоение русской Аляски началось после прихода туда Российско-Американской компании (РАК), указ о создании которой был издан Павлом I 8 июля 1799 года. В ее пользование передавались все промыслы на северо-восточном берегу Америки от 55 градуса с. ш. до Берингова пролива, на Алеутских и Курильских островах и других в северо-восточном направлении. Также РАК разрешалось производить «новые открытия и не только выше 55 градусов с.ш., но и к югу и занимать открываемые ею земли в Российское владение». При этом предоставлялись полные права на эксплуатацию земных недр и лесов, а также на торговлю со всеми «окололежащими державами». Основной статьей дохода стали меха калана и морского котика, а компания отчисляла в казну налоги с прибыли.

В 1802 году акции РАК приобрели члены царской семьи, что, судя по всему, было своеобразной рекламной акцией того времени.



Григорий Иванович Шелихов (1747-1795) – русский мореплаватель, промышленник и купец. Основатель первых русских поселений в Северной Америке

Вслед за августейшими особами в акционеры записались госчиновники разных мастей.

Хозяйственная деятельность компании на Аляске всегда находилась в жестких конкурентных условиях со стороны английских и американских торговцев, которые настраивали местное население против русских, тем самым пытаясь убрать конкурентов с Американского континента. В то же время ее собственность была разбросана на тысячи километров, составляла не один миллион рублей, а в Санкт-Петербурге директора не имели актуальной информации о положении дел, чтобы предъявить ее акционерам. Неразберихи в управленческих вопросах, да и еще и с учетом «скорости» почтовой связи, было в РАКе предостаточно. Нередко случались ошибки и в действиях самой компании на Аляске. К 1805 году ее непредвиденные затраты достигли 1,9 миллиона рублей. Дело шло к реальному банкротству.

Основные параметры проекта

Участники:

- Российское правительство.
- Российско-Американская компания (РАК).

8 июля 1799 г. Павел I издал указ о создании Российско-Американской компании, просуществовавшей до 1867 г.

Государство предоставило компании полные права на хозяйственную эксплуатацию земных недр и лесов и на торговлю со всеми «окололежащими державами».

РАК вкладывала деньги в освоение новых земель и развитие промыслов.

Правительство России получило 565 809 рублей в виде налогов и различных пошлин (с 1797 по 1816 г.), деньги за продажу Аляски.

Российско-Американская компания – 12 832 364 рублей прибыли от продажи пушны (с 1808 по 1819 г.).



Карта Русской Америки. Составлена Н.И. Holmberg. 1854 г.



Александр Андреевич Баранов (1746-1819)
Первый главный правитель русских поселений в Америке



Николай Петрович Резанов (1764-1807)
Один из основателей Российско-Американской компании



Иван Александрович Кузов (1765-1823)
Русский исследователь Аляски и Калифорнии

Однако промысел в 1804–1805 годах оказался исключительно богатым, и начиная с 1806 года РАК стала постепенно выходить из кризиса. Со второй половины 1810 года стоимость акций компании на бирже неуклонно росла. Через полтора года ее цена составляла 550 рублей, акционеры получили дивиденды по 45 рублей на акцию, в 1818 году котировки достигли рекордной величины в 606 рублей при дивидендах в 155 рублей.

В 1844 году компании был продлен патент на монопольную торговлю еще на 20 лет. РАК попыталась выйти на новые рынки: добыча угля, китобойный промысел и даже такая экзотика, как экспорт льда в Сан-Франциско. Однако эти шаги не были просчитаны и прибыли не принесли. К концу 50-х годов компания стремительно покатилась к банкротству. Внешние экономические условия не улучшали ситуации, рыночная конъюнктура в Китае и России – торговля



Вид селения в Новоархангельской крепости. Рисовал с натуры итурманский помощник Иван Васильев мая 3-го дня 1808 г.



Вид столицы Русской Америки – Новоархангельска с западного рейда. База русской тихоокеанской эскадры с 1860-х гг.



1



2



3



4



5



6



7



8

Фотографии Альфреда Л. Бродбента. 1885-1892 гг.: 1. Куттер «Корвин» отправляется на Аляску. 2. Байдарки, Порт-Кларенс. 3. Ситка (до 1867 г. Новоархангельск). 4. Торговая фактория у мыса Лисберн. 5. Дома на острове Кинг. 6. Группа туземцев с Сент-Майкла. 7. Морские котики, остров Св. Георгия. 8. Остров Св. Павла. Охота на морских котиков



Чек, полученный Россией на 7 200 000 долларов от правительства Соединенных Штатов за территории в Америке

помимо коммерческой деятельности в удаленных от российской столицы регионах, организовала 25 крупнейших морских экспедиций, из них 15 кругосветных. Были проведены блестящие географические исследования, в том числе Мирового океана. За время своего существования компания основала многие поселения, в том чис-

ле на Сахалине и в Приамурье. Благодаря деятельности РАК в течение нескольких десятилетий российское присутствие обеспечивалось по обе стороны Тихого океана, что позволило укрепить восточные границы России от Чукотки до Сахалина и защитить территорию от экспансии соседних государств.

Результат

30 марта 1867 года Россия получила 7,2 миллиона долларов от правительства Соединенных Штатов за территории в Америке. Из дальних колоний ушла не только Россия, в разное время мир был свидетелем распада разных империй: Португалия, Англия, Франция... Но Россия, возможно, единственная из них, сумела выручить за свой уход реальную осязаемую сумму денег, которая была проинвестирована в развитие железных дорог



Монета, выпущенная к 250-летию со дня открытия Русской Америки. Россия. 1990 г.

внутри России. А они, в свою очередь, повлияли на индустриальное развитие и освоение куда более пригодных для жизни людей территорий. Для управления огромной страной развитие транспорта было жизненно необходимо. Наряду с этим были в те времена у России и политические резоны, связанные с укреплением отношений с США. Кутузов ведь тоже сдал Москву, но защитил Россию – кто осмелится назвать полководца проигравшим?

Русский Париж в китайском Шанхае



Создание международного сэттльмента

«Это Колосс Родосский на глиняном цоколе...» – так написал в сентябре 1939 года в своей песне «Шанхай» Александр Вертинский о городе, приютившем его на восемь из двадцати двух лет скитаний на чужбине. И не только его, но еще тысячи бежавших от «красной чумы» русских. Однако не русские и не китайцы, а французы предоставили беженцам из России укрытие в своем квартале.



Шарль де Монтиньи (1805-1868) – французский дипломат, первый консул Французской концессии в Шанхае с января 1848 по июнь 1853 г.

По окончании опиумной войны в 1843 году китайцы объявили Шанхай открытым портом, и в городе, выгодно расположенном в устье реки Янцзы и идеально подходившем для развития торговли с Западом, многие иностранные торговцы стремились занять свою территорию. Первыми стали британцы, за ними потянулись французы, американцы и прочий иностранный торговый люд. Заходили в шанхайский порт и русские торговцы чаем. В 1860 году были учреждены Российское императорское генеральное консульство и Шанхайское отделение Русско-Китайского банка, первого совместного финансового учреждения двух стран. Вскоре колонисты из Великобритании, США и других стран создали в Шанхае Международный сэттльмент – особый квартал, который по существу был сдан властями Китая в аренду иным государствам. Отличились только французы: отказавшись примкнуть к союзникам, говорящим по-английски, они создали чуть в стороне



Карта Шанхая после Первой мировой войны. 1930 г. На чешском языке

собственную концессию – Французскую – особую территориальную юрисдикцию, где были установлены свои законы и правила жизни.

Власти Китая, заинтересованные в том, чтобы послевоенная жизнь налаживалась как можно быстрее, концессионеров всячески поддерживали. В Шанхае они проложили водопровод, в городе стали курсировать трамваи, а ночью улицы освещали газовые фонари. В тех районах города, где селились иностранцы, стали появляться новые современные дома, склады, порты и оптовые магазины. Для жителей создавались клубы, ипподромы, кафе и рестораны.



Военный комендант Французской концессии в Шанхае

Основные параметры проекта

Участники:

- Власти Китая.
- Генеральное консульство Франции в Шанхае, представлявшее интересы не только французских, но иных иностранных компаний и банков.

6 апреля 1849 г. французский консул в Шанхае Шарль де Монтиньи (Charles de Montigny) получил от шанхайского даотая документ, удостоверяющий, что часть территории в центре, на западе и на юге выделялась под французский селтльмент, а сам он был назначен главой Французской концессии.

Концессия просуществовала с 1849 по 1941 г.

В первое время представители французской территориальной концессии принимали участие в деятельности Муниципального совета Шанхайского международного селтльмента, однако покинули эту организацию в 1862 году – забот хватало и на своей территории. Во французском квартале сразу потребовалось создавать нечто подобное полиции, поскольку законность в селтльменте соблюдалась плохо: расцвела коррупция, мафиозные кланы воевали друг с другом, по улицам вечерами ходить стало просто опасно. Интересно, что на французскую территорию стали переселяться многие политические активисты



Полицейские Французской концессии в Шанхае. 1900 г.



1



2



3



4

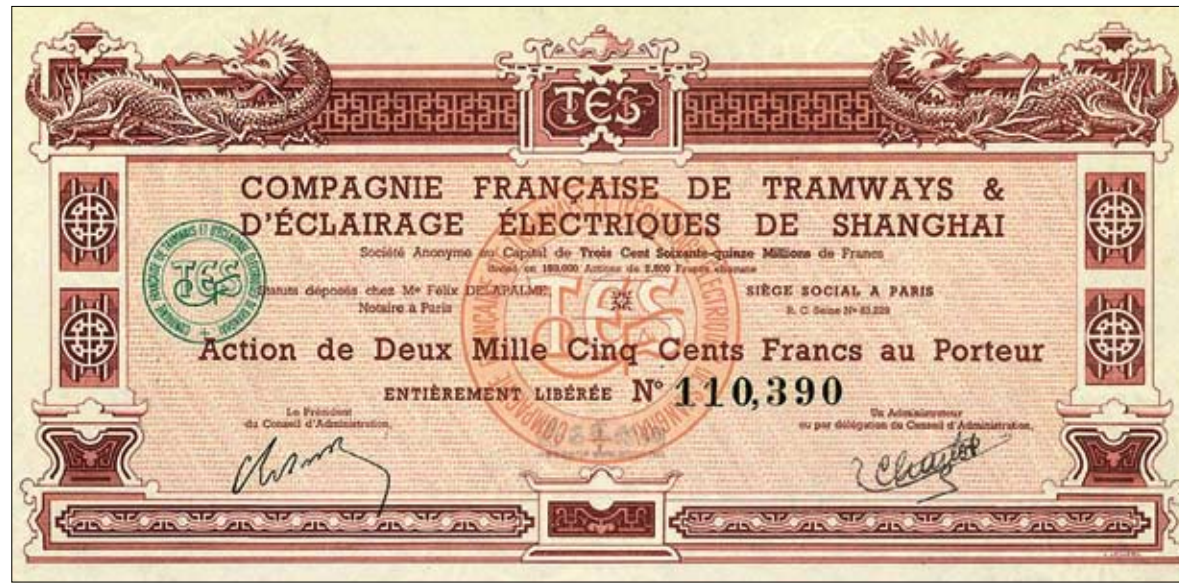


5



6

Виды Шанхая, фотографии 1915-1920 гг.:
1. Гавань, вид на север. 2. Вечер в общественном саду. 3. На набережной
4. Русско-Китайский банк. 5. Улицы города. 6. Гавань, вид на юг



Акции трамвайной компании Французской концессии в Шанхае. 1930-е гг.

Китай, здесь жили Чжоу Эньлай, Сунь Ятсен. Здесь же состоялось и первое собрание Китайской коммунистической партии.

Непрекращающийся приток капиталов из-за рубежа и высочайший торговый оборот обеспечивали кварталу подобие процветания. В западной части Французской концессии, районе одновременно деловом и рабочем, жили и трудились китайские и иностранные пролетарии. На востоке, в тихом фешенебельном квартале, сели-

лись аристократы и крупные торговцы. Вдоль набережной Бунд расположились особняки знати.

После Октябрьского переворота в России в Шанхай хлынул поток беженцев из Красной России. Благодаря появившимся русским в концессии бурно развивалась культура: многие известные деятели искусства предпочли перебраться на берега Янцзы. Французский квартал имел свой симфонический оркестр, балет, духовой оркестр. Почти все солидные заведения – рестораны, клубы,



Этикетки изделий чулочно-носочной фабрики Французской концессии в Шанхае



Налоговые поступления от аренды офиса юридической фирмой Tao Satoshi во Французской концессии. 1935 г.

кабаре, отели – с радостью брали в свой состав русских музыкантов.

Летом 1925 года, после перехода КВЖД в советско-китайское управление, сюда приехали бывшие служащие дороги. Неудивительно, что французский квартал был почти на треть заселен русскими эмигрантами, а в середине 30-х годов XX века одна из центральных улиц Французской концессии, Авеню Жоффр (Avenue Joffre, сейчас Huai Hai Zhong Road), в местном просторечии называлась Русской. Да и сама Французская концессия стала Русской, так как там проживало в четыре раза больше русских, чем французов.

Ко времени оккупации Маньчжурии японцами в 1934 году русских во Французской концессии насчитывалось уже 8 260 человек.

В 1941 году, с началом войны на Тихом океане, Япония оккупировала территорию Международного сеттльмента и Французской концессии. И только тогда Шанхайский Париж пал – Франция отказалась от прав на концессии.

Результат

В 30–40-е годы XX века творческая жизнь русского Шанхая была насыщенной: существовали десятки литературных кружков и обществ, выпускались газеты, работал драматический театр и балетная школа. Район французского квартала и до наших дней многие считают самым романтичным и удивительным кварталом Шанхая. Дома, построенные еще в начале XX века, уютные улочки с множеством кафе и парикмахерских, игровые залы, ателье и прочие атрибуты западного образа жизни – всё это резко контрастирует с окружающими район

китайскими реалиями. Французская концессия в Шанхае, несмотря на свое сугубо «деловое» имя, – понятие скорее не экономическое, а социальное и культурное. Удивительный опыт сближения Востока и Запада вряд ли стал бы успешным, если бы в его основе не лежали вполне определенные бизнес-интересы: стремительно развивающаяся торговля и привлечение капиталов из Европы. Традиции современного широкого сотрудничества Китая со всем миром были фактически заложены, в том числе, и во французском квартале Шанхая.



Золотая медаль за гражданские заслуги во Французской концессии в Шанхае. 1920-е гг.



«Это Колосс Родосский на глиняном цоколе, Это в зыбком болоте увязший кабан, И великие ламы торжественно прокляли Чужеземных богов его горький обман...»

Песня «Шанхай», 1939 г.

Публикуется впервые

Тяньцзиньский ковчег



Создание особой экономической зоны

«Тяньцзинь. Открыт 21 июня 1887 года, в юбилейный день царствования Ее Величавейшего Величества Королевы Виктории, и посвящается здоровью, удобству и отдыху всех иностранных резидентов...» – в тридцатые годы прошлого столетия этот текст на английском языке можно было прочесть на камне, приютившемся в одном из уголков старого парка Тяньцзиня.



Раздел Китая европейскими державами и Японией. Карикатура 1890-х гг.

До XIX века в Китае позволялось торговать иноземным купцам лишь в строго отведенных местах, определенных императорскими указами. Прав при этом иностранцы не имели никаких. Западные посольства требовали дипломатических гарантий для своих коммерсантов, миссионеров и дипломатов. Но китайские исторические традиции были непростые, и для соблюдения прав торговцев местам размещения европейских дипломатических учреждений постепенно придавался статус, независимый от китайских властей. Средоточием такого рода «дипломатических» концессий стал морской порт Тяньцзинь в 100 километрах от Пекина.

Самыми первыми концессиями в Тяньцзине были Британская и Французская (1860 г.). Следом добавились Японская (1888 г.) и Германская (1899 г.). Когда в 1900 году разразилось восстание, страны, принявшие участие его подавлении, тоже получили концессии: Австро-Венгрия и Италия

в 1901 году, через год тут обосновалась Бельгия, а в 1903 году – Россия. В каждой концессии были собственные школы, учреждения культуры, казармы и больницы.

Иностранцы, проживавшие на территориях концессий, пользовались защитой своих государств и освобождались от уплаты местных налогов и ответственности по китайским законам. Это позволяло, к примеру, англичанам при огромном грузообороте не платить таможенные пошлины. Набережная реки, где размещалась английская зона, служила причалом для небольших океанских судов и самоходных барж. С больших судов грузы перегружались на рейде в море. Противоположная сторона набережной была застроена капитальными 3–4-этажными складами разных паромных компаний и внешнеторговых фирм.

Основные параметры проекта

Участники:

- Правительство Китая.
- Западные посольства.

Правительство Китая выделило часть территории Тяньцзиня.

Западные посольства организовали местное самоуправление. Предприниматели вложили денежные средства и организовали предприятия.

Правительство Китая в результате получило рост товарооборота с ведущими странами мира, западные технологии и товары, а западные посольства и торговые представительства – товары Китая, новые рынки сбыта и безопасность торговцев.

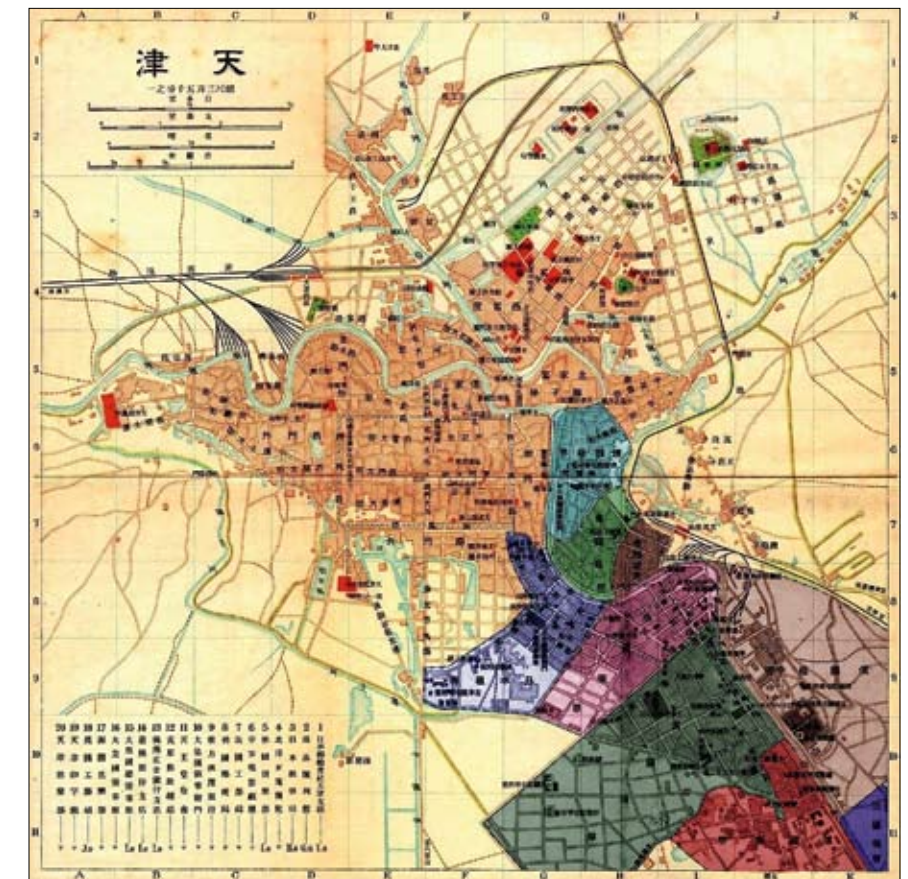
Концессии существовали с конца XIX в. по 1948 г.

ВОСТОЧНЫЙ БЕРЕГ ХАЙХЕ

- Австро-Венгрия
- Италия
- Россия (2 отдельных участка)
- Бельгия

ЗАПАДНЫЙ БЕРЕГ ХАЙХЕ

- Япония
- Франция
- Великобритания
- Германия



Карта Тяньцзиньских концессий. Начало XX в.



Константин Андреевич Анисимов (1850-1917) – русский военачальник, генерал-лейтенант. Участник военных действий в Китае 1900-1901 гг.



Алексей Дмитриевич Старцев (1838-1990) – русский предприниматель, член совета Французской концессии в Тяньцзине. Подарил городу землю, на которой был разбит парк Виктории

Ихэтуаньское восстание произошло именно по причине появления здесь европейцев и развернувшейся экономической деятельности. Строительство железных дорог, рост каботажного пароходства, создание почтово-телеграфной связи в зоне таких важнейших магистралей, как Великий канал и сухопутный правительственный тракт Ханькоу – Пекин, привели к потере работы и разорили носильщиков, лодочников, грузчиков,

хозяев постоянных дворов. Но именно Тяньцзиньские концессии внедрили современное машинное производство и развитие транспорта в Северном Китае. Объекты строились иностранными инженерами на иностранные займы.

К примеру, в 1904 году Китай подписал контракт с бельгийской компанией Compagnie de Tramways et d'Éclairage de Tientsin, который предоставил эксклюзивные права на строительство



Православная церковь в Русском парке. 1930 г.



Русско-Азиатский банк. 1900 г.



1



5



2



6



3



7



4



8

Иностранные концессии в Тяньцзине в открытках и фотографиях начала XX в.
1. Ранние концессии. 2. Французская концессия. 3. William Street, территория Немецкой концессии. 4. Русское консульство.
5. Виктория-роуд, территория Британской концессии. 6. Асахи-гай – центральная улица Японской концессии.
7. Площадь Марко, Итальянская концессия. 8. Главная улица Австрийской концессии



Тяньцзинь сегодня – слияние культур Европы и Китая

и управление системой электрического освещения и трамвайными линиями на срок 50 лет. В 1906 году в Тяньцзине начал функционировать первый в Китае электрический трамвай.

Были попытки организовать горнодобывающие предприятия, но реализация горных концессий требовала приобретения больших земельных площадей в районах месторождений угля и руды, а этот вопрос бойкотировало и правительство, и владельцы земель. Русские коммерсанты в Тяньцзине занимались экспортом пушнины, чая и других восточных товаров.

Российская концессия формально просуществовала под императорским флагом до середины 20-х годов. Немецкая и австрийская концессии в Тяньцзине перестали существовать после поражения Германии в Первой мировой войне. Фактически же немцы продолжали владеть имуществом своей бывшей концессии вплоть до 1945 года. Англия и Франция держали свои гарнизоны в Тяньцзине до 1940 года. Права на концессию и арендованные территории, а также права экстерриториальности в Китае официально ликвидировали в январе 1943 года.

Результат

В результате иностранного присутствия к концу XIX века рядом со старым китайским городом выросли современные европейские кварталы. А в XX веке Тяньцзинь стал локомотивом китайской индустриализации, крупнейшим центром тяжелой и легкой промышленности страны. С помощью европейских торговцев современное величие Китая и осознание его как одного из мировых центров политики заложено было именно в Тяньцзине.



Русская медаль за поход в Китай 1900-1901 гг.

Тяньцзиньские концессии сыграли роль плацдарма, с которого началось распространение современной западной индустрии в средневековой, по сути, империи, что в свою очередь создало основу для вхождения Китая в число великих мировых держав. В настоящее время городская зона Тяньцзиня является третьей по величине в континентальном Китае, здесь проживают почти 15 миллионов человек.

Большой азиатский путь



Строительство и эксплуатация Китайско-Восточной железной дороги

Концессия КВЖД планировалась на 80 лет, и должна была не только напрямую связать Читу с Владивостоком, но и помочь русской экспансии в Северо-Восточном Китае. Войны и революции заметно снизили ее эффективность, но уже в августе 1945-го дорога окупилась, обеспечив бесперебойное снабжение Красной Армии, громившей самураев в Маньчжурии.



Граф Сергей Юльевич Витте (1849-1915) – министр путей сообщения (1892), министр финансов (1892-1903)

В 1894 году, в ходе строительства Транссибирской магистрали, оказалось, что экономически целесообразнее прямить дальневосточный участок дороги, проложив трассу через Маньчжурию.

В мае 1896 года в Москве заключили секретный договор о российско-китайском военном союзе и постройке КВЖД, согласно которому права на строительство и использование КВЖД получал Русско-Китайский банк, созданный в конце 1895 года по инициативе бывшего министра путей сообщения, а в то время министра финансов России С.Ю. Витте. Первоначальный капитал банка составлял 6 миллионов золотых рублей, причем 40% этой суммы предоставил Петербургский международный банк, а 60% – французские банки. Расходы на строительство дороги превышали капитал банка, и часть финансирования привлекалась через выпуск ценных бумаг. Первая эмиссия облигаций объемом 15 миллионов рублей



1. Борис Васильевич Остроумов (1879-1944) – русский инженер
С апреля 1921 по октябрь 1924 – управляющий КВЖД
2. Александр Иосифович Югович (1842-1925 гг.) – главный инженер
строительства КВЖД



Карта КВЖД 1900 г.

в 1897 году распространялась самим банком, последующие – российским правительством.

К концу лета 1896 года был подписан контракт на постройку и эксплуатацию КВЖД, он предусматривал создание банком акционерного Общества Китайско-Восточной железной дороги. Российское правительство взяло на себя обязательства покрыть все расходы на эксплуатацию магистрали и обслуживание платежей по облига-

Основные параметры проекта

Участники:

- Правительство Китая, затем государство Манчжоу-Го.
- Общество Китайско-Восточной железной дороги (Русско-Китайский банк, подконтрольный правительству Российской Империи), впоследствии – Советская Россия.

Срок действия концессии устанавливался равным 80 годам с начала эксплуатации железной дороги, что было короче традиционного 99-летнего срока западноевропейских концессий в Китае. Реально КВЖД на условиях концессии функционировала с 1903 по 1935 г.

Строительство началось летом 1897 г., и 1 июля 1903 г. дорога была сдана в эксплуатацию.

Китайская сторона лишь предоставляла территорию под строительство.

Всего непосредственно на строительство дороги концессионером было потрачено более 375 миллионов рублей. Еще несколько десятков миллионов рублей пошло на модернизацию дороги накануне Первой мировой войны, так что общие инвестиции оцениваются историками на уровне примерно 0,5 миллиарда золотых рублей.

Подписанное 23 марта 1935 г. соглашение за отказ от участия в КВЖД предусматривало выплату 1/3 оговоренной суммы в 140 миллионов иен, в том числе 23 миллиона иен сразу. Хотя последующие выплаты и поставки японских товаров задерживались, к 1940 г. Советский Союз все-таки получил компенсацию.

циям. Государственные земли, необходимые для постройки и эксплуатации дороги, передавались обществу китайской стороной безвозмездно, а частные земли им выкупались.

Акционерное общество получало таможенные и налоговые льготы. Правительство Китая имело право досрочно выкупить КВЖД через 36 лет после ее эксплуатации с условием возмещения всех затрат общества с процентами. В конце срока действия концессии железная дорога переходила к Китаю.

Изыскательские работы на трассе прошли в рекордные сроки, и уже в 1898 году приступили



Фотографии из «Альбома служащих технического отдела Конторы
Главного Инженера по сооружению Китайской Восточной железной дороги. 1900-1903 г.г.»



Харбин. Здание Русско-Китайского банка. 1930-е гг.



Здание Новониколаевского отделения Русско-Китайского банка

к работам (на южном участке – в 1899 году). Строительство началось с двух сторон – из Владивостока и Читы. В том же году Россия получила от Китая концессию на строительство южной ветки КВЖД, выходящей на Порт-Артур, с площадкой под строительство порта Дальний (в н.в. – Далянь). После поражения в Русско-японской войне этот участок отошел к японцам. В это же время закладывается город Харбин, ставший экономическим центром Северо-Восточного Китая.

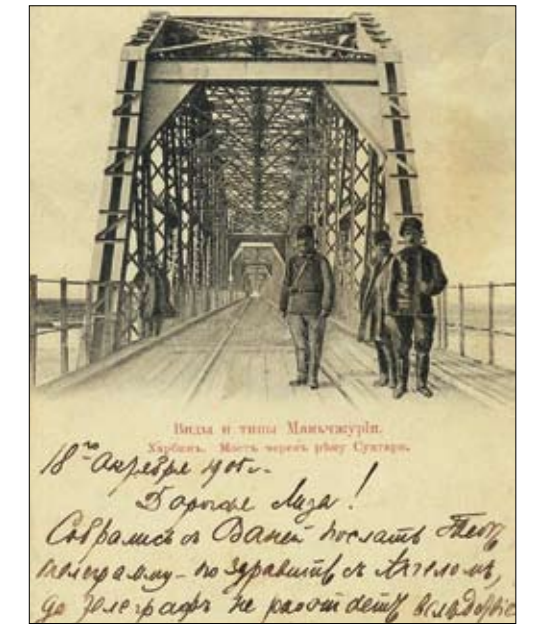
К лету 1900 года на КВЖД было уложено около 1,4 тысячи км путей (57%), на отдельных участках началось движение. Однако в Китае

вспыхнуло Ихэтуаньское восстание, и дорога была атакована. Восстанавливали и достраивали железную дорогу в ускоренном режиме, и в июне 1903 года она была готова. Некоторые доделки велись уже в ходе работы магистрали, включая период Русско-японской войны. Тогда для переброски войск было уложено 146 новых развязов (525 км путей).

Русско-японская война не дала КВЖД возможности сконцентрироваться на коммерческих перевозках. Но по ее окончании, с развитием экономического потенциала Китая, повысился спрос на гражданские перевозки, и экономика пред-

приятия пошла в гору. В 1915–1917 годах КВЖД от российского правительства даже не потребовались доплаты на эксплуатационные расходы.

Однако Гражданская война в России и последующая интервенция негативным образом повлияли на работу КВЖД, и грузооборот дороги в 1918 году сократился по сравнению с 1917 годом в 170 раз! В 1924 году Советский Союз и Китай установили дипломатические отношения, и СССР отказался от «специальных прав и привилегий». Это привело к ликвидации российских концессий в Харбине и ряде других китайских городов, однако КВЖД еще на четверть века осталась под управлением советской стороны. В начале 1950-х годов, на пике дружбы Сталина и Мао Цзэдуна, за три десятка лет до отмерянного концессией срока Китайско-Восточная железная дорога была передана КНР.



КВЖД, Харбин. Мост через р. Сунгари. Открытка 1905 г.

Результат

В результате концессионного соглашения была построена железная дорога, протяженность основной ветки которой составила 1726 км плюс подъездные пути, и на ней было построено 92 станции и 9 туннелей. Акционерному обществу принадлежали мастерские в Харбине, пароходная флотилия, электростанции, Чжалайнорские угольные копи.

Благодаря КВЖД в Северо-Восточном Китае резко активизировалась российская торговля, а русские предприниматели осуществили ряд инвестиционных проектов.

В целом к 1914 году российские частные вложения в регионе достигли почти 91 миллиона рублей, но это составляло

лишь 15% российских прямых инвестиций в Маньчжурии – остальное приходилось на саму КВЖД. Более полувека КВЖД находилась в центре событий на политической арене Северо-Восточной Азии и играла важную роль в развитии российско/советско-китайских торгово-экономических и политических отношений.

Сам факт постройки и работы железной дороги был продиктован особыми историческими условиями того времени. Часто это предприятие становилось объектом международных споров и конфликтов. Тем не менее, постройка КВЖД, несомненно, стала важным шагом в развитии экономики Северо-Восточного региона Китая.



Памятная медаль в честь сооружения туннеля сквозь Большой Хинган, 1901-1903 гг.



Облигация КВЖД в 100 кредитных рублей



Харбинский рубль



Мечта французских королей

Строительство и эксплуатация Южного канала

Говорят, для того чтобы в полной мере оценить величие эпохи Людовика XIV, нужно увидеть не Версаль, а Южный, или Лангедокский канал (Le Canal du Midi) – сооружение, невероятное по смелости решения и абсолютно гениальное с инженерной точки зрения. Идея строительства канала, соединяющего реку Гаронна (Garonne) с озером Этан-де-То (Étang de Thau), не давала покоя многим.

Канал был нужен Франции для прямого выхода в Атлантический океан и Средиземное море – в обход Иберийского (Пиренейского) полуострова. Это позволило бы избежать встреч с испанским флотом и пиратами, а также сокращало время в пути для транспортировки вина, зерна, масла, которыми богат юг, в Северную Европу.

Король Франциск I (François Ier) даже пригласил ко двору Леонардо да Винчи, надеясь на то, что великий итальянец сможет решить эту задачу. Но поиск инженерного решения упирался в сложный рельеф местности и недостаточность водных запасов, поэтому ни Франциску I, ни позже Генриху IV (Henri le Grand) реализовать эту идею так и не удалось.

В годы правления Людовика XIV (Louis le Grand), смельчаком, решившимся воплотить мечту французских королей в жизнь, стал Пьер-Поль Рике (Riquet de Bonrepos, Baron Pierre-Paul). За четыре десятилетия службы соляным инспекто-



Пьер-Поль Рике (1609-1680) – французский инженер, построивший Южный канал

ром, благодаря деловому чутью и выгодной женитьбе он сумел нажать приличное состояние – и все это вложил в проект. Рике был одержим этой идеей. Он создал макет канала с гидравлическими сооружениями, туннелем и мостами. В постоянных разъездах по региону между Средиземным морем и Тулузой проводил разведку местности и определял точные перепады высот на всей протяженности русла будущего канала. Тогда из Тулузы можно было выйти в Атлантику по водам Гаронны. Относительно уровня моря на отрезке до Тулузы канал должен подниматься до 189 метров, и именно этот факт расстраивал все предыдущие планы. Рике придумал решение: ручьи и реки Черных гор, что на юго-западе Франции, согласно его плану, следовало собрать в большом водохранилище, из которого канал бы подпитывался в самой высокой своей точке.

Сначала королевские инспекторы отклонили план и запретили строительство, а потом его поддержал министр финансов Жан-Батист Кольбер (Jean-Baptiste Colbert), и в 1665 году проект получил одобрение Людовика XIV. Уточнения

Основные параметры проекта

Участники:

- Правительство Франции.
- Пьер-Поль Рике.

Южный канал (Лангедокский) проходит от Тулузы до порта Сет, соединяя Средиземное море через Бискайский залив с Атлантическим океаном. Общая протяженность – 242 км, ширина – более 10 м, глубина – 2 м.

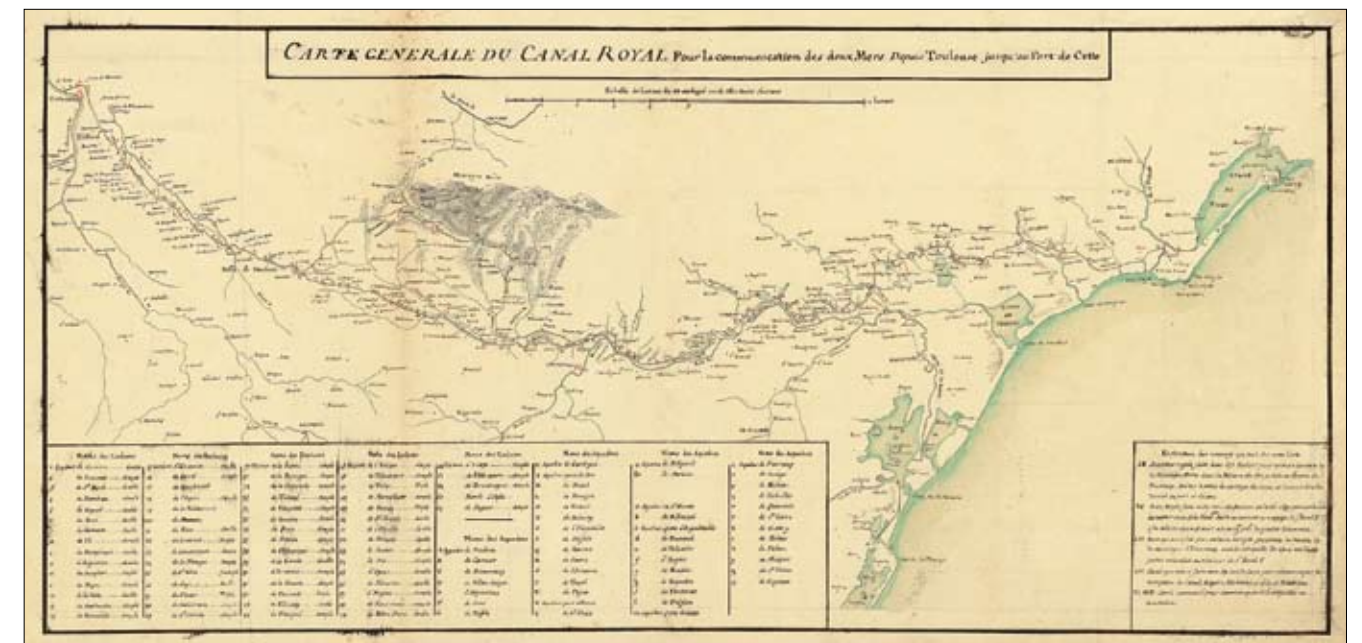
Договор с П.-П. Рике был подписан в 1665 г., строительство началось в 1666 г., и 19 мая 1681 г. канал был открыт.

До 1980 г. он эксплуатировался правительством в коммерческих целях, сейчас Южный канал – туристический маршрут.

Правительство Франции вложило в строительство канала 15 миллионов ливров. Пьер-Поль Рике – 2 миллиона ливров собственных сбережений.

В результате Франция получила прямой выход в Атлантический океан и Средиземное море.

Потомки Рике унаследовали права на эксплуатацию канала, но на возвращение первоначальных инвестиций ушло более 100 лет.



Карта Королевского Лангедокского канала. XVIII в.



Виды канала на почтовых открытках начала XX в.

разрабатывались уже ведущим военным инженером Франции шевалье де Клервилем (Chevalier de Clerville).

Южный канал стал первым концессионным объектом Франции. Ориентировочная стоимость канала составила 3 360 000 ливров. Начало работ и труд 12 тысяч строителей Рике оплачивал из собственных средств. Только в 1666 году король Людовик XIV финансировал проект из казны. В 1667 году началось строительство водохранилища Сент-Ферреоль (Bassin de Saint-Ferréol). 700-метровая дамба с толщиной основания 120 метров возвысилась над речным руслом на 30 метров. Плотина стала самым большим сооружением во Франции со времен римлян.

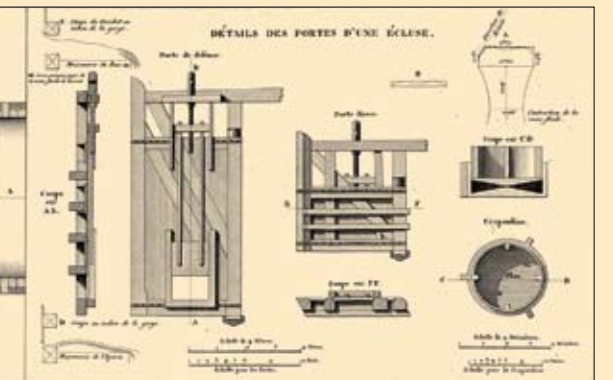
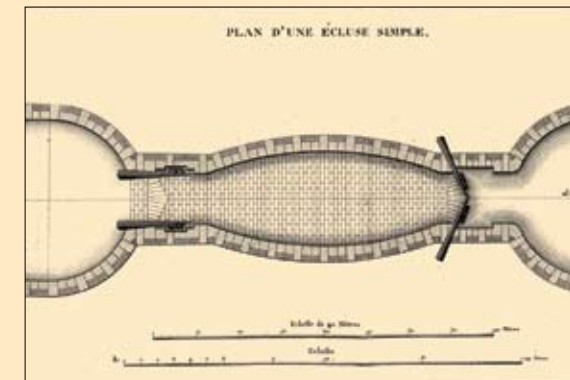
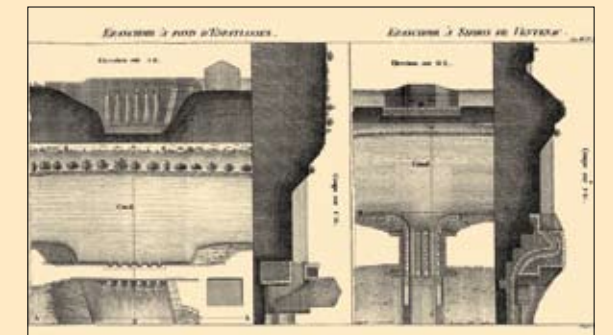
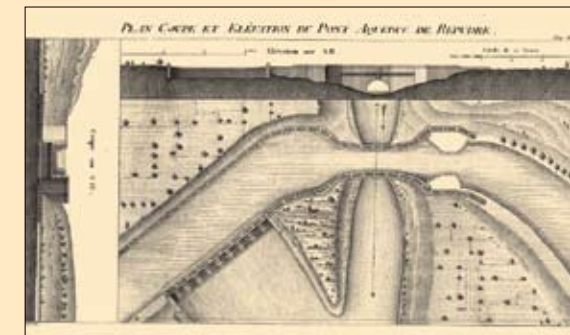
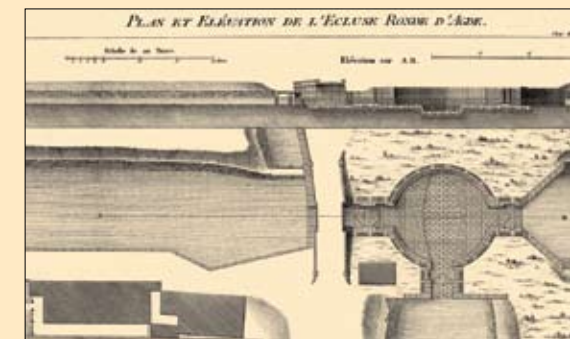
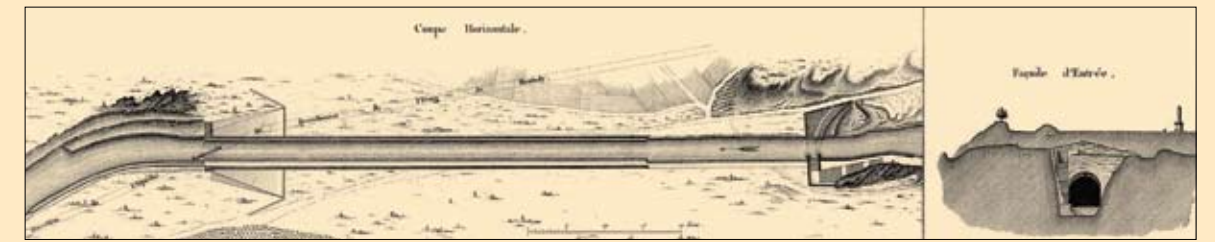
Канал сразу же оснастили 14 шлюзами, чтобы доставлять с Пиренеев необходимые материалы. Появился порт в горном городке Ревель

(Revel). Участки земли, необходимые для реализации проекта, правительство провинций выкупало у частных владельцев.

Летом 1668 года приступили к строительству второй очереди: Трибе – Этан. На всей протяженности Южного канала было создано около 328 различных гидротехнических сооружений: шлюзов, мостов и дамб. Всего в нем установлен 91 шлюз с общим перепадом высот 190 метров. Когда в 1880 году канал уперся в холмы, под ними был пробит уникальный в своем роде туннель Мальпа (Malpas, в переводе «плохой проход») длиной более 173 метров – самый первый в мире туннель для водного пути. Еще одной великолепной идеей была идея снабдить речные долины водными мостами. Больше не приходилось перекладывать груз на корабли у другого берега реки. На роль средиземноморского порта для будущего



Виды канала на почтовых открытках начала XX в.



Планы из книги «История Южного канала». 1804 г.



Водосброс Naurouze

канала Пьер-Поль Рике выбрал рыбацкий городок Сет (Sete). Ему принадлежит проект не только самого порта, но и всего города.

Все дома шлюзовых смотрителей Рике построил в едином стиле, а саму эту должность сделал пожизненной. Денежные сборы от 91 шлюза причитались самому инженеру, но впервые получить доход от проекта довелось лишь потомкам Рике.

14 лет продолжалось строительство, и в мае 1681 года Королевский Лангедокский канал был официально открыт. Но Пьер-Поль Рике этого не увидел: он скончался за 7 месяцев до открытия канала, 1 октября 1680 года, когда до моря оставалось всего 2 мили. Умер он в бедности: за неимением приданого его дочери даже пришлось отложить свою свадьбу.

24 мая 1681 года движение по каналу было открыто. Королевская барка первой прошла по всему маршруту. Благодарные соотечественники поставили Пьер-Полю Рике памятник в Тулузе – главном городе провинции Лангедок.

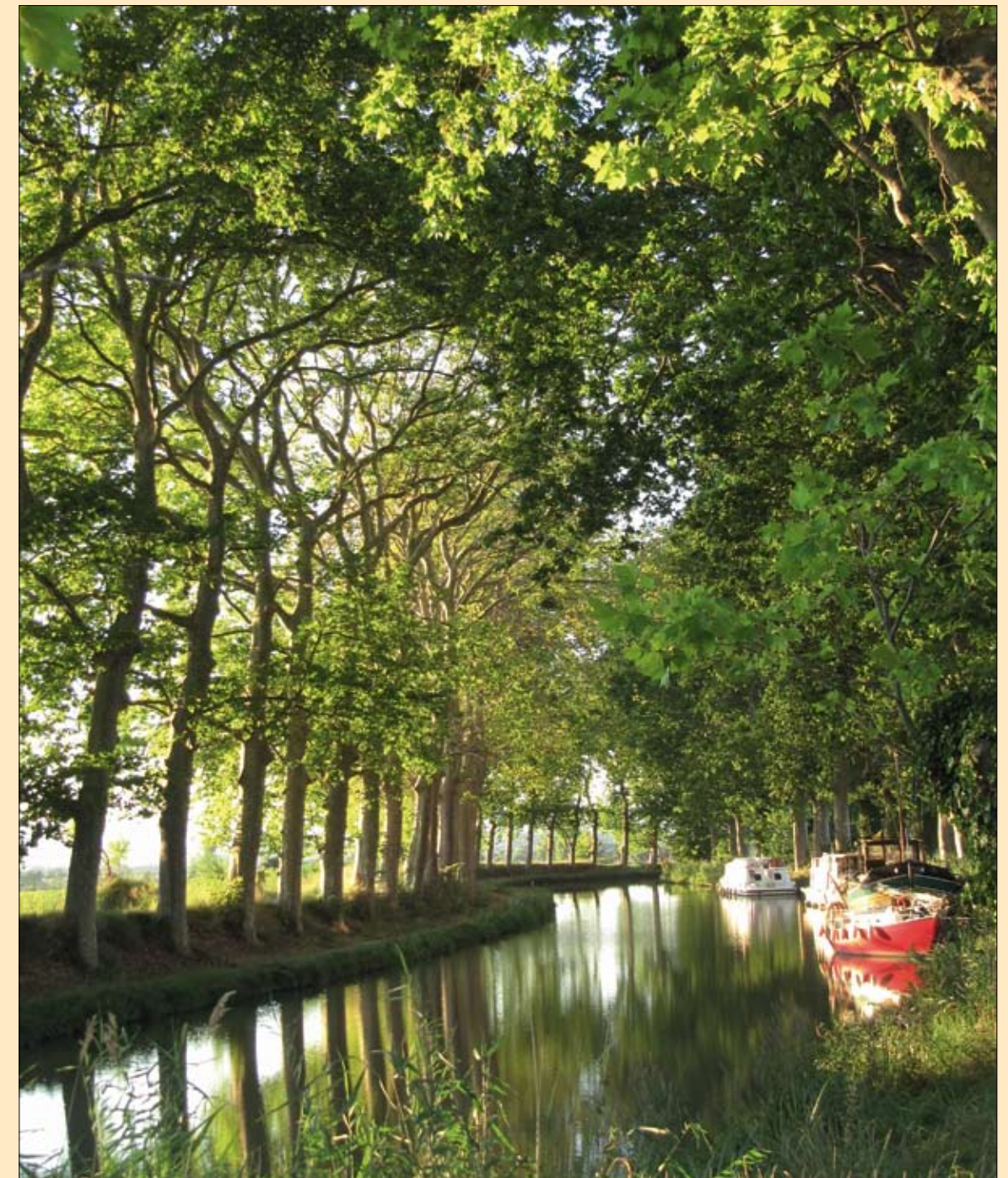
Результат

С открытием Южного канала началось бурное развитие торговли и прилегающих к нему городов. Население в главных перевалочных портах за 100 лет увеличилось в несколько раз. С XVIII века по каналу стали ходить суда с паровыми двигателями. С 1838 года перевозки по каналу осуществляли 273 судна. Лангедокский канал открыл путь промышленной революции во Франции. А Сет остается и поныне вторым по величине во Франции после Марселя портом Средиземного моря.



Мемориальная доска, посвященная 300-летию со дня смерти Пьер-Поля Рике. 1980 г.

Сегодня Южный канал – самый старый из существующих в Европе – приносит даже больший доход от туристов, чем Сена. Интересно, что в 1783 году, параллельно водяной лестнице в 312 метров, был построен судоподъемник. Он проработал всего несколько лет, а шлюзовая система Рике уже почти три с половиной столетия служит верой и правдой. В 1996 году Лангедокский канал внесен в число памятников Всемирного наследия ЮНЕСКО как выдающийся памятник инженерии XVII века.



Вид Лангедокского канала (Le Canal du Midi) сегодня



Через пески и тысячелетия

Строительство и эксплуатация Суэцкого канала

Лишь один пункт программы торжественного открытия Суэцкого канала в ноябре 1869 года не был выполнен. Вице-султан Египта заказал итальянскому композитору Джузеппе Верди оперу для церемонии открытия, но музыкальный сюжет сложился только после того, как тот прочитал сценарий египтолога О.Ф. Мариетта. В результате премьеры «Аиды» состоялась в Каире в 1871 году.

Первое историческое свидетельство о рукотворном соединении Средиземного и Красного морей относится к 1878–1839 годам до н.э. Дальнейшая история канала фрагментами появляется в различных документах и источниках: канал строили, потом процесс останавливался, потом его вновь восстанавливали... В 776 году по приказу халифа Мансура его окончательно засыпали, чтобы не уводить торговые пути от центра Халифата.

Во второй половине XIX века идеологом строительства канала стал Француз Бартеlemi Проспер Анфантен, который в 1846 году основал Исследовательское общество Суэцкого канала. Собрав 150 тысяч франков, общество в течение 10 лет составило несколько проектов. Однако до самого строительства дело так и не дошло. Главное препятствие состояло в том, что Египет был частью Османской империи, гарантом целостности ее выступала тогда Великобритания, которая контролировала морской путь в Индию через мыс



Фердинанд Мари виконт де Лессепс (1805-1894)
– французский дипломат, руководитель строительства Суэцкого канала

Доброй Надежды, и, соответственно, канал был не в ее интересах.

Все решил случай. В 1833–1837 годах молодой дипломат Фердинанд Мари де Лессепс (Ferdinand Marie vicomte de Lesseps), занимавший должность французского вице-консула в Каире, давал уроки верховой езды наследному принцу Саиду. Они стали друзьями, но вскоре Лессепс вынужден был отправиться на новое место службы. В июле 1854 года он узнал о том, что правителем Египта стал его воспитанник. Это известие напомнило Лессепсу о проекте канала в пустыне. При этом он ничего не понимал в инженерном деле и не обладал капиталами. Однако в активе его была не только дружба с правителем Египта, но и родство с французской императрицей Евгенией (Eugénie de Montijo). По замыслу Лессепса, поддержанному императором Наполеоном III, Суэцкий канал должен был стать французским ответом на английскую железную дорогу Александрия – Каир – Суэц.

Исследовательское общество передало ему свои наработки, а Саид-паша выписал на имя Фер-

Основные параметры проекта

Участники:

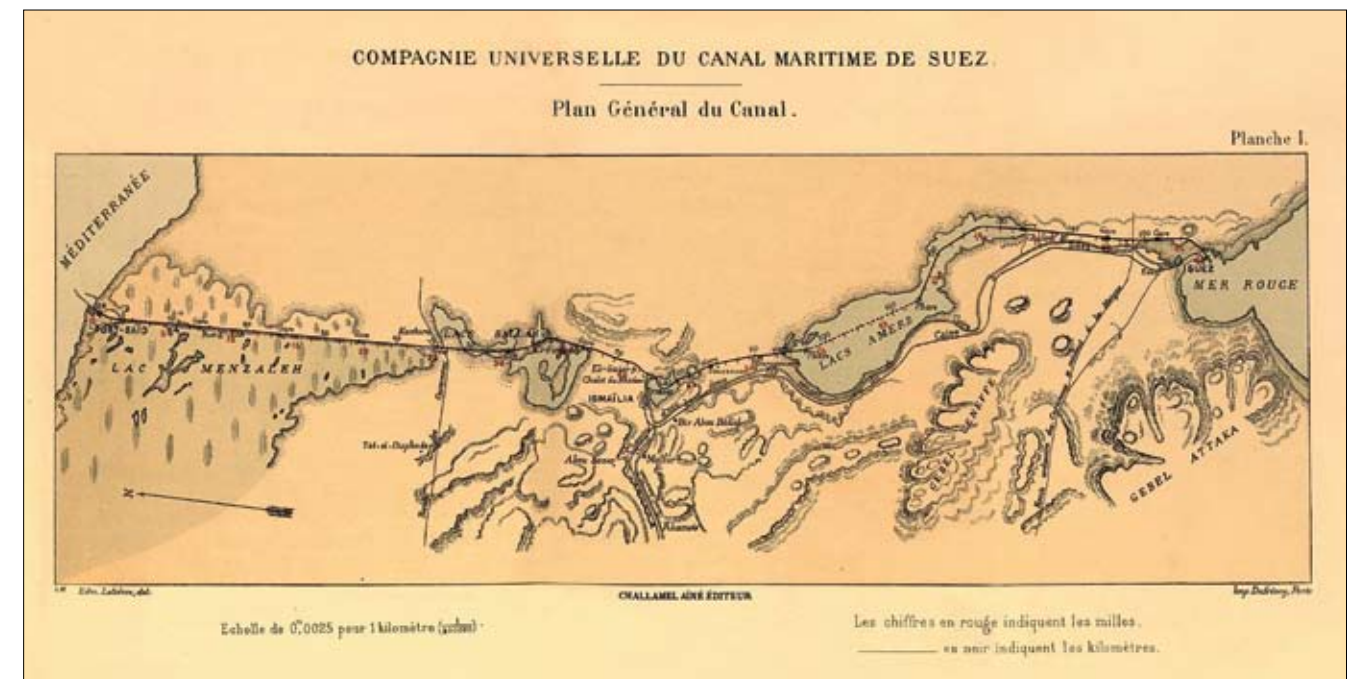
- Правительство Египта.
- Всеобщая компания Суэцкого морского канала (La Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez).

Объем инвестиций в строительство: 475 миллионов франков.

Частное финансирование – 100%.

Срок концессии – 99 лет после сдачи в эксплуатацию.

При последующем переходе в собственность Египет должен был выкупить оборудование канала, и компания могла запросить плату. Компания Суэцкого канала освобождалась от налогов, ей безвозмездно предоставляли каменоломни, Египет обязался провести через пустыню канал для снабжения зоны строительства пресной водой из Нила и бесплатно предоставлять 4/5 необходимого числа рабочих. Египту при этом причиталось лишь 15% прибыли от эксплуатации канала, три четверти прибыли полагалось компании, а ее основателям – оставшиеся 10%.



Генеральный план Суэцкого канала. Конец XIX в. На французском языке



Акции Всеобщей компании Суэцкого морского канала

динанда Мари де Лессепса концессию, по которой ему давалось право на создание Всеобщей компании Суэцкого морского канала (La Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez). Однако по первоначальному договору документ должен был утвердить турецкий султан. Понимая, что одобрения ему не дождаться, Лессепс 5 января 1856 года уговорил Саид-пашу выпустить второй фирман о концессии без разрешения сюзерена. Но это была бумага, не имевшая безупречной юридической чистоты. К тому же позиция Англии оставалась непреклонной, а император Наполеон III не хотел ссориться с владычицей морей. Четыре года Лессепс провел в разъездах между Парижем, Каиром, Лондоном и Стамбулом. Безрезультатно.

В ноябре 1858 года Лессепс выставил на продажу 400 тысяч акций Всеобщей компании Суэцкого морского канала по 500 франков каждая и начал активную рекламную кампанию в прессе – и к нему потекли сбережения среднего класса. Только во Франции Лессепс за месяц продал свыше 207 тысяч акций. Но без согласия султана продажа акций походила на мошенничество, и Лессепс предпринял еще один шаг: на рассвете 25 июля 1859 года в районе будущего Порт-Саида он организовал работы по строительству канала, вызвавшие настоящий переполох в Европе. понадобилось семь лет дипломатических ходов при непрекращающихся работах на канале, в течение которых сменились правители Египта, Турции и Великобритании...

Лишь в мае 1866 года, когда две трети работ уже было выполнено, султан опубликовал фирман, разрешающий строительство. Начального капитала в 200 миллионов франков не хватило. Компании пришлось сделать облигационный заем в 166 666 500 франков, а потом еще и еще. Общая стоимость канала к 1872 году достигла 475 миллионов франков.

Это сказалось на экономическом положении Египта, и в 1875 году Исмаил-паша вынужден был уступить Великобритании свою долю акций, в результате чего у англичан оказалось 44%



Строительство Суэцкого канала. Фотографии из альбома подрядчика. 1867 г.



Открытие Суэцкого канала. Открытка Jac Schnabl & Co



Торжественное открытие Суэцкого канала. 1869 г.

предприятия. Через пять лет египетское правительство продало право на 15% прибыли от канала французскому банку. Таким образом, Компания Суэцкого канала стала англо-французским предприятием. Биржевая ценность акций сильно колебалась, порой поднимаясь до суммы в 3475 франков, или опускаясь до 715 франков.

Но проект все-таки был завершен. Открытие судоходства по каналу состоялось 17 ноября 1869 года. В церемонии участвовали 6000 приглашенных гостей. По каналу прошла целая флотилия во главе с яхтой L'Aigle, на борту которой были французская императрица Евгения, правители Египта, император Австрии, короли Пруссии и Голландии. Невиданное торжество продолжалось семь дней и ночей.

В 1882 году британцы оккупировали Египет, а через 6 лет в Стамбуле была заключена Константинопольская конвенция, гарантировавшая пропуск по каналу судов всех стран в условиях мира и войны. В 1953 году Египет был провозглашен республикой, и 26 июля 1956 года президент Гамаль Абдель Насер национализировал Суэцкий канал.

Результат

Первоначальная глубина фарватера равнялась 7,94 м, а его ширина по дну – 21 м. В 1981 году канал реконструировали: теперь по нему могут идти танкеры дедвейтом до 150 тысяч тонн и грузовые суда до 370 тысяч тонн, что позволяет проводить более 90% существующего торгового флота. С 2010 года по каналу могут ходить супертанкеры водоизмещением до 360 тысяч тонн. Суэцкий канал не просто соединил Средиземное и Красное моря, бассейны Атлантики



Медаль Всеобщей компании Суэцкого морского канала к открытию навигации. 1869 г.

и Индийского океана. Он фактически поменял всю карту мирового судоходства, сократив путь для пароходов, следующих из Европы в Индию, на 24 дня и 8000 км.

Сейчас в среднем в день по каналу проходит 48 судов, время прохождения – около 14 часов. Ежегодные доходы от его эксплуатации составляют миллиарды долларов. Суэцкий канал приносит стране больше средств, чем добыча нефти и стремительно развивающийся туристический бизнес.



Виды Суэцкого канала. Открытки конца XIX - начала XX в. На последней открытке надпись: «На пароходе у нас случилось несчастье. Один из индусов, которые привезли русского консула из Индии... 30 мая упал в угольную яму и убится до смерти...»

Тайна двух океанов



Строительство и эксплуатация Панамского канала

1 января 1880 года состоялась символическая выемка грунта будущего трансокеанского Панамского канала. Банкет, фейерверк, гала-концерт – все как на открытии Суэцкого. Акционеры уже подсчитывали будущие прибыли. Фердинанда, дочь инженера Лессепса, нажала кнопку детонатора, который на долгие годы взорвал спокойствие в районе Панамского перешейка.



Джон Фрэнк Стивенс (1853-1943) – главный инженер строительства Панамского канала с 1906 по 1908 гг.

Проложить искусственный водный путь в Центральной Америке, пересекающий Панамский перешеек в его наиболее низкой части и связывающий Атлантический и Тихий океаны – интерес к такому проекту испытывали многие державы, в том числе Франция и США, активность последних подогревалась началом калифорнийской золотой лихорадки.

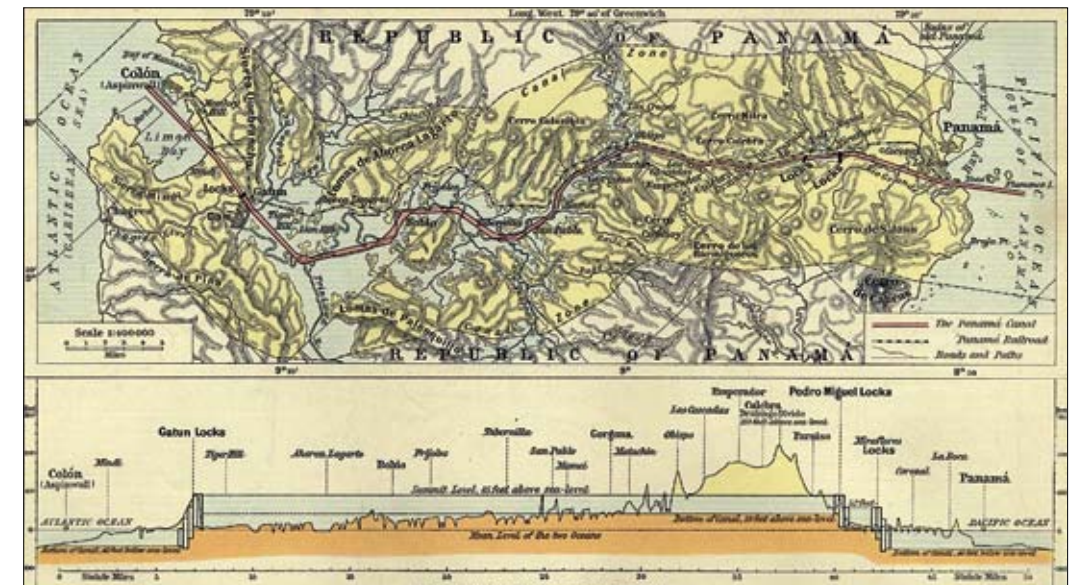
В 1878 году Колумбия, в состав которой в те годы входила Панама, предоставила Франции в лице инженера Люсьена Наполеона Бонапарта-Вайса (Lucien Napoléon Bonaparte-Wyse) концессию на строительство и эксплуатацию канала сроком на 99 лет. В этот момент проектом заинтересовался Фердинанд Мари де Лессепс, авторитет которого в области строительства каналов был непрекращаем. В 1879 году он создал акционерную Всеобщую компанию меж океанского канала (La Compagnie Universelle du canal interocéanique de Panamá), акции которой приобрело около



США получают концессию на строительство Панамского канала. Карикатура в New York Times

800 тысяч человек. В том же году компания Лессепса выкупила концессионные права за 10 миллионов франков у Вайса.

Лессепс решил строить бесшлюзовой канал на уровне моря. Строительство началось, однако Панамский перешеек совсем не походил на гладь африканской пустыни: работа в джунглях шла медленно. По подсчетам Лессепса, канал должен быть готов через 12 лет, и на это потребуется 600 миллионов франков. Но по затратам общая смета достигла 1,4 миллиарда золотых франков.



Карта и горизонтальный план Панамского канала. Начало XX в.

Основные параметры проекта

Участники:

- Правительство Колумбии (1870-1903), Правительство Панамы (1903-1999).
- Всеобщая компания меж океанского канала (1878-1889), Compagnie Nouvelle (1894-1902), Правительство США (1903-1999).

Первый концессионный договор на строительство и эксплуатацию канала был подписан в 1878 г.

Строительство продолжалось с 1 февраля 1881 по 15 августа 1914 г.

Правительства Колумбии и Панамы не вкладывали средства, однако предоставили право вести работы на своей территории.

Всеобщая компания меж океанского канала инвестировала 1,3 миллиарда франков (выпуск акций и облигаций), правительство США – 400 миллионов долларов.

Правительство Колумбии не получило ничего, правительство Панамы – 10 миллионов долларов плюс 250 тысяч долларов ежегодно, а с декабря 1999 – всю прибыль от эксплуатации.

Правительство США получало прибыль от эксплуатации канала с 1920 по 1999 гг.



Акция Всеобщей компании межокееанского канала. 1886 г.

Пресса сообщала, что работы идут полным ходом, на деле же все двигалось совсем медленно: только по ходу строительства организаторы проекта стали понимать, что без шлюзов не обойтись. В 1887 году Лессепс обращается к строившему в тот момент свою знаменитую башню во французской столице инженеру Гюставу Эйфелю (Gustave Eiffel) с просьбой спроектировать канал со шлюзами. Тот согласился, и после расчетов заявил, что необходимо еще 1 миллиард 600 миллионов франков.

Правда о состоянии строительства раскрылась неожиданно: в прессе появилось сообще-

ние, что с 1881 года было прорыто менее шестой части канала. Акции компании обесценились, а 4 февраля 1889 года Парижский трибунал вынес постановление о ее закрытии. В 1892–1893 годах во Франции разразился финансовый и политический скандал под названием «Панамская афера». Лессепс, его сын и Эйфель были обвинены в мошенничестве и приговорены к тюремному сроку. Впрочем, через некоторое время Эйфель был помилован, а вот старший Лессепс в возрасте 89 лет сошел с ума и скончался на больничной койке.

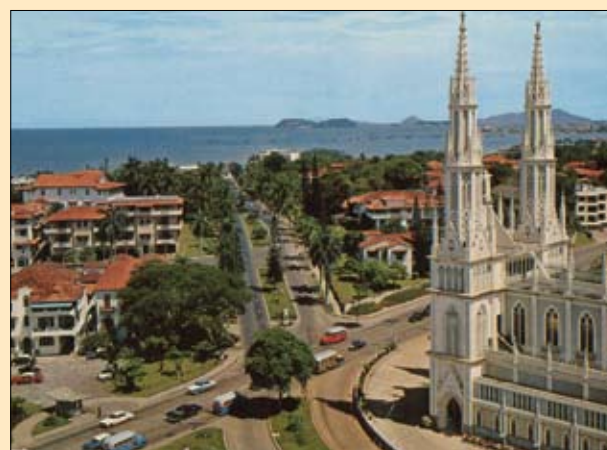
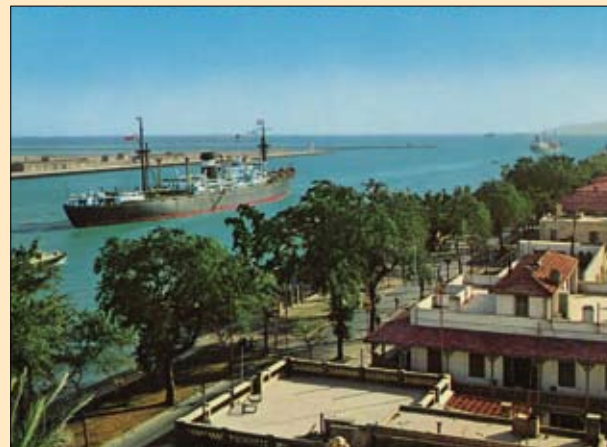
В 1894 году Колумбия продлила французам концессию, но в 1902 году они продали ее



Облигации Всеобщей компании межокееанского канала. 1888 г.



Строительство Панамского канала. Фотографии 1904-1914 гг.



Виды Панамского канала. Открытки первой половины XX в.

Публикуется впервые



Пограничная линия вод Карибского моря, соединяющегося с Тихим океаном

американцам всего за 40 миллионов долларов. В 1903 году США и Колумбия подписали договор о строительстве, но против этого соглашения выступил сенат Колумбии. В ответ на это американские власти поддержали панамских сепаратистов, в результате чего было образовано независимое государство Панама. США и уже Панама подписали договор, согласно которому американцы стали полностью контролировать зону в 10 миль,

проходящую через перешеек. С 1904 года строительством руководило американское военное ведомство. На реализацию проекта, включающего в себя и шлюзы, и озера, потребовалось 10 лет, более 380 миллионов долларов и 70 тысяч рабочих. Первое судно по каналу прошло в августе 1914 года, но фактически он начал действовать с 1920 года. В декабре 1999 года канал перешел в собственность Панамы.

Результат

Сейчас уже трудно представить себе современное судоходство без Панамского канала. Подсчитать же выгоду, которую эта водная артерия принесла мировому грузообороту и мировой экономике, практически невозможно. Торговля и экономика Западного полушария в целом, традиционные судоходные маршруты, сферы интересов великих держав – на все эти процессы коренным образом повлиял Панамский канал.

Шутка ли – путь в двадцать две с половиной тысячи километров сократился более чем вдвое: до девяти с половиной тысяч.

Соединенные Штаты Америки, взявшие на себя роль локомотива в исполнении грандиозного проекта и остающиеся гарантом свободы судоходства через Панамский канал по сей день, именно отсюда начали свое стремительное восхождение к вершинам мирового господства.



Памятная медаль, выпущенная к открытию Панамского канала



Сокровища былых времен

Организация и проведение археологических работ

Лондон, Пикадилли, первый день мая 1821 года. Джованни Батиста Бельцони (Giovanni Battista Belzoni) открывает выставку своих египетских находок. В первый день ее посетили две тысячи человек. Папирусы, мумии, статуи, экспонаты из гробницы Сети I, статуэтки из Файюма – все это производит фурор и вызывает интерес прессы и ученых к сокровищам из Египта.

И не только ученых – десятки искателей приключений отправляются на поиск древностей в надежде разбогатеть и прославиться, но не каждому это удастся. Подобный всемирный успех в течение последующих ста лет пришел только к трем персонам: Генриху Шлиману (Johann Schliemann), открывшему в 1873 году древнюю Трою, и к лорду Джоржу Карнарвону (George Carnarvon) вместе с Говардом Картером (Howard Carter), отыскавшим в 1922 году гробницу Тутанхамона.

Знаменитый итальянский археолог-любитель Джованни Бельцони – двухметровый силач, в прошлом звезда ярмарочных балаганов – вошел в историю археологии как человек, заложивший фундамент этой науки. Все началось с предложения британского консула в Каире: стать агентом Англии и добывать памятники древнеегипетского искусства. Когда в начале 1817 года из первой своей экспедиции археолог в числе других египетских древностей, перекатывая по бревнам, притащил



Джованни Батиста Бельцони (1778-1823)
– итальянский путешественник и археолог



Карта Фив. 1850 г.

в Каир трехметровую статую Рамзеса Великого, его работа была оценена Лондоном всего в 75 фунтов.

Разочарованный Бельцони получает у наместника Османской империи в Египте Халлильбея разрешение для проведения раскопок в Долине царей на себя. В то время не существовало понятия концессий, и фирман, разрешительный



Джордж Эдвард Стэнхоуп Молино Герберт,
5-й граф Карнарвон (1866-1923) – английский египтолог

Основные параметры проекта

Участники:

- Правительство Турции, Египта.
- Джованни Бельцони, Генрих Шлиман, Теодор Дэвис, лорд Джорж Карнарвон.

Правительства Турции и Египта не вкладывали средств.

Археологи-энтузиасты брали на себя финансирование экспедиций и систематизацию найденных предметов.

Служба древностей Египта заключала от имени правительства контракт, по которому разрешала тому или иному ученому производить на определенной территории раскопки, оговаривая при этом долю в общем объеме находок, который ученый забирает себе – это так называемая практика раздела находок.

Только очень богатый американец Теодор Дэвис позволил себе милостиво отказаться от положенного процента.

Правительства Турции, Египта кроме платы за концессию получали новые исторические памятники. Археологи – кроме доли находок – богатейшее поле для научных исследований.



Иоганн Людвиг Генрих Юлий Шлиман (1822-1890)
– немецкий предприниматель и археолог-любитель



Роспись Бельцони на стене гробницы Хефрена, датированная 2 марта 1818 г.



Альо Агостино. Увозят Мемнона. Литография. 1820 г.



Храм Рамзеса II. Абу-Симбел

документ, гласил: копателю разрешается работать в «харранах» – пирамидах, с условием, что его деятельность не затронет пахотные земли.

За четыре года изысканий он прослыл удачливым археологом, и самыми крупными находками стали алебастровый саркофаг с изображением богини Нейт и статуя сидящего фараона Аменхотепа III из черного гранита. Обо всех приключениях Джованни Бельцони поведал миру в книге «Рассказ о работах и новых открытиях в пирамидах, храмах, гробницах и при раскопках в Египте и Нубии», которой до сих пор зачитываются любители приключенческой литературы всего мира.

В конце XIX века выдачей разрешений в виде уже концессионного соглашения на раскопки занимался специальный орган – Служба древностей. Возглавлявший ее в то время французский археолог Гастон Масперо (Gaston Maspero) выдал в 1902 году концессию на раскопки в Долине царей американскому юристу и миллионеру Теодору М. Дэвису (Theodore M. Davis). Как отмечают историки – концессию по тем временам было получить проще простого, потому как египтяне нуждались в деньгах и в притоке археологов.

Экспедиция Дэвиса проработала с 1903 по 1912 годы, и ему удалось найти не совсем опустошенную царскую усыпальницу Хоремхеба и гробницу с нетронутыми мумиями Юйа и его супруги Туйа. Но самая громкая находка – это тайник с остатками от мумификаций, найденный в 1907–1908 годах, он практически сразу был передан в нью-йоркский музей Метрополитен в США, который в те времена только приступил к созданию коллекций. Дэвис был самым частым и ключевым дарителем этого музея. Благодаря ему свет увидели не только очень значимые находки, но и несколько интересных публикаций, которые до сих пор популярны в научных кругах.

Когда Дэвис решил не продлевать концессию, Гастон Масперо тут же подписал новую на раскопки в Долине царей – с лордом Джоржем Карнарвоном.



Статуя фараона Аменхотепа III из черного гранита, найденная в Долине царей (Британский музей)



Теодор М. Дэвис, Эдвард Айртон и инспектор древностей Артур Вейгал с женой. 1907 г.



Говард Картер и его команда археологов в Долине царей. Незадолго до 1922 г.



Говард Картер изучает саркофаг Тутанхамона. 1924 г.



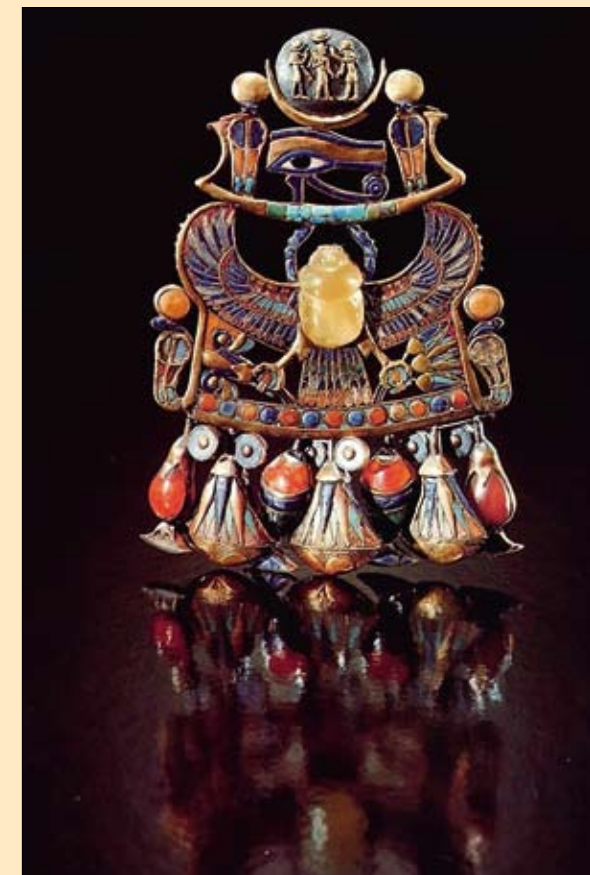
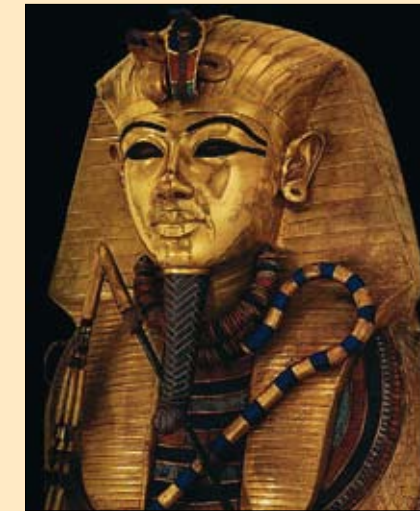
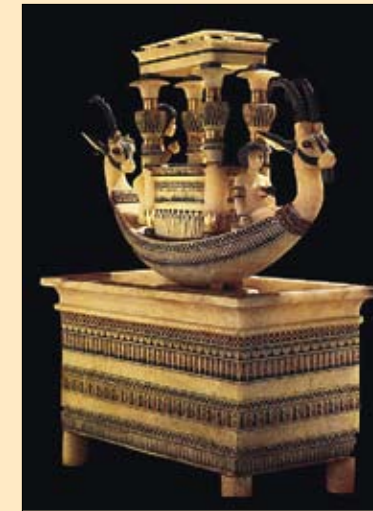
Сокровища гробницы Тутанхамона. 1922 г.

Лорд был заядлым коллекционером всего редкого и старинного. Однажды ему поступило предложение от известного в Англии египтолога Эрнеста Барджа, тот предложил Джорджу присоединиться к исследовательской группе. В 1906 году группа приступила к раскопкам в египетских Фивах. За несколько лет работы им удалось найти ряд гробниц фараонов, которые принадлежали к различным династиям. С 1906 года он работал с археологом Говардом Картером, который был уверен, что существует еще одна найденная гробница – малоизвестного фараона Тутанхамона, – и своей уверенностью заразил лорда.

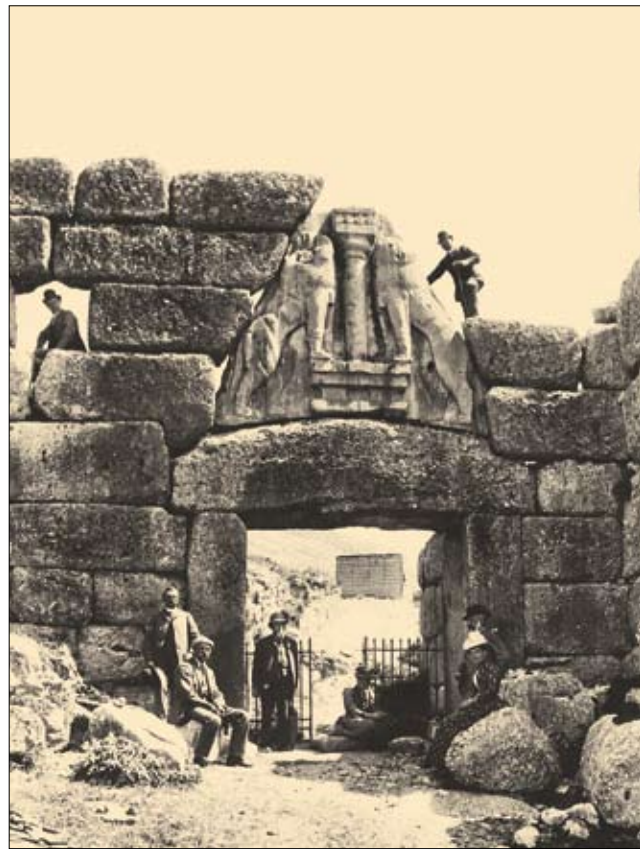
Ход раскопок прервала Первая мировая война, и к самим работам приступили только в 1917 году. С 1918 по 1921 годы были израсходованы тысячи фунтов стерлингов и убраны тысячи тонн щебня, но уже в 1922 году Карнарвон вместе с Картером нашли и вскрыли легендарную гробницу юного фараона Тутанхамона. Это событие лорд потом описывал следующими словами: «Впечатление...грандиозное, смутное, подавляющее...ни о чем подобном мы даже не мечтали. Перед нами была комната, настоящий музейный зал...».

В XIX–XX веках наибольший интерес исследователей древностей вызывал не только Древний Египет, но и Древняя Греция. Одно из самых удивительных открытий в этой области сделал человек, влюбленный в «Илиаду» Гомера, немецкий археолог Генрих Шлиман, один из пионеров современной науки о древности. Желание найти Трои, описанную в поэме, заставило Шлимана в 1868 году покинуть Россию, где он проживал последнее время, бросить бизнес, семью и начать новую жизнь – археолога. Несколько лет он проводит раскопки на территории Греции, а в 1871 году, получив разрешение турецких властей, приезжает в местечко Гиссарлык (Hissarlik), где, по убеждению некоторых ученых, и нужно было искать древнюю Трои.

Уговорить турецкое правительство на раскопки было делом нетрудным. Турция находилась в состоянии острого финансового кризиса. Разрешение Шлиману на раскопки было дано при



Предметы различного назначения, найденные в гробнице Тутанхамона



Генрих Шлиман и Вильгельм Дёрпфельд на раскопках в Микенах

условии, что половина раскопанных предметов остается в Турции, правда, позже оно было заменено полным запретом вывоза находок.

Генрих Шлиман и его помощники начали раскапывать плоскогорье, и вскоре показались руины поселения, но очень небольшого. Под этим поселением он находит еще одно, более древнее, а затем еще и еще... В конце концов, археолог добрался до седьмого слоя. Шлиман был убежден, что второй из глубины найденный им слой – и есть Троя, но обществу и ученым-археологам нужны были более веские доказательства. В мае 1873 года археолог «внезапно находит» клад золота, тут же объявив его «сокровищами Приама». В прессе появилось множество публикаций, в основном, обвиняющих Шлимана в том, что он не нашел клад, а собирал найденные вещи в течение длительного времени, а некоторые просто купил. Долго не утихали споры о том, что же все-таки скрывается под «сокровищами Трои», и только изыскания, проведенные уже после смерти археолога, доказали, что так называемый золотой клад Приама значительно старше Трои, находки датируются III тысячелетием до нашей эры.

Результат

Итальянец Джованни Батиста Бельцони, немец Генрих Шлиман, американец Теодор М. Дэвис, англичане Джорж Карнарвон и Говард Картер – эти известные личности внесли колоссальный вклад в развитие археологической науки. После многих веков бесконтрольного разграбления и уничтожения исторических ценностей они стали первопроходцами цивилизованной формы проведения археологических раскопок по официальному разрешению египетской Службы древно-

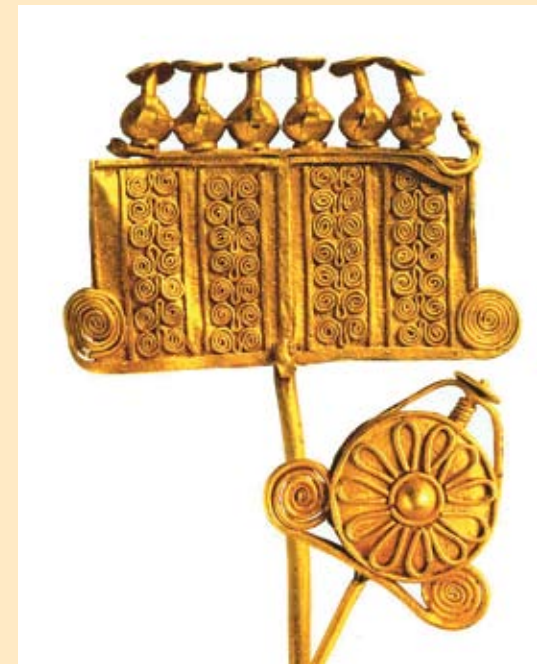


Золотая маска фараона Тутанхамона

стей, оформленному концессионным договором. Кроме этого, они первыми занимались систематизацией найденного.

На основе их опыта и фантастических результатов исследовательской деятельности и по сей день работают археологи разных стран.

Но пока затмить удачу первопроходцев не получается никому: самым прославленным экспонатом чуть ли не всей археологии до сих пор считается золотая маска фараона Тутанхамона.



Золотые предметы, найденные в мае 1873 г. Генрихом Шлиманом и названные «сокровищами Приама»



Первая железная леди

Строительство и эксплуатация Эйфелевой башни

В рейтинге самых высоких телебашен мира она лишь на 28-м месте, и по высоте в два раза ниже поднявшейся на 634 метра рекордсменки – «Небесного дерева Токио». Но! Она – единственная, построенная еще до появления самого телевидения, и даже радио. Спросите любого: какая самая знаменитая башня в мире? Почти каждый ответит – Эйфелева!

«Мы протестуем против этой колонны, обитой листовым железом на болтах...» – так было написано в письме «четырехсот» противников башни Эйфеля. В числе других его подписали Александр Дюма, Ги де Мопассан, Шарль Гарнье, Леконт де Лиль.

Это потом она станет «железной леди Парижа», «самой элегантной дамой» и «самым узнаваемым символом» столицы Франции, а в 1889 году она вызвала у культурной элиты сложную гамму чувств: от отвращения до ненависти. Так, Ги де Мопассан в ответ на вопрос: «Почему вы так часто приходите в ресторан на втором ярусе башни?», сказал: «Это единственное место, откуда я не могу ее видеть». Столь яростное неприятие творения Гюстава Эйфеля (Gustave Eiffel) современниками объясняется просто: башня была революционным прорывом в архитектуре, а рождение нового направления в искусстве всегда сопровождается эмоциональным взрывом.



Александр Гюстав Эйфель (1832-1923) – специалист по проектированию металлических конструкций

В 1889 году во Франции отмечали столетний юбилей Великой революции. К этой дате было приурочено проведение Всемирной выставки. Министерство торговли и промышленности объявило конкурс проектов, победители которого и должны были определить архитектурный облик всего события.

Проекты, рассмотрение которых началось 1 мая 1886 года, должны были соответствовать двум требованиям: самокупаемости и возможности демонтажа после закрытия выставки. В конкурсе приняли участие 107 претендентов. Безусловным победителем стал проект Александра Гюстава Эйфеля, на него же и была возложена ответственность за сооружение башни. Главными инженерами были назначены Морис Кёхлен (Maurice Koechlin) и Эмиль Нужье (Emile Nouguier), которым на самом деле принадлежала идея создания этого сооружения. На должность архитектора Эйфель пригласил Стефана Совестра (Stephen Sauvestre).

В первоначальном замысле башня имела форму высокой пирамидальной колонны с четырьмя опорами в нижней части. Облагородить

Основные параметры проекта

Участники:

- Правительство Франции и муниципалитет Парижа.
- Александр Гюстав Эйфель.

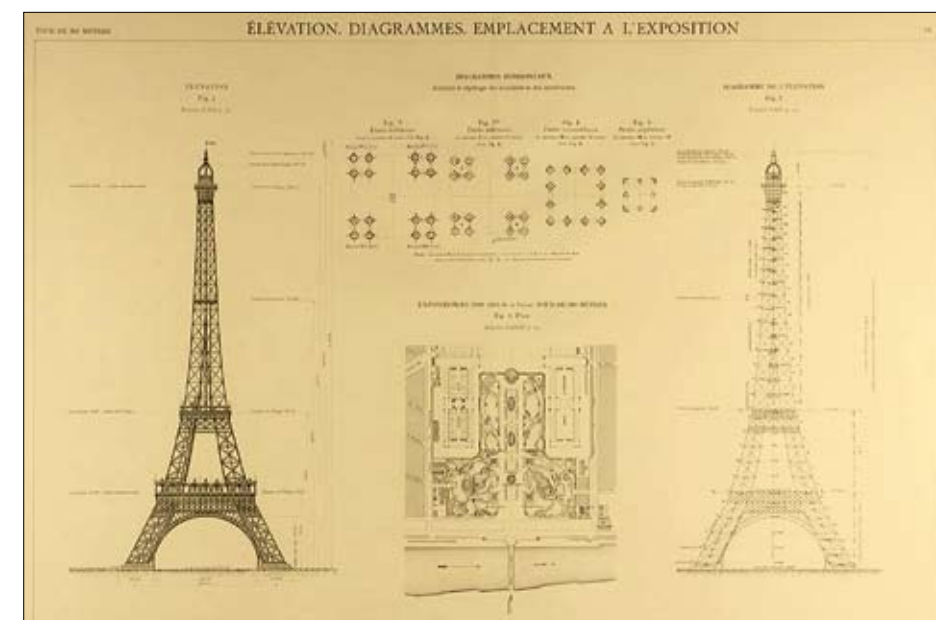
Договор в пользу Эйфеля государство и муниципалитет Парижа подписали в январе 1887 г. Эйфелю предоставлялось право эксплуатационной аренды башни сроком на 25 лет. 1 января 1910 г. конструктор продлил аренду башни еще на 70 лет.

Строительство башни началось 26 января 1887 г. и завершилось 31 марта 1889 г.

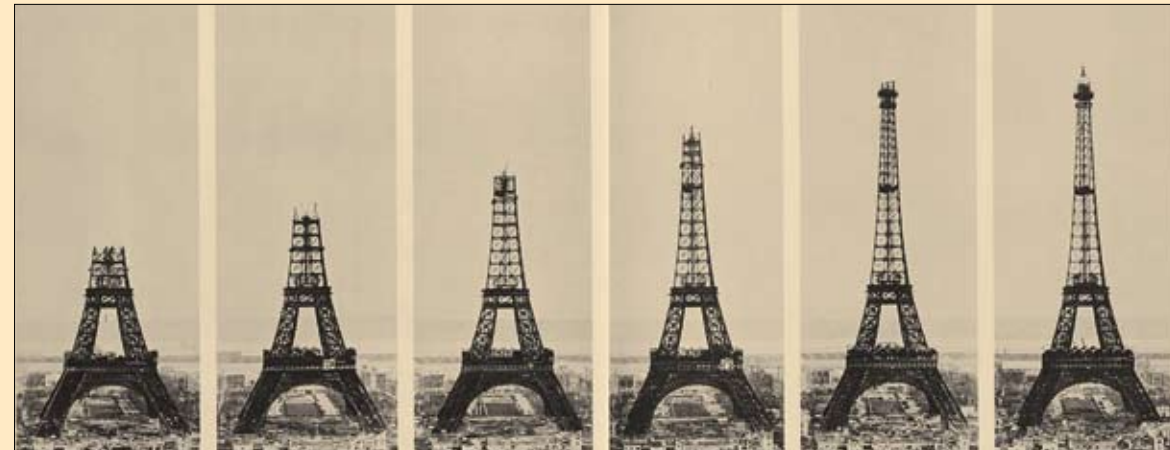
Расходы правительства Франции на строительство башни составили 25% от сметы (1,5 миллиона золотых франков).

31 декабря 1888 г. для привлечения недостающих для строительства средств было создано акционерное общество с уставным фондом 5 миллионов франков. Половину этой суммы составили средства трех французских банков, вторую половину предоставил сам Эйфель.

Расходы на строительство окупались в течение первого года, и Александр Гюстав Эйфель в результате действия данного договора стал очень состоятельным человеком.



Чертеж башни после доработки эскиза Мориса Кёхлена. 1886 г.



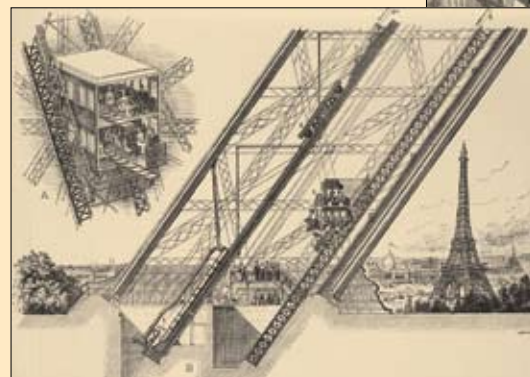
1



2



3

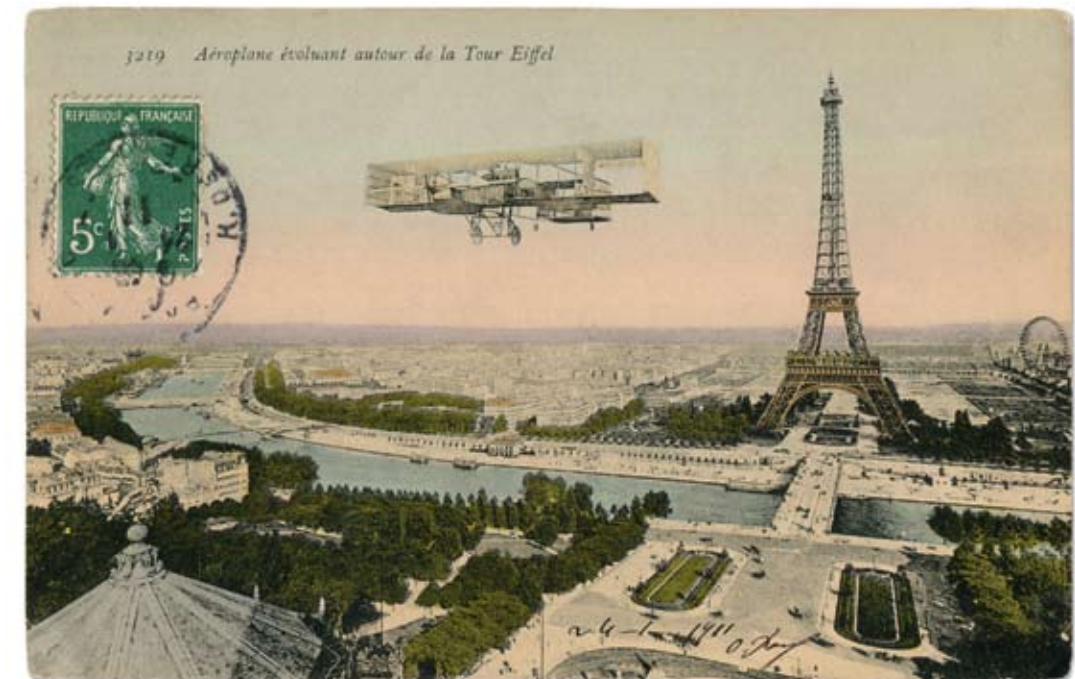


4



5

1. Фотографии Эйфелевой башни с 14 октября 1888 г. по 31 марта 1889 г. 2. Посетители на платформе башни во время строительства. Гравюра. 1889 г. 3. Густав Эйфель с первыми посетителями на вершине Эйфелевой башни. Фотография. 1889 г. 4. Схема функционирования двух видов лифтов башни. Гравюра. 1889 г. 5. Рабочие на лесах башни. Гравюра. 1889-1890 гг.



Публикуется впервые

Аэроплан, летящий вокруг Эйфелевой башни. Открытка. 1911 г.

внешний вид башни и сделать ее более изящной и должен был Совестр. Он предложил украсить башню декоративными элементами, обшить цокольные опоры камнем, связать их и площадку первого этажа арками, а вершину башни разработать в виде маяка, придав ей округлую форму.

Планировалось установить башню над Сеной, она должна была словно шагнуть через реку. Но в итоге ее решили строить на Марсовом поле, где предполагалось проведение Всемирной выставки. Башня виделась устроителям своеобразными воротами, через которые пройдут посетители.

Итоговый бюджет строительства составил 7,8 миллиона франков. Неожиданностью для всех стало то, что расходы на строительство башни полностью окупались в течение первого же года эксплуатации.

Конец XIX века называют «весной технологий». Самые передовые из них использовались и при возведении башни. Ковкий чугун благодаря своей легкости и повышенной прочности внес

изменения в концепцию строительства, а использование металла позволило создавать оригинальные, подчас причудливые архитектурные формы. Все компоненты башни изготавливались на заводе Эйфеля в Леваллуа-Перре (Levallois-Perret) близ Парижа.

В ходе строительства Эйфель использовал уже готовые элементы конструкции. Ни одна из частей не весила более трех тонн. Всего было использовано 17 тысяч отдельных металлических элементов и 2,5 миллиона заклепок, причем большинство из них уже были закреплены на частях башни. Все это облегчило работу строителей.

Сначала для подъема частей башни использовались обычные строительные краны, потом стали использовать мобильные, сконструированные самим Эйфелем. Краны передвигались по рельсам, проложенным для будущих подъемников башни.

Вес Эйфелевой башни составлял 10 100 тонн, а после модернизации, проведенной в XX веке, – 7 300 тонн. Гюставу Эйфелю удалось создать



Эйфелева башня сегодня меняет свои окраски

очень устойчивую конструкцию, даже во время сильных порывов ветра она отклоняется от собственного основания всего на 15 сантиметров.

Перед самым открытием Всемирной выставки огромная конструкция вознеслась над

Парижем. Эйфель пригласил наиболее физически подготовленных чиновников к первому подъему на 1 792 ступени. 15 мая 1889 года посетители выставки могли подняться к ее вершине уже на лифте.

Результат

От запланированного по договору демонтажа творение Эйфеля спасла наступившая эпоха радио и телевидения, но, кроме этого, верхняя площадка конструкции стала отличным местом для маяка, а с 1910 года башня стала использоваться парижской службой времени. Эйфелева башня – не только признанный символ Франции, но также самый фотографируемый и наиболее посещаемый архитектурный



Американская медаль имени Густава Эйфеля

памятник в мире: за все время на нее поднялись около 250 миллионов человек. Доход от посещения Эйфелевой башни туристами получает муниципалитет Парижа. Стоимость взрослого билета до вершины башни составляет 13,40 евро, до 2-го этажа – 8,20 евро. Создатель башни нередко с юмором говорил о своем детище: «Мне следовало бы испытывать чувство ревности к башне. Ведь она гораздо известнее меня».

Дважды спасенный



Реставрация здания усыпальницы Тадж-Махал

Подробности восстановления уникального объекта культуры – знаменитого Тадж-Махала не разглашаются. Молчат не только официальные власти, но и те, кто отреставрировал эту поистине легендарную усыпальницу. Все дело в том, что Тадж, как его ласково еще называют, для индийцев – национальная святыня, символ вечной любви, то, о чем все лучше не упоминать.



Джордж Натаниэл Керзон (1859-1925) – вице-король Индии, первым реставрировал Тадж-Махал

Тадж-Махал (Taj Mahal) – мавзолей, построенный в XVII веке – свидетельство любви мусульманского правителя Индии из династии Великих Моголов Шах-Джахана к своей жене – Мумтаз-Махал. В 1983 году ЮНЕСКО отнес памятник к числу объектов Всемирного наследия. Даже в наше время он создает ощущение небывалой роскоши, а раньше он производил на людей ошеломляющее впечатление. Однако были у Тадж-Махала и нелегкие времена. Серебряные двери, золотой внутренний парпет – все это, и еще 44 тысячи «тола» чистого золота, было расхищено английскими драгунами лорда Лейка, которые заняли Агру в 1803 году. Как свидетельствовал британский лорд Джордж Керзон, «было обычным делом для солдат, выковыривать среди бела дня драгоценные камешки...». В первый раз именно лорд спас дворец от разрушения. Будучи с 1898 по 1905 год вице-королем Индии, лорд Керзон ввел законы, которые позволили спасти от полного разорения Тадж-Махал.

Он заключил с властями штата Уттар-Прадеш (Uttar Pradesh) и города Агры соглашение, по которому в обмен на долю сборов с туристов (10-18%) были оперативно проведены основные, спасающие памятник от разрушения работы. Они были закончены уже к 1908 году – и Тадж-Махал не просто ожил, его притяжение выросло буквально в разы. Этого хватило почти на 100 лет. В начале 1990-х годов разрушение Тадж-Махала достигло критического уровня. Именно в этот непростой момент представители компании «Индиан Хотелз Компани» (The Indian Hotels Company) предложили властям штата Уттар-Прадеш передать им усыпальницу на полное обслуживание. Договор между властями штата и представителями частной компании был подписан, два года потом ушло на изучение фактического состояния легендарного памятника, но в 1998 году основной ремонт был закончен. И по настоящее время знаменитый Тадж-Махал функционирует на основе партнерства государства и частной компании.

Основные параметры проекта

Участники:

- Власти штата Уттар-Прадеш.
- «Индиан Хотелз Компани», входящая в группу отелей Taj.

Точная дата подписания договора не раскрывается, работы ведутся с начала 90-х гг. XX в. Основной ремонт был закончен в 1998 г., поддерживающий проводится практически постоянно.

Расходы «Индиан Хотелз Компани» на реставрацию Тадж-Махала не разглашаются, однако независимые эксперты оценивают их в 200-230 миллионов долларов ежегодно.

Правительство Индии получает фактически бесплатное обслуживание и ремонт одного из самых дорогостоящих в этом отношении исторических зданий.

«Индиан Хотелз Компани» получила право возвести отель на привлекательном участке земли. Доходы от отеля, очевидно, и покрывают расходы компании на реставрацию и дальнейшее обслуживание.



Великий Могол Шах-Джахан и его жена Мумтаз-Махал



Мавзолей-мечеть Тадж-Махал. Редкие фотографии конца XIX - начала XX вв.
Внизу справа – Красный форт в Агре, мраморный павильон, в котором доживал в заточении Шах-Джахан



Результат

Британский путешественник Эдвард Лир, побывавший в Индии в середине XIX века, написал: «Все люди в мире делятся на две группы – те, кто видели Тадж-Махал, и те, кто не удостоился этого счастья». Это – самое посещаемое место Индии, самый известный мавзолей, одно из самых прекрасных сооружений на земле. Тысячи туристов съезжаются сюда со всех уголков мира. В среднем билет стоит 16 долларов (цена очень разнится



Тадж-Махал в XXI в.
Монгольская памятная монета 100 тугриков из серии «Семь чудес света»

для жителей Индии и для иностранцев). Таким образом, сборы от входных билетов в год превышают 10 миллионов долларов.

Компания-концессионер, получая доход от новой гостиницы, вкладывает часть средств в обслуживание знаменитого индийского памятника архитектуры, а правительство, отдав Тадж-Махал в концессию, может быть уверено, что символ любви всегда будет сверкать в Агре, привлекая все большее число туристов.