

WIELKA HISTORIA ŚWIATA

ŚWIAT W LATACH 1800–1850



tom 9

WIELKA HISTORIA ŚWIATA

tom IX

KOMITET REDAKCYJNY

prof. dr hab. Józef Andrzej Gierowski

prof. dr hab. Stanisław Grodziski

prof. dr hab. Jerzy Wyrozumski



Pod patronatem naukowym
Polskiej Akademii Umiejętności

WIELKA HISTORIA ŚWIATA

tom IX

Świat w latach 1800-1850

pod redakcją naukową Andrzeja Chwalby

Michał Baczkowski

Andrzej Chwalba

Tadeusz Czekalski

Dobrochna Kałwa



Dyrektor	Ludwik Czopek
Redaktor naczelny	Jan Pieszcachowicz
Redaktor tomu	Antoni Stachowski
Redaktor techniczny	Jacek Orzechowski
Korekta	Zespół
Projekt graficzny książki	Look Studio
Zdjęcie na okładce	Piotr Jamski
Projekt okładki	Małgorzata Karkowska
Wybór ilustracji	Michał Baczkowski, Andrzej Chwalba, Tadeusz Czekalski, Dobrochna Kałwa
Mapy	Iwona Orzechowska, Jacek Orzechowski, Paweł Zagraj
Grafika i rysunki	Zbigniew M. Bielak
Skanowanie zdjęć	Andrzej Najder
Przygotowanie kapsuł	Michał Baczkowski, Andrzej Chwalba, Tadeusz Czekalski, Dobrochna Kałwa

ISBN 83-85719-80-6 komplet

ISBN 83-85719-93-8 Tom 9

ISBN 978-83-7391-588-6

ISBN 83-7391-588-5

NR 4838

© by FOGRA OFICyna WYDAWNICZA, KRAKÓW 2006

© for the book-club edition by Bertelsmann Media Sp. z o.o., Warszawa 2006



OFICyna WYDAWNICZA
KRAKÓW, ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 19



Warszawa, ul. Rosoła 10

Słowo wstępne

Końcowe lata XVIII w. przyniosły Anglii, Europie i światu wynalazki, które doprowadziły do zasadniczych zmian w historii cywilizacji globalnej. Zaczęło się od wynalazku maszyny parowej. To ona była sprawczynią prawdziwie kopernikańskiego przewrotu. Maszyna pozwoliła na zwielokrotnienie produkcji, co z kolei prowadziło do rozwoju miejskiej cywilizacji i urbanizacji. W pierwszej połowie XIX w. procesy te objęły poza Europą jedynie Amerykę. Pozostałe kontynenty dopiero się przygotowywały do sprostania wyzwaniom rzuconym przez Europejczyków i Amerykanów. Maszyna parowa była też matką kolejnych wynalazków, choćby takich jak kolej żelazna czy parowce. Pojawienie się kolei oznaczało wielokrotne podniesienie szybkości przemieszczania się człowieka oraz pomnożenie masy towarów przewożonych jednorazowo. Te wynalazki doprowadziły do tego, że w połowie XIX stulecia cywilizacja Dalekiego Wschodu z Chinami na czele ustąpiła pierwszeństwa Europie. Także cywilizacja islamu oraz Czarnej Afryki nie były w stanie nadążyć za tym, co zaproponowała światu i realizowała Europa.

W cieniu tych wielkich zmian pozostawała polityka, aczkolwiek trudno przecenić znaczenie dla Europy i świata rewolucji francuskiej 1789 r., epoki napoleońskiej oraz uchwał kongresu wiedeńskiego 1815 r. Po tej dacie obserwujemy w Europie wielki bój prowadzony między zwolennikami stagnacji a zwolennikami zmian, co doprowadziło do Wiosny Ludów. Na pierwszą połowę XIX w. przypadł kres niewolnictwa, ale jednocześnie wzrost aktywności Europejczyków w Azji, Australii i Afryce. W Stanach Zjednoczonych Ameryki pionierzy ruszyli na zachód i południe i przed końcem półwiecza dotarli do wybrzeży Pacyfiku i Kalifornii, w której wybuchła słynna „gorączka złota”. Coraz aktywniejsza na arenie międzynarodowej Ameryka Północna udzieliła pomocy walczącym o niepodległość mieszkańcom Ameryki Południowej. I to właśnie powstanie nowych państw latynoskich, czerpiących inspirację z dokonań europejskich, zasługuje na podkreślenie.

Kapitał pozytywnej energii i dobrej woli nagromadzony w pierwszej połowie naszego stulecia pozwolił na dalsze rozwój Europy i świata. Rozpędzona Europa pociągnie za sobą maruderów, aczkolwiek nie obejdzie się bez konfliktów i wojen.



Cywilizacja

Na przestrzeni wieków uformowały się cywilizacje, które aż po kres XV w. żyły w izolacji, w kręgu swoich spraw. O sobie niewiele lub nic nie wiedziały. Oprócz cywilizacji europejskiej (chrześcijańskiej), na terenie Bliskiego Wschodu uformowała się cywilizacja islamu, która następnie bardzo szybko się rozprzestrzeniała na Środkowym Wschodzie aż po subkontynent indyjski oraz na obszarze północnej i środkowej Afryki. Choć cywilizacja islamu reprezentowała olbrzymią różnorodność kulturową, językową i etniczną, niemniej zachowała poczucie wspólnotowości, co ułatwiało jej skuteczną ekspansję. Cywilizacje chrześcijańska oraz islamu należały do cywilizacji najbardziej dynamicznych, spragnionych sukcesu, chętnie przełamujących otaczające je bariery obcości. Natomiast cywilizacje zwane tradycyjnymi, takie jak indyjska (hinduistyczna), dalekowschodnia (chińska, japońska) oraz afrykańska nie wykazywały się na przestrzeni wieków ekspansywnością. Ich przedstawiciele nie interesowali się tym, co dzieje się za morzami i za górami. Chińczycy, by zabezpieczyć się przed wścibskimi i ciekawskimi, zbudowali mur chiński, a Hindusi nie musieli niczego budować, gdyż sama natura zbudowała im Himalaje. Z kolei przedstawiciele cywilizacji afrykańskiej, choć zewsząd byli otoczeni morzami i oceanami, w ogóle nie budowali okrętów i nie podróżowali.

formowanie
cywilizacji

Zasadniczo przedstawiciele cywilizacji tradycyjnych chcieli dalej spokojnie żyć, w duchu poszanowania własnych wartości, zgodnie z wykształconymi obyczajami. Lecz życie w izolacji od innych lądów i cywilizacji nie było im pisane. Ich spokój na dobre i na lata zakłócili Europejczycy.

Najbardziej prężną i ciekawą świata okazała się cywilizacja europejska. Europejczycy byli nie tylko ciekawi świata, ale i żądni przygód. Interesowało ich silnie, a nawet fascynowało to wszystko, co się znajdowało poza nimi, co z kolei prowadziło do licznych wynalazków, które następnie ułatwiały poznawanie, później pokojową penetrację, a wreszcie trwałe polityczne oraz ekonomiczne podporządkowanie. Europejczycy uwierzyli z czasem, że mają ważną misję wobec innych do spełnienia, że jest im dane kształtowanie innych ludów i narodów na swoje podobieństwo według europejskich, uważanych za najlepsze wzorów. I również to poczucie misji wypychało Europejczyków na morza i na inne lądy. Ku innym pchało ich jednak nie tylko poczucie misji, nie tylko interesy, chęć zdobycia dóbr i pieniędzy, lecz i potrzeba przeżycia czegoś nowego i ekscytującego, przygody, chęć zdobycia sławy. Morze atramentu już naukowcy wylali, by ten problem udokumentować i wyjaśnić. Ilu teoretyków, tyle teorii. Nie powstała jednak jedna, powszechnie akceptowana teoria wyjaśniająca ów fenomen.

prężność cywilizacji
europejskiej

Przyspieszenie wejścia Europy w dzieje świata i kształtowanie tych dziejów nastąpiło w 2. poł. XVIII w. oraz w 1. poł. XIX w. Spowodowane to było rosnącą wewnętrzną

Europa 1850 roku

energiją Europejczyków. Lecz te sto lat nie tylko zmieniły świat, zmieniły też Europę, zwłaszcza jej część zachodnią, i to nie do poznania. Europa 1750 roku jeszcze bardzo przypominała tę sprzed 2-3 i więcej stuleci, natomiast Europa 1850 roku, przynajmniej w jej zachodniej części, była już bardzo odmieniona. Owe sto lat zmieniły ją w większym stopniu niż wcześniejsze kilka stuleci. Zmieniły ją też wewnętrznie. Następstwem tego było pojawienie się obok starych granic politycznych i kulturowych, nowych granic cywilizacyjnych, które wyraźnie zaczęły dzielić stary kontynent na nowe regiony. To wszystko dokonało się za sprawą przemysłowej i miejskiej cywilizacji.

formowanie
Nowego Świata

W wieku XVIII i XIX ukształtowały się dwie nowe cywilizacje światowe: jedna w Ameryce Północnej, druga w Ameryce Południowej. Obie z czasem zaczęto nazywać Nowym Światem. Ów proces formowania się cywilizacji Nowego Świata rozpoczął się jeszcze w końcu XV w., w dobie, która przeszła do historii pod nazwą wielkich odkryć geograficznych. Obie cywilizacje powstały jako konsekwencja nie tylko europejskiego podboju, ale i kolonizowania rozległych przestrzeni obu Ameryk. W powstaniu cywilizacji Ameryki Północnej zasadniczą rolę odegrali Brytyjczycy, w mniejszym stopniu Holendrzy i Francuzi. Udział w tym ludności autochtonicznej, indiańskiej, był prawie żaden, bowiem została ona zepchnięta na peryferie Nowego Świata, do rezerwatów. Natomiast w powstaniu cywilizacji Ameryki Południowej, zwanej latynoską, podstawową rolę odegrali koloniści hiszpańscy i portugalscy, niemniej ludność autochtoniczna, indiańska, choć dyskryminowana, to jednak miała swój niemały udział w wartościach, sposobie bycia, a nawet w menu nowej cywilizacji. Anglosaska cywilizacja Ameryki Północnej okazała się jedną z najbardziej aktywnych, płodnych, dynamicznych. Wniosła wiele do dziejów świata. Z jednej strony silnie współpracowała z Europą, z drugiej jednak mocno i coraz mocniej z nią też rywalizowała, zwłaszcza na obszarze Ameryki Łacińskiej, którą to Ameryka Północna uznała za swoją strefę wpływów. Póki co jednak Europa zdecydowanie przodowała.

anglosaska cywilizacja
Ameryki Północnej

skutki postępu
industrializacji

To Europejczycy wytworzyli międzynarodowy rynek pieniężny oraz nowoczesny system bankowy, giełdy, system walut powiązanych z brytyjskim funtem. Zyski z handlu inwestowali w produkcję towarów oraz w innowacyjność gospodarki. Kupców na szerokich morzach i żeglarzy wspierały i ochraniały europejskie flotyle wojenne. Lecz bez szybkiego wzrostu liczby ludności trudno byłoby zapewnić rozwój rynków krajowych. Z kolei ich rozwój prowadził do wyłaniania się nowych potrzeb, mód, zainteresowań, a ich zaspokajanie prowadziło do rozszerzania się sfery zamożności wraz z jednoczesnym kurczeniem się, aczkolwiek wolnym, sfery ubóstwa. Rozwój gospodarki pieniężnej na Zachodzie, postępy industrializacji prowadziły do ograniczenia liczby osób zatrudnionych w rolnictwie, a dotychczasowych rolników zamieniały w robotników, klientów i płatników podatków. Ludzi zaczęto kształcić w szerokim zakresie nowych umiejętności, w technologii produkcji, w zarządzaniu i marketingu, w promocji, reklamie i dystrybucji towarów. Rosła liczba wynalazków, a obok wynalazków indywidualnych coraz częściej pojawiały się zespołowe, jako wynik wsparcia finansowego przez państwo – dzisiaj byśmy powiedzieli sponsorowanych przez system grantów. To wszystko było częścią dynamicznie się rozwijającej miejskiej cywilizacji. Jej rozwój wiązał się z rozwojem miejskiej inżynierii. Dzięki temu w mieście żyło się teraz coraz lepiej, coraz łatwiej, a także coraz bezpieczniej. Ludzie nieco mniej byli narażeni na skutki klęsk żywiołowych, na działania choćby groźnych wirusów i bakterii, groźnych rzek, teraz regulowanych, oraz pożarów, które trawiły kiedyś całe miasta, przez stworzenie systemu pomocy społecznej, w tym zdrowotnej. W poł. XIX w. w czołowych miastach Zachodu zaczęła się upowszechniać zbiorowa komunikacja miejska, aczkolwiek oparta jeszcze głównie na sile mięśni konia.

życie w mieście

Powyższe zjawiska objęły głównie Europę, i to też nie całą, lecz tylko jej najbardziej uprzemysłowione regiony oraz Amerykę Północną. Pozostałe cywilizacje świata albo



Ryc. 1
Klasycystyczny budynek
giełdy w Londynie

dalej pozostawały poza tymi problemami, albo też odczuły te zmiany w niewielkim zakresie i w takim samym zakresie same je wprowadzały, mimo iż w Indiach, Chinach, Japonii istniały stare i ludne centra miejskie, co prawda w swoim charakterze odbiegające od europejskich czy północnoamerykańskich.

Już około 1800 r. dokładnie było widać, że Europa dominuje we wszystkich procesach cywilizacyjnych. [Alfabetyczne nowości] Jej pozycja była niezagrożona i wobec innych cywilizacji rosnąca. Jednym słowem wiek XIX już w pełni należał do Europy. Ani we wcześniejszych swoich dziejach, ani też w późniejszych nie osiągnęła ona tak wiele, nie zdobyła takiej przewagi nad pozostałymi cywilizacjami jak wówczas. Europejczycy zaczęli mieć też świadomość swoich możliwości, pozycji oraz władzy, która im się dostała. Niemniej trudno też nie dostrzec i nie pamiętać, że na dalekiej prowincji Europa pozostawała prawie taką jak przed wiekami. Szerokie pokłady archaicznych struktur myślenia i życia najdłużej się ostały i przetrwały na Bałkanach i w Europie Wschodniej, może poza miastami stołecznymi, takimi jak choćby St. Petersburg.

Jedne kraje pozaeuropejskie, widząc oczywiste korzyści z europejskiej modernizacji, próbowały same, na drodze odgórznej decyzji panującego, wprowadzać te jej elementy, które wzmacniały państwo i władzę monarszą, ale nie zaburzały tradycyjnych układów, przyzwyczajeń i zachowań i nie naruszały ich tożsamości kulturowej. Tak czyniły władze choćby takich państw, jak Turcja, Egipt czy Tunis. Inne regiony wybrały drogę izolacji, przynajmniej na czas. Uważały bowiem, że otwarcie się na Europę prowadzi do uzależnienia ekonomicznego, kulturowego i politycznego. Prócz tego swoją cywilizację wysoko ceniły i szanowały, a o europejskiej nie miały najlepszej opinii, uważając ją za barbarzyńską, za prostacką. Tak postępowały Chiny, Korea, Japonia.

dominacja Europy

archaiczne struktury

modernizacja i izolacja

Alfabetyczne nowości

Alfabet Braille'a – Francuz, nauczyciel w paryskim instytucie dla ociemniałych dzieci, sam niewidomy od 3 roku życia, Louis Braille (1809-1852) stworzył system pisma dotykowego dla niewidomych. Swoj alfabet ogłosił w 1829 r., przez kilka następnych lat doskonalił go i uzupełniał. Ostatecznie składa się on z 63 znaków i jest systemem uniwersalnym, używanym we wszystkich językach świata. Czyta się go ręką od lewej do prawej. W 1837 r. wydano pierwszą książkę w alfabecie Braille'a.

Alfabet Morse'a – Amerykanin, malarz artysta Samuel F.B. Morse (1791-1872) wynalazł w latach 1832-1837 system telegrafu elektromagnetycznego i wprowadził opracowany przez siebie, specjalny alfabet, będący kombinacją kropek i kresek. W 1837 r. udało mu się za pomocą swojego telegrafu przesłać depeszę (złożoną z pięciu słów) na odległość ok. 16 km. W 1844 r. otwarto pierwszą międzymiastową linię telegrafu Morse'a Baltimore – Waszyngton. Morse zainicjował jej działalność nadaniem depeszy: „What hath God wrought” – w języku staroangielskim oznacza to: „Co stworzył Bóg”



Ryc. 2
Louis Braille

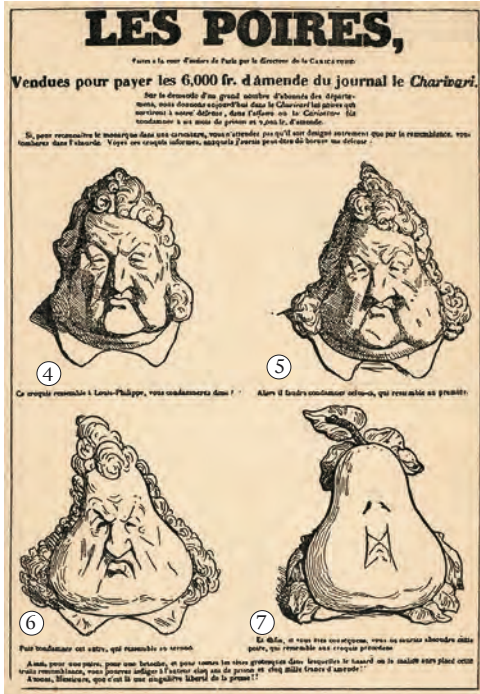
Lecz jak się okazało, na dłuższą metę nie była to droga skuteczna. Dlatego w różny sposób i w różnym czasie cała cywilizacja dalekowschodnia została zmuszona do otwarcia się.

Najbardziej intensywne kontakty cywilizacja europejska miała z Nowym Światem, a to z tej oczywistej racji, że jego obywatele, koloniści wywodzili się z Europy. Szczególne wrażenie musiała robić dojrzałość i zdolność do ekspansji cywilizacji anglosaskiej Ameryki Północnej, czyli głównie USA. Już w poł. XIX w. trudno było nie dostrzec jej dynamizmu, atrakcyjności intelektualnej, kulturowej i cywilizacyjnej. Jednocześnie cywilizacja amerykańska, zwłaszcza w swoich początkach, była prawie wolna od wielu europejskich plag. Mniej było przestępstw i mniej groźnych epidemii, mniej głodu. Trudno było wypatrzeć na ulicach żebraków czy włóczęgów. Amerykanie z powodu niższej niż w Europie stopy umieralności szczycili się długością życia. Około 1800 r. w niektórych osadach stanu Massachusetts przeciętna długość życia osadników wynosiła blisko 72 lata, co dla Europejczyków było rekordem nie do pobicia. Oczywiście, napływ coraz to nowych emigrantów komplikował historię i codzienność amerykańską.

Europa (zachodnia) uzyskała tak silną pozycję w wielu dziedzinach dzięki niezwyklemu splotowi licznych czynników. Trudno przecenić w tym rolę kilku nowych konstytucyjnych państw, które powstały w tej niekonstytucyjnej epoce, takich jak Francja, Piemont, Norwegia, Niderlandy, Królestwo Polskie czy Rzeczpospolita Krakowska. Państwa te, podobnie jak Wielka Brytania, gwarantowały przynajmniej jakiejś części obywateli możliwość udziału w życiu publicznym oraz gwarantowały podstawowe wolności obywatelskie. Władze tych, ale i wielu innych państw doprowadziły do zbudowania fundamentów nowoczesnego społeczeństwa, wyzwolonego z gorsetu nierówności stanowych i opartego na zasadzie równości wszystkich wobec prawa. A wszystko to właściwie działo się około 1850 r., albo nawet nieco później. Chłopi

dynamizm USA

fundament nowoczesnego społeczeństwa



- GRUSZKI wykonane w paryskim sądzie przysięgłych przez dyrektora „Caricature”. Sprzedawane, aby zapłacić 6000 franków grzywny nałożonej na dziennik „Charivari”.
- Na prośbę licznych czytelników z różnych departamentów publikujemy dziś w „Charivari” gruszki mające posłużyć jako nasza obrona w sprawie, w której „Caricature” skazana została na 6 miesięcy więzienia i 2000 franków grzywny.
- Jeśli oczekujecie, że o możliwości rozpoznania monarchy na jakiejś karykaturze decyduje wyłącznie czyste podobieństwo, popadacie w błąd. Przyjrzyjcie się tym niekształtnym szkicom, do których będę musiał ograniczyć swoją obronę.
- Ten szkic przypomina Ludwika-Filipa, wydajcie zatem nań wyrok!
- Trzeba jednak będzie wydać wyrok także na ten oto szkic, który jest podobny do pierwszego.
- Następnie obłóżcie wyrokiem i ten rysunek, który jest podobny do drugiego.
- W końcu, jeśli jesteście konsekwentni, nie będziecie mogli uznać za niewinną tę gruszkę, która przypomina jakoś wszystkie poprzednie szkice.
- W ten sposób za gruszkę, za drożdżówkę i za każdą dziwną głowę, w których przypadek lub psota umieści to smutne podobieństwo, będziecie mogli nałóżyc na autora karę 5 lat więzienia i 5000 franków grzywny!!
Przyznacie, Panowie, że jest to szczególna wolność prasy!!

otrzymali na własność ziemię, którą uprawiali, bądź jakąś jej część. Teraz mogli nią dysponować, mogli ją sprzedawać i szukać nowych możliwości zarobkowania poza wsią. W związku z tym coraz liczniejsze ich rzesze ruszyły w świat, bo coraz mniej było tam dla nich miejsca i pracy. Także stara administracja pańsko-dworska przechodziła do historii. Pojawiło się zatem ryzyko destrukcji, a nawet chaosu, przed czym ostrzegali niektórzy intelektualiści i politycy. Dlatego to wolne miejsce po starej administracji musiała wypełnić nowa i sprawna administracja. Tylko ona mogła wypełnić lukę po odchodzącym systemie i sprostać nowym wyzwaniom związanym z nadejściem ery cywilizacji przemysłowej oraz gwałtownym wzrostem ruchliwości społecznej.

Powstanie nowoczesnej administracji bynajmniej nie było aktem jednorazowym, lecz procesem, który trwał przez cały XIX w. W pierwszych jego latach największy w tym udział miała bez wątpienia napoleońska Francja, niemały Prusy, natomiast Wielka Brytania stosunkowo mniejszy. Dopiero w 1870 r., kiedy brytyjskim premierem został zwolennik reform William Gladstone, mogło dojść do powstania jednolitego i niezależnego od dotychczasowych patronów, państwowego korpusu urzędników administracyjnych, którzy zostali podporządkowani jednolitym regułom. Trzon korpusu stanowili urzędnicy, których kompetencje i system podległości ustalały regulaminy oraz prawo. Administracja miała teraz służyć państwu (choć jeszcze nie społeczeństwu), ale już nie sobie i nie wyłącznie swoim patronom. Administracja przestała też służyć panującemu, a posady urzędnicze przestały być własnością sprawującego urząd. Przestały zatem, a przynajmniej powinny przestać przynosić dochód. Natomiast urzędnik miał otrzymywać i zazwyczaj otrzymywał wynagrodzenie (pensję) z tytułu wykonywanej pracy, czyli pełnienia służby publicznej, zwanej też cywilną. Jednocześnie przyjęto, co dzisiaj wydaje się tak oczywiste, że urzędnicy mają mieć ściśle określone zadania do

Ryc. 3

Karykatury Ludwika Filipa w piśmie „Charivari” ze stycznia 1834 r. zamieszczone w związku ze sprawą o obrazę majestatu (tłumaczyła Agata Ibek)

nowoczesna
administracja

służba publiczna

wykonania w ramach kompetencji i zgodnie z opracowanymi regulaminami, że są z tego rozliczani i kontrolowani, że podlegają wyższym instancjom, że na stanowiska są organizowane konkursy i egzaminy wstępne.

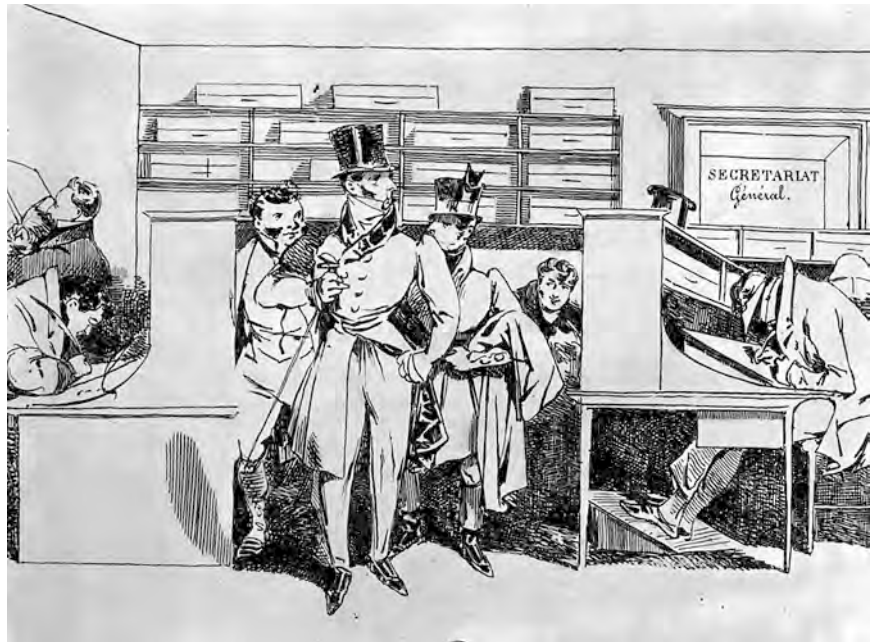
urzędnicza pensja

Jednak podległość służbowa oraz wprowadzenie pensji wywołało silne opory uprzywilejowanych dotychczas stanów czy środowisk, które widziały w tym, co zrozumiało, zamach na swoje starodawne przywileje i na ich poczucie niezależności od państwa. Dlatego zdarzało się, że urzędnicy pochodzenia szlacheckiego nie chcieli przyjmować od państwa pensji, gdyż, co również zrozumiało, nie chcieli być od niego zależni. Uważali, że państwo ich przekupuje, gdy stać ich, tak jak kiedyś, na utrzymanie się za własne pieniądze, czyli pieniądze wyciśnięte ze sprawowanego urzędu od klientów. Dlatego zmuszeni do przyjmowania pensji, wysyłali w dniu wypłaty służących po ich odbiór. Tak więc powstanie nowoczesnej biurokracji musiało doprowadzić do konfliktu interesów oraz do zderzenia idei urzędu jako służby publicznej z tradycyjną szlachecką mentalnością i tradycyjną służbą.

urzędnicy w Anglii i Rosji

Proces tworzenia się nowoczesnej administracji przebiegał dosyć różnie w skali Europy. Inaczej przebiegał w Prusach czy w Rosji, inaczej we Francji, a jeszcze inaczej w Anglii. W tej ostatniej w 1837 r. parlament przejął bezpośrednio nadzór i odpowiedzialność finansową za utrzymanie wszystkich urzędników, którzy nie byli urzędnikami dworskimi (monarchy). Obok więc urzędników dworskich opłacanych bezpośrednio ze skarbca monarszej, pojawili się opłacani przez państwo urzędnicy służby państwowej. Jest zrozumiało, że ta druga grupa szybko rosła w siłę. Rosła też jej ranga w państwie. Powstanie nowego aparatu administracyjnego umożliwiło dalszą ekspansję Europy, ale też prowadziło do coraz dalej idącej zależności europejskiego społeczeństwa od biurokracji, która mnożąc przepisy, coraz silniej wkraczała w obszar dotychczas uważany za prywatny. Administracja stworzyła system usług, w tym sądowych, edukacyjnych propagandowych itd. Społeczeństwa w sposób nie zawsze

biurokracja



Ryc. 4
Przybycie szefa mobilizuje urzędników do pracy – rysunek satyryczny H. Monniera z 1. połowy XIX w.

odczuwalny, ale też i nie wszędzie, stawały się coraz bardziej podległe administracji. Jedynie wnikliwi obserwatorzy dostrzegali proces, nazywany przez teoretyków administracji podbojem społeczeństwa przez biurokrację, która tworzyła nowe prawo, by jeszcze łatwiej nim kierować. Aby móc coraz skuteczniej zarządzać państwem, a jednocześnie kierować życiem społeczeństwa, władze państwowe musiały coraz też więcej o nim wiedzieć. Dlatego zaczęły rozbudowywać policję, której zadaniem było nie tylko zapewnienie bezpieczeństwa obywatelom, ale ich nadzorowanie, czyli pilnowanie. Nieodścisnęte wzory państwa policyjnego stworzono w napoleońskiej Francji. Jednocześnie państwa umacniały i reformowały ustrój sądownictwa oraz więziennictwo. W roku 1829, niezależnie od siebie, Paryż i Londyn utworzyły milicje miejskie, które miały pilnować porządku: po pierwsze – milicja miejska miała działać zapobiegawczo, po drugie – miała wyręczać wojsko, które dotychczas było wykorzystywane do prowadzenia działań typu policyjnego, jak choćby tłumienie zamieszek, likwidowanie buntów, do czego siłą rzeczy nie było najlepiej przygotowane. Pozytywne doświadczenia obu metropolii zaowocowały stworzeniem regularnych formacji policyjnych w innych miastach i w państwach, a w Anglii na długie lata pojawili się policjanci ubrani w granatowe kurtki i cylindry, a później w hełmy oraz wyposażeni w pałki. Stałej modernizacji, zwłaszcza w dobie napoleońskiej, ulegało wojsko. Żołnierze nie tylko stali się biegli w wojskowym rzemiośle, ale i świadomi tego, czemu i komu służą. Postępująca modernizacja uzbrojenia, coraz to nowsze modele armat i karabinów wymagały też coraz lepszego wykształcenia wojska. Jednocześnie żołnierze, urabiani przez aparat propagandowy, zaczęli traktować służbę jako wyróżnienie, jako zaszczytny obowiązek. W dobie napoleońskiej i później w wielu krajach zmieniono system rekrutacji i organizacji. W roku 1813 w Prusach wprowadzono powszechny obowiązek służby wojskowej. Tym tropem wcześniej czy później poszli inni. Unowocześnieniu armii towarzyszyło unowocześnianie szkolnictwa wojskowego. Powstawały nowe uczelnie i akademie, z nowymi programami i to nie tylko w Europie, także w europeizujących się państwach islamu (Turcja, Egipt) oraz w Ameryce.

W ofercie państw europejskich oraz Stanów Zjednoczonych nie mogło zabraknąć gruntownie odmienionego systemu edukacji. Mądrzy i światli mieszkańcy powinni być dobrymi obywatelami, czyli szanującymi władzę, regularnie płacącymi podatki oraz dobrymi żołnierzami. W ciągu wieku, do 1800 r. w krajach Zachodu liczba potrafiących czytać i pisać wzrosła 5-6-krotnie. Wzrosła zatem, i to aż około 20-krotnie, liczba upowszechniających wiedzę wyniesioną ze szkoły, którzy korzystali ze źródła pisanego. Tak duży procentowo wzrost świadczył też, jak nisko znajdował się punkt wyjściowy. Rządy państw europejskich zrozumiały, że powszechna oświata jest niezbędna w nowoczesnym państwie, edukacja bowiem ułatwiała kontrolowanie i nadzorowanie społeczeństwa oraz przyczyniała się do jego integracji, niezależnie od religii, pochodzenia czy języka. Edukacja umożliwiała obywatelom wejście w posiadanie umiejętności rozumienia tekstów pisanych, zarządzeń i rozporządzeń władzy, aktów i regulaminów oraz wypełniania druków, pisanie i adresowania podań. Ale nie zawsze i nie wszyscy ludzie władzy i przedstawiciele rządzących elit podzielali tak pozytywną ocenę sensu edukacji. Niejeden europejski wyznawca starych porządków uważał szkołę za rozsądnika buntów i rewolucji. W ich przekonaniu ciemny obywatel to spokojny i potulny obywatel. Natomiast światły to potencjalny burzyciel porządku i rewolucjonista. Przeto nawet jeszcze w 2. poł. XIX w. do tego tematu i do tej argumentacji wracano. Stopniowo jednak potrzeba liberalizacji i demokratyzacji zwyciężała, zwłaszcza że masy ludowe, wcześniej traktowane jako przedmiot dziejów, same zaczęły się upominać o mądrą edukację, widząc w niej szansę awansu i własnego rozwoju. Upowszechniając oświatę, jednocześnie starano się pomniejszać wpływy duchowieństwa katolickiego i protestanckiego na szkolnictwo. Zasadniczo we wszystkich krajach zmierzano w tym

podbój społeczeństwa
przez biurokrację

państwa policyjne

modernizacja wojska

obowiązek służby
wojskowej

edukacja

liberalizacja
i demokratyzacja

laicyzacja

samym kierunku, a mianowicie laicyzacji. Pokusa laicyzacji objęła też kontynent amerykański, w tym zwłaszcza Meksyk. W Europie przyspieszenie tych procesów nastąpiło w dobie Wielkiej Rewolucji Francuskiej, która wypracowała koncept zupełnie nowej, i od początku świeckiej edukacji. Ale nie wszystkie kraje poszły aż tak daleko. Inne zadowolą się wprowadzeniem świeckiego nadzoru i państwowych dyrektorów w kościelnych szkołach oraz wyprowadzeniem łaciny poza obręb szkoły, a wprowadzeniem w jej miejsce miejscowych języków, coraz częściej traktowanych jako wartość, jako bogactwo narodowe i czynnik integracji. Ograniczano też wpływ kleru na rady szkolne oraz na programy i podręczniki. Ów proces przebiegał szybciej tam, gdzie u władzy byli liberałowie, którzy czynili to z racji głównie ideologicznych, wolniej – gdy u władzy byli konserwatyści. Ale również i oni stali na stanowisku, że w interesie państwa leży istnienie silnego systemu oświatowego, niezależnego od Kościołów.

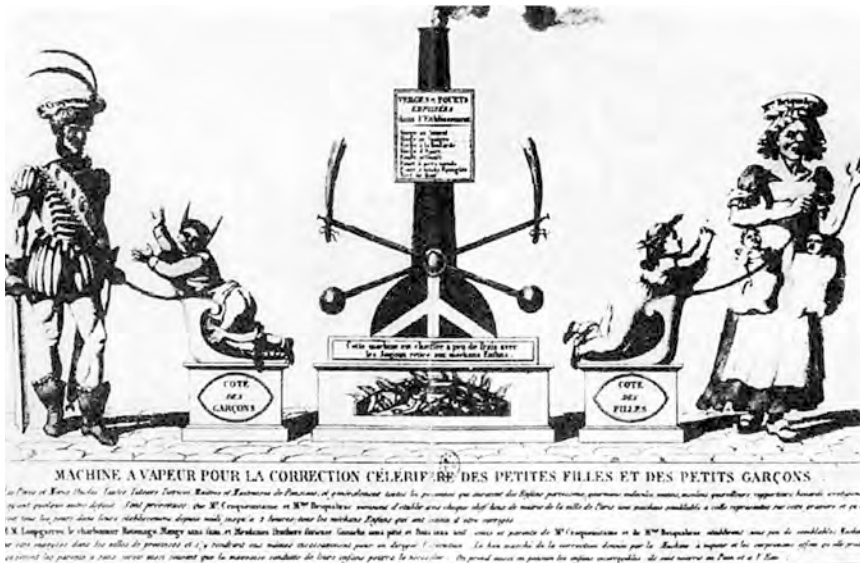
polski wzorzec

Jednym z pionierów nowej edukacji była jeszcze w 2. poł. XVIII w. Polska (Rzeczpospolita). Powstanie Ministerstwa Edukacji Narodowej oraz sieci szkół jej podlegających było jednym z najważniejszych wydarzeń w dziejach europejskiej oświaty. W ślad za Polską poszły niektóre inne kraje europejskie. Jednak zasadnicze zmiany w europejskim systemie edukacyjnym nastąpiły w epoce napoleońskiej. Wówczas to oprócz szkół szczebla podstawowego utworzono sieć szkół średniego poziomu. W Prusach były to gimnazja, we Francji – licea. I w gimnazjach, i w liceach obok języków nowożytnych nauczano greki i łaciny. Na jednych i na drugich wzorowały się pozostałe, prócz Anglii, państwa europejskie. Poziom szkół średnich był wysoki. Dostarczały one m.in. kadr dla nowej administracji oraz dla administracji kolonialnej. Celem szkoły było nie tylko nauczanie, rozbudzanie zainteresowań, poznawanie świata, ale i wychowywanie. Szkoła wychowywała w pobożności i uznaniu autorytetu sacrum. W niektórych krajach wyraźnie preferowała „własną”, państwową religię, np. w krajach skandynawskich – protestancką, na południu Europy – katolicką. Szkoła miała też uczyć miłości i szacunku do własnego kraju i monarchy, a w 2. poł. XIX w. i do narodu. Uczyła, że praca dla kraju i króla czy cesarza jest podstawowym obowiązkiem obywatela/poddanego. W efekcie szkoła budziła dumę i podziw do własnego domu/państwa, a jednocześnie niechęć, a nawet pogardę wobec innych, „obcych”. Te tendencje w 2. poł. XIX w. jeszcze się pogłębiły, kiedy to do głosu doszedł nacjonalizm. Najczęściej uważano, że w realizacji powyższych celów edukacyjnych niezbędna jest szkolna dyscyplina. Dlatego szkolny regulamin zawierał mnóstwo najprzeróżniejszych zakazów i nakazów, a nawet odwoływał się do sankcji boskiej. Dlatego wobec uczniów ociągających się w nauce i pozostających w konflikcie ze szkolnym regulaminem stosowano surowe kary, nie wyłączając knuta. Ale praktykowanie przez szkoły przemocy wobec uczniów pozostawało w zgodzie z powszechnie wyrażanymi poglądami, że karanie, i to surowe, jest zdrowe, uczy uczniów wytrzymałości i posłuszeństwa, daje odporność i siłę, pozytywnie wpływa na rozwój osobowości. „Dziecka bicie łatwi życie” czy „jak nie ma karania, to nie ma posłuchania” – często powiadano. W tej sytuacji nie może dziwić wyposażanie sal lekcyjnych w narzędzia szkolnej przemocy, zwłaszcza w różgi, które wisiały na ścianach szkolnych sal i gabinetów. Były po to, by nauczyciele mieli je pod ręką i mogli z nich czynić użytek. Władze szkolne nie tylko dyscyplinowały uczniów, ale niejednokrotnie także ich rodziców, gdy ci nie chcieli posyłać dzieci do szkół. Niejeden, zwłaszcza włościanin, zupełnie nie widział związku między ich a dzieci losem. W obowiązkowej szkole widział tylko przykład dziwactwa i ekstrawagancji możnych i biurokratów. Uważał, że dzieci są potrzebne w gospodarstwie, że państwo odbiera im godziny darmowej pracy dziecka, że uczy je lenistwa i rozpusty, że demoralizuje propagowaniem czytania i pisania, czyli „pańskiej zabawy”. Niejeden włościanin argumentował, że literami się pola nie uprawia, a wiedzy do nieba się nie zabierze. Czyli nawet w wypadku perspektywy zbawienia szkolna wiedza nie byłaby potrzebna. Można powiedzieć, że na drodze

cele edukacji

przemoc wobec uczniów

obowiązkowa szkoła



Ryc. 5

Maszyna parowa do szybkiego sprowadzania na dobrą drogę dziewczynek i chłopców – rycina z końca XVIII w.

upowszechnienia oświaty stała staroświecka mentalność. Jeszcze nie rozumiano, że szkoła jest szansą awansu społecznego, że daje nowe możliwości, zwłaszcza najlepszym, że dyplom szkoły jest ważną miarą nowych kwalifikacji. Tym bardziej nie rozumiano, że szkoła sprzyja emancypacji obywatelskiej i narodowej. Zaczęto to rozumieć znacznie później, w zupełnie innej już epoce. Państwo musiało też łamać opory jakiejś części warstw kierowniczych, szlachty, która uważała, że państwo nie ma prawa narzucać obywatelom obowiązków i wymuszać je za pośrednictwem aparatu.

Dziecko wychowywano w surowości i dyscyplinie od małości. Wychowywano je też w szacunku wobec ojca rodziny. Dlatego szkolna dyscyplina nie była dla dziecka niespodzianką. Dlatego ojca w domu mógł zastąpić w szkole jedynie nauczyciel-mężczyzna. Kobieta w roli osoby dyscyplinującej nie była brana pod uwagę. Nie miała autorytetu w domu, nie mogła go mieć też w szkole. Poglądy wybitnego szwajcarskiego pedagoga Johanna Heinricha Pestalozziego, zalecającego zupełnie inne, dzisiaj byśmy powiedzieli aktywizujące i liberalne metody pracy z uczniami, wolno docierały do polityków i pedagogów. Dlatego licealistów, gimnazjalistów i studentów ubrano w mundury. Już sam strój miał im przypominać o potrzebie dyscypliny, karności i szacunku przełożonym. Uważano, że mądry i dobry obywatel, to faktycznie żołnierz w cywilu. Szkoła stała się więc najważniejszym narzędziem upowszechniania postaw propaństwowych, stała się elementem i narzędziem państwowej indoktrynacji. Ale musiało upłynąć wiele lat, by szacunek do własnego państwa i prawa w państwie stał się wartością niepodzielną, nie będącą przedmiotem dyskusji. Dlatego to właśnie XIX wiek spopularyzował kult państwa i konieczność obrony jego granic i suwerenności.

Upowszechnianie się systemu powszechnego i przymusowego nauczania postępowało wolno, mimo iż rozpoczęło się jeszcze w XVIII w. Lecz te XVIII-wieczne akty prawne były nade wszystko świadectwem poglądów na pedagogikę elit, natomiast ze względów finansowych urzeczywistnienie idei powszechnego nauczania nie było możliwe. Stało się to realne dopiero w kolejnym wieku. Duże na tym polu zasługi miały Prusy, dzięki nie tylko aktom prawnym z lat 30., wprowadzającym powszechne

surowość i dyscyplina

obywatel –
żołnierz w cywilu

pruskie szkolnictwo

szkolnictwo
w Skandynawii

analfabetyzm

sytuacja
w krajach islamu

system oświaty
w Chinach i Japonii

nauczanie, ale i konsekwencji w ich realizowaniu. Nie mniejsze na tym polu zasługi poniosły kraje skandynawskie. W roku 1814 w Danii, a w 1842 r. w Szwecji wprowadzono przymus edukacyjny, co stopniowo doprowadziło do objęcia wszystkich młodych osób nauczaniem na szczeblu podstawowym. Z pewnością tradycja szkółek przykościelnych i uczenia znajomości pisanie i czytania na Biblii ułatwiła wprowadzenie pełnego państwowego szkolnictwa powszechnego. Dzięki temu w krajach tych powstała bogata sieć bibliotek i księgarni. Trudno nie uznać też za sukces uruchomienie oświaty dla dorosłych oraz systemu samokształcenia. W dziedzinie upowszechniania oświaty Anglia wyraźnie ustępowała Prusom i Skandynawii. Anglia pozostawiła oświatę głównie w rękach prywatnych organizacji dobroczynnych i związków wyznaniowych. Ale choć Anglia ustępowała najlepszym na polu oświaty, to jednak w porównaniu do innych regionów Europy prezentowała się nadzwyczaj korzystnie. Tak więc gdy w 1850 r. olbrzymia większość mieszkańców krajów skandynawskich, Beneluxu, Francji, Anglii czy Prus potrafiła składać litery i liczyć do 100, to w Rosji analfabeci stanowili 90%, niewiele mniej na Sycylii czy w Galicji. Jeszcze wyższy procent analfabetów był na Bałkanach, gdzie przekraczał w niektórych rejonach 97%. Jeszcze wyższy był w Afryce i na Bliskim Wschodzie, osiągając tam prawie 100%. To właśnie w sposobie i skali upowszechniania edukacji widać najwyraźniej, jak głębokie różnice występowały wewnątrz świata europejskiego.

Poza Europą Zachodnią jedynie w USA liczba analfabetów była znikoma i ograniczała się prawie wyłącznie do niewolników i Indian. Natomiast w Ameryce Łacińskiej było natomiast tak jak w zapóźnionych rejonach Europy. W krajach islamu, prócz niektórych kapłanów i urzędników reszta nie znała pisma. Pismo, najczęściej arabskie, znali głównie absolwenci szkół koranicznych znajdujących się przy meczetach. Nawet przywódcy plemion, szefkowie, byli pozbawieni tej umiejętności, chociaż z tego powodu bynajmniej nie cierpieli, nie widzieli bowiem jakiegokolwiek potrzeby uczenia się trudnej sztuki czytania i pisanie. Natomiast gdy dzieło modernizacji rozpoczęły Turcja i Egipt, to nauczaniem została objęta, co prawda niewielka, ale zawsze jakaś część ludności wiejskiej. W latach 40. XIX w. około 3% wieśniaków egipskich i 5% tureckich uczęszczało do szkół. Wśród nich, co prawda na razie na krótko, znalazły się pierwsze dziewczęta. Uczniowie, co było zupełną nowością, byli utrzymywani przez skarb państwa, a najlepsi otrzymywali nawet stypendia. Pierwsi Egipcjanie i Turcy zostali na koszt państwa wysłani po naukę do Europy. Zresztą wśród nauczycieli byli licznie reprezentowani Europejczycy. I chociaż początek został zrobiony, to jednak w krajach islamu przeciwko europeizacji stale występowały środowiska tradycjonalistyczne, dlatego też europeizacja edukacji w krajach islamu nie stała się wznoszącym procesem. Gdy w jednych latach edukację europeizowano, w kolejnych od niej odstępowano, powracając do tradycyjnej formacji koranicznej. Podobnie rzecz się miała i z europeizacją w dziedzinie upowszechniania kultury. Jedni otwierali drukarnie, inni je zamykali. Jedni chwalili encyklopedię francusko-arabską *Ogrody cywilizacji*, gdy inni z kolei ją potępiali, wzywając do spalenia. Natomiast w cywilizacjach tradycyjnych, w tym w Japonii i w Chinach, skomplikowany alfabet znały nie tylko elity, lecz i spora część ludności miejskiej oraz pewna część ludności wiejskiej. Większość uczęszczała do szkół religijnych, usytuowanych przy świątyniach. Tradycyjny system oświaty miał się tam zupełnie dobrze, podobnie jak i kultura mieszczańska. W niezłej kondycji były też tamtejsze wyższe uczelnie, mimo iż ich system organizacyjny i programy były zupełnie inne niż w Europie czy w Ameryce. Liczba studentów w Japonii w poł. XIX w. była znacząca.

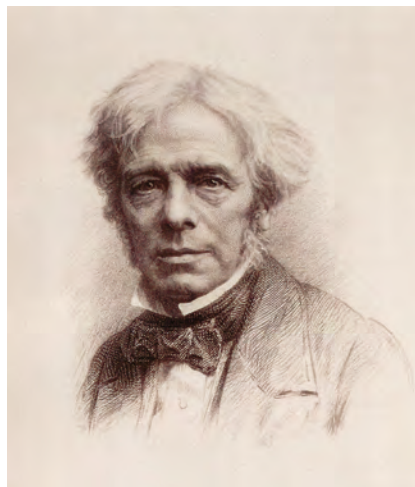
W najważniejszych centrach nowej cywilizacji europejskiej oraz w obu amerykańskich stale rosła ranga nauki, myśli, badań. Istotny wpływ na rozwój wolnej konkurencji i rywalizacji technicznej miały idee Adama Smitha i Davida Ricardo. Na wyniki

badania naukowych czekało modernizujące się państwo i społeczeństwo. Nauka otrzymała konkretne cele do wykonania. Dlatego dzięki temu mogły się rozwijać obok badań podstawowych także eksperymentalne, a obok nauk tradycyjnych, prawnych, medycyny, teologii także nowoczesne nauki społeczne oraz ścisłe, z chemią i fizyką na czele. Nauki praktyczne, techniczne i przyrodnicze przestały być szlachetnym hobby, przygodą alchemików czy też miejscem tajemnych eksperymentów, ale nabrały wymiaru praktycznego, stały się istotną dźwignią rozwoju. Rosła liczba patentów, i to nie tylko w Europie, lecz i USA. I tak gdy w USA w latach 1790-1800 zgłoszono 276 patentów, to w latach 1849-1859 aż 6480. Obrazuje to rewolucyjną w istocie skalę zmiany. Wiele prac uczonych bezpośrednio przyczyniało się do unowocześnienia świata, do lepszego poznania się ludzi, do zmiany, do postępu technologicznego. Mieli w tym swój udział także i Polacy. Józef Bem miał niemały udział w badaniach nad rakietami zapalającymi, inżynier Feliks Pancer nad wiatrakami, a Edmund Strzelecki nad problematyką geograficzną i geologiczną Australii. W fizyce wielkie odkrycia zanotował genialny wynalazca Michael Faraday. Wyodrębnił benzen, skroplił chlor (1823), odkrył fenomen indukcji elektromagnetycznej oraz prawa elektrolizy. Był uczniem Humphry Davy'ego, który wytworzył łuk elektryczny, odkrył sód, potas i acetylen. Odkrywcą pola magnetycznego był Duńczyk Hans Oersted. Jego prace rozwijali André Ampère i Niemiec Georg Ohm. Dzięki ich odkryciom było już wkrótce możliwe skonstruowanie elektromagnesów, które umożliwiały podnoszenie ciężarów. Włoch Alessandro Volta wynalazł maszynę elektrostatyczną i kondensator płytkowy, a inny Włoch Luigi Galvani wykazał istnienie zjawisk elektrycznych w tkance zwierzęcej (galwanizacja, prądy galwaniczne). Ważne były też odkrycia ostatnich lat XVIII w. Joseph Priestley w 1774 r. odkrył tlen i dwutlenek siarki, a Henry Cavendish wodór, oznaczając skład wody (1783) i powietrza (1785). Badania tego ostatniego nie znalazły uznania współczesnych, podejrzewano go bowiem o konszachty z diabłem. Rozwścieczony tłum spalił mu dom, bibliotekę i zniszczył laboratorium. Wyniki badań chemików i fizyków w swoim paryskim laboratorium rozwijał i sprawdzał Antoine Lavoisier. Szkocki chemik Joseph Black wprowadził rozróżnienie pomiędzy ciepłem a temperaturą, tworząc pojęcie kalorii jako jednostki pomiaru ciepła, a Amerykanin Benjamin Thompson Rumford pracował nad kinetyczną teorią ciepła. Dla rolnictwa i przemysłu przetwórczego bardzo ważne były odkrycia Niemca Justusa Liebiga, uczonego z uniwersytetu w Giessen, który określił zasady przemiany materii, wyjaśnił też, w jaki sposób odżywiają się rośliny. Dzięki jego pracom mógł się w przyszłości rozwinąć przemysł nawozów sztucznych. Holender Jan van Ingenhousz rozpoznał zjawisko fotosyntezy u ro-



Ryc. 6
Jeden ze współtwórców nowożytnej geografii, Alexander von Humboldt – rycina wg obrazu F.G. Weitscha

Ryc. 7
Michael Faraday – rysunek wg ryciny J.H. Gladstone'a



Ryc. 8

Aresztowanie Antoine'a Lavoisiera w jego pracowni w czasach Republiki



nowe uniwersytety

ślin. Przybywało uczelni. Obok modernizujących się uniwersytetów powstawały nowe uniwersytety oraz akademie, jak w Warrington i Coventry w Anglii. Wśród nowych uniwersytetów należy wymienić warszawski (1818) i londyński (1827) oraz słynną wkrótce paryską École Normal Supérieure. Powstawały również wyższe szkoły zawodowe i instytuty, techniczne, mechaniczne, handlowe oraz artystyczne, i to zarówno w Europie, jak i w obu Amerykach. To właśnie w Meksyku w 1783 r. powstała znana w okresie późniejszym akademia sztuk pięknych. Powstawały też coraz liczniejsze stowarzyszenia skupiające ludzi nauki oraz wspierające i nagradzające rozwój nauki. Jedną z bardziej znanych była węgierska Akademia Umiejętności, która powstała w 1825 r. z inicjatywy I. Széchenyiego. Wreszcie na tę epokę przypadają początki, przynajmniej w kilkunastu państwach europejskich i amerykańskich, ruchu na rzecz popularyzacji osiągnięć techniki i nauki. Pojawili się pierwsi wydawcy tanich książeczek i czasopism, jak choćby brytyjskiego „Mechanics Magazine”.

nowy odbiorca kultury

Upowszechnienie się oświaty i nauki nie mogło nie prowadzić do zmian na rynku odbiorców dóbr kultury. Pojawiły się pierwsze magazyny kolorowe oraz wydawnictwa wyspecjalizowane w literaturze sensacyjnej, w romansach kobiecych, w rodzinnych poradnikach, kalendarzach i sennikach. Pojawił się nowy klient, owoc umasowienia oświaty i otwartości kultury. Ale wyodrębnił się też klient oczekujący zupełnie innej strawy. To dla niego właśnie budowano muzea, gromadzono kolekcje i organizowano kluby, tak w Europie, jak i w Ameryce. Pod tym względem Ameryka niewiele ustępowała Europie. Również w metropoliach Ameryki Południowej urządzano okazałe muzea i gromadzono kolekcje. Jednym z bardziej znanych stało się meksykańskie muzeum archeologii, historii i etnologii, które zostało założone w 1831 r., chociaż powstanie tych i wielu innych jeszcze świątyń sztuki nie zmieniło opinii o latynoskiej Ameryce, jako o kraju barbarzyństwa, anarchii i chaosu, którą to opinię stale powielali mieszkańcy Starego Kontynentu.

Obieg informacji

rozwój prasy i cenzura

Zmieniały się systemy informowania. We wszystkich głównych ośrodkach Europy i Ameryki ważnym środkiem przekazu informacji stała się prasa. Przybywało tytułów, rosły nakłady, mimo iż w niektórych państwach rozwój prasy utrudniała restrykcyjna polityka, istnienie cenzury oraz dalej niewielka, chociaż stale rosnąca liczba potencjalnych klientów. [Cenzura] Ceny gazet, zwłaszcza dzienników, były stosunkowo wysokie, co również prowadziło do ograniczenia liczby czytelników, głównie prenumeratorów. Z tych to właśnie powodów czytelnictwo dzienników dowodziło przynależności do elit. Dzienniki obliczone na masowego czytelnika pojawiły się w 2. poł.

Cenzura

W Stanach Zjednoczonych cenzura ograniczona jest przez pierwszą poprawkę do Konstytucji przyjętą w 1791 r., według której „Kongres nie przyjmie żadnych praw ograniczających wolność wypowiedzi lub prasy”. Cały XIX wiek minął w tym kraju pod znakiem wolności słowa, dopiero wydarzenia I wojny światowej były okazją do prób przełamania tego prawa.

Jedynym wyjątkiem było prawo z 1798 r., które na okres 3 lat wprowadziło karę grzywny i uwięzienia za rozpowszechnianie fałszywych, skandalicznych lub złośliwych pism szkalujących rząd USA, prezydenta lub Kongres. Prawo wygasło w 1801 r., a powszechna wrogość wobec niego (zwłaszcza ze strony republikanów i popierających ich dziennikarzy, którzy wielokrotnie padli ofiarą tego prawa) sprawiła, że nie przedłużano jego działania.

W Wielkiej Brytanii cenzura została zlikwidowana w 1695 r., jedyną formą jej istnienia była ostra cenzura prewencyjna sztuk teatralnych, zalegalizowana aktem z 1737 r., obowiązującym przez cały XIX w. Lord kanclerz miał według niej desygnować odpowiedniego człowieka lub zespół ludzi, którzy mieli decydować o przyjęciu sztuki do wystawienia lub jej całego, czy częściowego odrzucenia. W 1843 r. dookreślono zasady cenzury teatralnej w tzw. Akcie o Teatrach. Lord kanclerz miał prawo zatrzymać każdą sztukę, jeśli godziła ona

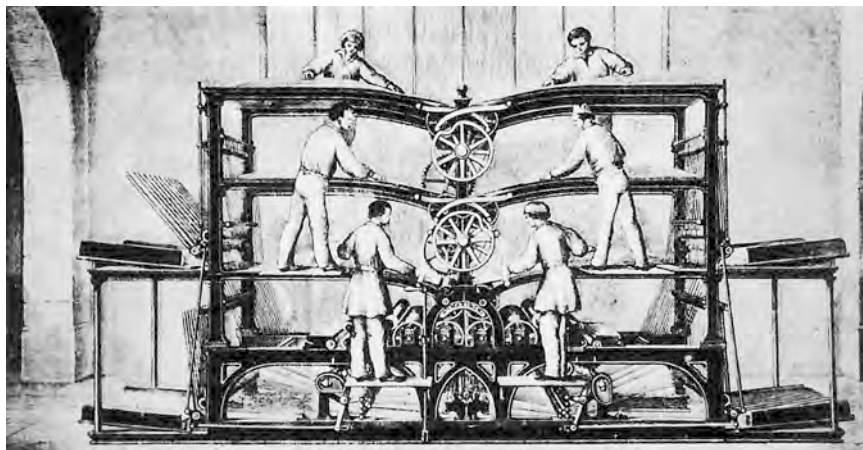
w dobre obyczaje, zrywała z zasadą *decorum* albo po prostu zagrażała publicznemu spokojowi.

We Francji 1789 r. przyniósł zniesienie cenzury, a dokładniej wprowadzenie wolności słowa. Cenzurę ponownie wprowadził Napoleon Bonaparte dekretem zakazującym prasowych publikacji, które stawiałyby przeciwko „społecznej umowie dotyczącej suwerenności narodu i chwale armii”. 50 tytułów zostało na jego mocy od razu „zdejętych”, zostało się 13. Kontrola nad prasą wzmożła się, gdy Napoleon został cesarzem. Niektóre z jego zarządzeń w tej mierze dotyczyły przymusu wprowadzania cenzora do każdego z pism (1805), obowiązku cytowania przez każde lokalne pismo wyjątków z rządowego „Moniteur Universel” (1807). W latach 1824-1830 cenzurą prasową bliżej zajął się Karol X, wydając 4 zarządzenia. W jednym z nich ograniczano możliwość kontynuowania wydawania pism nieprzychylnych władzy – oczywiście faworyzując jednocześnie te, które były na jej usługach. Nieco większa wolność przysługiwała prasie za czasów Ludwika Filipa, a to za sprawą prawa z końca 1830 r. Dzięki temu szansę miała rozwinąć się prasa rozrywkowa (np. „Charivari”).

W państwach niemieckojęzycznych istniała przez cały okres 1. poł. XIX w. silna cenzura prewencyjna, zarówno teatralna, jak i prasowa, częściowo zniesiona w okresie Wiosny Ludów, a następnie przywrócona do działania.



Ryc. 9
Wystąpienia ludu w obronie wolności prasy wg ryciny z XIX w.

**Ryc. 10**

Skonstruowana przez Marioniego maszyna, na której drukowano paryski dziennik „Petit Journal”

czasopisma i gazety

XIX w., natomiast czasopisma i codzienne gazety coraz częściej pojawiały się w coraz liczniejszych kawiarniach i klubach towarzyskich. Ich obecność siłą rzeczy ułatwiała wymianę informacji, przyczyniała się też do nawiązywania nowych i podtrzymywania starych kontaktów towarzyskich. W największych miastach Europy, takich jak Londyn czy Paryż, ukazywało się jednocześnie kilkanaście dzienników. I tak w 1824 r. w Paryżu ukazywało się 12 dzienników w łącznym nakładzie 60 tys. egz. Przeważały tytuły o wyraźnej orientacji politycznej i ideologicznej – obok dzienników konserwatywnych były liberalne, rzadziej demokratyczne. W Szwecji ceniono „Aftonbladet”, a w Warszawie „Kurier Warszawski” i „Gazetę Warszawską”. Ich nakłady nie przekraczały 3-4 tys. Nakłady dzienników wydawanych w Sao Paulo, Buenos Aires czy Meksyku (liberalny „El Siglo XIX”, konserwatywny „El Universal” czy jedna z najstarszych, bo ukazująca się od 1784 r. „Gazeta de Mexico”) były podobne. W 1. poł. XIX w. zaczęły się ukazywać pierwsze gazety w krajach islamu (w językach francuskim i angielskim), głównie w Egipcie i Turcji, co należy widzieć jako jedno ze świadectw ich europeizacji. W roku 1823 ukazała się pierwsza gazeta w Afryce Południowej, w Kapsztadzie, „South African Commercial Advertiser”.

obieg informacji

Na początku epoki informacje krążyły wolno. Najszybciej wiadomości mogli przekazać konni posłańcy oraz żeglarze, tak więc ówczesne „techniki” przekazu niewiele wyprzedzały naturalne tempo poruszania się ludzi. Zatem wiadomość, która pojawiła się w dzienniku madryckim o sukcesach partyzantów hiszpańskich w walce z Francuzami, w dzienniku petersburskim mogła być podana jako najświeższa po 5-6 tygodniach. Z tych samych powodów również horyzont geograficzny ludzi był znacznie skromniejszy. Dopiero wynalazek telegrafu (1837) w sposób wręcz wcześniej niewyobrażalny przyspieszył przekaz informacji i zrewolucjonizował jego aktualność. Telegraficzne tempo przekazu niezwykle ekscytowało ludzi, o czym świadczą komentarze prasy europejskiej i amerykańskiej. Już na początku lat 40. przystąpiono do budowy pierwszych linii telegraficznych, dzięki czemu stało się możliwe powstanie agencji telegraficznych. W roku 1849 powstała słynna niemiecka agencja Wolffa, a w 1851 r. Niemiec Paul Julius Reuter założył w Londynie agencję, która do dzisiaj uchodzi za jedną z najlepszych. Obieg informacji uległ też gwałtownemu przyspieszeniu dzięki kolei, która mogła przewozić przesyłki kurierskie o wiele szybciej niż dyliżans. To spowodowało, iż niektóre tytuły dzienników mogły się ukazywać 2-krotnie w ciągu dnia: rano i wieczorem. Rosły nakłady, dziennikom przybywało stron, w redakcjach coraz

telegraf



Ryc. 11
Centrala telegraficzna wg
ryciny z 1857 r.

większą liczbę stanowili dziennikarze-profesjonaliści, utrzymujący się wyłącznie z pracy redakcyjnej. W roku 1836 w paryskim „La Presse” pojawił się pierwszy płatny anons komercyjny. Gazetowa reklama znakomicie ułatwiała finansowanie prasy, podobnie jak pierwsze reklamy świetlne, słupowe afisze, plakaty. Techniki wizualne napędzały klientów, pomagały konkurować, przyczyniając się tym do wzmożenia produkcji i do dalszych zmian. Z kolei pojawienie się w 1839 r. dagerotypu, wynalezione go przez Francuza Louisa Jacques’a Daguerre’a, który poprzedzał aparat fotograficzny, spowodowało, że w gazetach można było reprodukcować „żywe” obrazy. To fascynowało, bawiło, ale i uczyło. Dzięki prasie wiedza o świecie Europejczyków i Amerykanów szybko się powiększała, stanowiąc wiernego towarzysza modernizacyjnej podróży ku lepszemu, a z pewnością bogatszemu światu.

gazetowa reklama

dagerotyp

Telegraf i kolej zwielokrotniły zatem szybkość i jakość przekazu, lecz niemałą w tym rolę miała do odegrania poczta. 1 V 1840 r. wprowadzono w Wielkiej Brytanii znaczki pocztowe, zróżnicowane pod względem ceny, w zależności od jakości listu i odległości. Wcześniej za list płacił odbiorca, a urzędy pocztowe codziennie wywieszały listy osób, na które czekała przesyłka. Opłaty były wysokie i dlatego kierujący się względami altruistycznymi Rowland Hill zaproponował jednopensowe znaczki. Mimo oporu, przywiązanej do stałych i wysokich dochodów brytyjskiej poczty, przy poparciu państwa i ludzi biznesu, znaczki zostały wprowadzone. W ślad za Wielką Brytanią poszły inne państwa. Najwcześniej znaczki pocztowe wprowadziła Szwajcaria – 1843 r., w 1845 – Francja i Bawaria, a Prusy, Austria i Hiszpania – 1850. Od tego czasu listy pozostawiano na poczcie lub też wrzucano do specjalnych skrzynek pocztowych. O ich lokalizacji w mieście informowały gazety wraz z krótką informacją, jak z nich należy korzystać. Zastosowanie znaczka pocztowego poważnie zdynamizowało obieg i liczbę korespondencji pocztowej. Stopniowo upowszechniały się również kartki pocztowe, w tym coraz częściej ozdobne. W skali globu z tych udogodnień mogli korzystać stosunkowo nieliczni. Jeszcze z pewnością większość mieszkańców Ziemi nie wiedziała o tym, że ukazują się gazety do czytania, wielu w ogóle nie wiedziało, że istnieją inne lądy i światy, wielu żyło tylko tymi informacjami, precyzyjnie mówiąc plotkami, które przynosił bliższy czy dalszy sąsiad. Do przeważających w skali globu społeczności wiejskich i małomiasteczkowych nie docierały wieści z tzw. dalekiego świata, dalej więc większość populacji świata żyła swoim rytmem i nie była gotowa, choćby z racji zamknięcia i analfabetyzmu oraz stopnia niedorozwoju, do wejścia w modernizujący

poczta

znaczki i kartki
pocztowe

niedoinformowane
obszary świata

gawędziarstwo zamiast
informacji

się świat. Nie znaczyło to bynajmniej, by ludzie, pozbawieni dostępu do szybkich źródeł informacji, czuli się pokrzywdzeni czy z tego tytułu nieszczęśliwi. Oni po prostu w ogóle nie rozumieli tego problemu, a do szczęścia wystarczyły im wieczorne spotkania w małych społecznościach i gawędziarstwo rozpowszechnione pod wszystkimi szerokościami geograficznymi.

Industrializacja. Produkcja fabryczna

regionalizm
industrializacji

Istotny wpływ na różnicowanie się cywilizacji miał nierównomierny postęp w zakresie industrializacji. Industrializacja w fazie początkowej była wręcz fenomenem regionalnym. Do roku 1850 objęła tylko pewne regiony w kilkunastu państwach Europy i USA. Poza nimi powstały niewielkie przemysłowe enklawy w Ameryce Łacińskiej, w Azji (Turcja, Indie), Australii oraz Afryce (Egipt). Centra przemysłowe powstawały głównie tam, gdzie rozpoczęto eksploatację węgla kamiennego, w niektórych miastach portowych oraz wzdłuż biegu linii kolejowych. Industrializacja przyniosła ze sobą liczne zmiany, pozytywne i negatywne, przyczyniła się do upowszechnienia gospodarki, zwanej kapitalistyczną. Młody kapitalizm był jednak kapryśny. Po nagłych przyspieszeniach, przychodziło nagle załamanie. Ceny i wynagrodzenia pracowników zmieniały się skokowo, arytmicznie. Rozwojowi gospodarki i przemysłu fabrycznego towarzyszyło nowe zjawisko, zwane nadprodukcją, co miało następstwa w postaci kryzysów. Pierwszy powszechny kryzys nadprodukcji wybuchł w Wielkiej Brytanii w 1825 r. i objął cały jej przemysł. Kolejne załamanie wystąpiło w latach 1835-1837, a następne w latach 1847-1848. Te i kolejne kryzysy obejmowały większą liczbę państw europejskich oraz Amerykę Północną. Ludzie, już nie tylko pracobiorcy, ale i pracodawcy, coraz bardziej zaczęli obawiać się kryzysów, widząc w nich zjawisko trwałe, strukturalne. Niepokój zaczął więc towarzyszyć rozwojowi ekonomicznemu. Kryzysy powodowały również to, że poziom życia pracowników nie zmieniał się na ich korzyść w sposób systematyczny. Rozwój odbywał się kosztem pracy ludzkiej. Robotnicy żyli w arcytrudnych warunkach biedy i poniżenia. W fabrykach pracowały dzieci i kobiety, całe wręcz rodziny. Dopiero pierwsze ruchy społeczne lat 30., jak choćby angielskich czartystów, oraz aktywność społeczna Kościołów protestanckich, przyniosły pewne zmiany na lepsze. W Wielkiej Brytanii w 1833 r. ograniczono ustawą czas pracy młodocianych i dzieci. Nad jej przestrzeganiem mieli czuwać pracownicy nowo powołanej inspekcji fabrycznej. Obowiązkiem inspektorów było pilnowanie nie tylko złych kapitalistów, ale i niemądrych rodziców, którzy wysyłali swoje dzieci do pracy z potrzeby paru pensów, tak niezbędnych do skromnego domowego budżetu. Rodzice, zwłaszcza ojcowie, uważali, że dzieci po to są chowane, by szybko mogły podjąć pracę zawodową, tak na wsi, jak i w mieście. Dlatego nie widzieli niczego złego, czy tym bardziej grzesznego, w posyłaniu swoich pociech do fabryk. [Praca dzieci] Prawo wejścia inspektorów na teren prywatnego zakładu pracy, który był traktowany jako część prywatnej własności, tak jak dom czy ziemia, wywołało w Wielkiej Brytanii (a później i na kontynencie) długo ciągnącą się dyskusję o granicach interwencji państwa w sprawy prywatnej przedsiębiorczości. W tym wypadku mieliśmy do czynienia z przykładem ograniczenia świętego prawa własności w imię podstawowych wartości ludzkich i w imię pracy człowieka. Pracodawcy uważali, że ustawodawstwo społeczne gwałci zasady liberalizmu i zasadę *laissez faire*. Ale mimo ich oporu ustawodawstwo to stało się rozszerzane. O nie też stale dopominali się robotnicy, którzy w obronie godności pracy podejmowali strajki i organizowali manifestacje. W roku 1847 parlament brytyjski przyjął ustawę o ograniczeniu pracy kobiet i młodocianych w zakładach tekstylnych, pełnych pyłu i kurzu do 10 godzin dziennie. Inne kraje wolno przyjmowały ustawodawstwo socjal-

kryzys nadprodukcji

nadzór nad pracą

ustawodawstwo społeczne

Praca dzieci

Dzieci były najtańszą siłą roboczą. Wykonywały katorżniczą pracę za głodowe pensje. Najostrzejsze formy problem ten przybrał w Anglii. Nieletnich zatrudniano tam przede wszystkim w górnictwie (zaprzęgając do wózków z węglem) i w przemyśle włókienniczym. Często już 4-5-letnie dzieci brano z przytułków i wynajmowano fabrykantom na długie lata w charakterze „praktykantów”. Żyły skoszarowane w jednym domu, gdzie jadły i spały we wspólnej sypialni. Pracowały nieraz po 16 godzin w dzień i w nocy, na ogół w warunkach zagrażających zdrowiu, będących powodem chorób (np. gruźlicy) i przedwczesnej śmierci. Odnotowywano też liczne przypadki samobójstw wśród tych przymusowych pracowników.

Sporządzony dla brytyjskiej Izby Gmin raport o warunkach pracy nieletnich w Manchesterze przedstawia obraz ich niewolniczego wykorzystywania. Jedna z dziewcząt tak opowiadała o swej pracy: „Przychodziłyśmy o 20.30 wieczorem i pracowałyśmy przez całą noc, aż do rana, kiedy przychodziła

reszta dziewcząt; zwykle przychodziły o siódmej. Czasem, kiedy przepracowałyśmy całą noc, pracowałyśmy jeszcze do 20.30 wieczór. Pracowałyśmy także podczas przerw na posiłki, z wyjątkiem przerwy obiadowej. Robiłam tak czasem przez trzy, czasem przez cztery dni w tygodniu”.

Nie wszystkie dzieci zatrudniano wbrew ich woli. Dla wielu (tak jak dla 10-letniego Davida Livingstone'a – słynnego misjonarza i podróżnika) praca była jedynym sposobem na wspomoczenie żyjącej w nędzy rodziny. Mogła ustrzec nieletnich przed alternatywą żebrania, kradzieży i prostytuowania się. Walka, jaką prowadzili robotnicy przeciwko pracy dzieci, zaowocowała szeregiem ustaw ochronnych. Pierwszą z nich wydano w 1802 r. Ograniczała ona czas pracy młodocianych do 12 godzin, nakazywała też zorganizowanie dla nich nauki czytania i pisania. Bojkotowane przez właścicieli fabryk, w większości zakładów przepisy ochronne pozostawały martwą literą.



Ryc. 12
Mali robotnicy wg rycin z XIX w.

ne. Najpoważniej podeszły do tego władze pruskie, wydając w tej kwestii ustawę za ustawą. Dlatego też zostały one uznane za wzorcowe w Europie, a wszystko to działo się w 2. poł. XIX w.

W industrializacji przodowała Europa. Jednak bez zmian w administracji, edukacji, bankowości, czy też w systemie ubezpieczeń byłaby ona niemożliwa. O niej przesądziła też europejska mentalność, silne, oparte na kapitale kupieckim mieszczaństwo, dogodne dla aktywności ekonomicznej prawo, zgromadzone kapitały, przedsiębior-

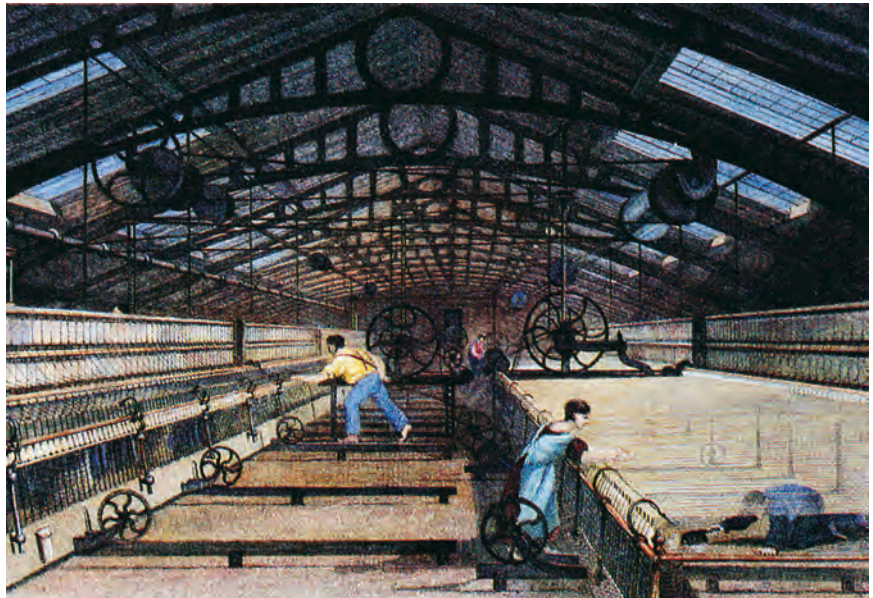
socjalne
ustawodawstwo
pruskie

europejska mentalność

zwiększanie możliwości
produkcyjnych

„czarne diabelskie młyny”

czość, przysłowiowa żyłka podróżnicza oraz ruchliwość mieszkańców starego kręgu cywilizacji grecko-rzymskiej. To w Europie miało miejsce preludium wielkiego procesu industrializacji: poznawanie i podbój nowych rynków, gospodarka pieniężna, szybko rozluźniające się stosunki feudalne. Jeszcze na początku XVIII w. najbardziej uprzemysłowionym krajem Europy była Holandia, która dysponowała bogatym rzemiosłem, rozwiniętym systemem nakładczym, licznymi manufakturami, stoczniami, wytwórniami osprzętu dla statków rzecznych i okrętów oceanicznych. Pod koniec wieku prym wiodła już jednak Wielka Brytania, w której doszło do przejścia od produkcji ręcznej w manufakturach do produkcji fabrycznej. Stało się tak dlatego, że pracownicy manufaktur nie byli już w stanie, mimo wielkiego wysiłku i pracy ponad siły, zaspokoić rosnących potrzeb konsumentów w Wielkiej Brytanii, na kontynencie i w koloniach. Dlatego gwałtownie poszukiwano sposobów, które umożliwiłyby zwiększenie możliwości produkcyjnych. Poszukiwania zakończyły się sukcesem. Wynaleziono maszyny i znaleziono energię, co zwielokrotniło dotychczasową produkcję. Potrzeba okazała się matką rodzącą udane dzieci. Stąd zawsze rodzą się wynalazki. Maszyny i urządzenia zaczęły zastępować pracę człowieka i siłę jego mięśni. Na skutek tego produkty fabryczne okazały się być o wiele tańsze od wytwarzanych w manufakturach. Industrializacja rozpoczęła się w Anglii i Szkocji w 2. poł. XVIII w. To w Anglii, zwłaszcza w osadach hrabstw Lancashire i Yorkshire („czarny kraj”), najwcześniej w krajobraz wpisały się „czarne diabelskie młyny”, czyli potężne budynki fabryczne, które poprzez kominy wyrzucały kłęby cuchnącego, czarnego dymu. Fabryki lokowano najczęściej w pobliżu źródeł wody, rzek, jezior, strumieni. To, że Wielka Brytania stała się pionierem w zakresie przemysłu fabrycznego, nie stanowiło dla historyków zaskoczenia. Wiele na to wskazywało już w XVII i XVIII w. Nastąpiły tam wówczas przeobrażenia o charakterze strukturalnym. Industrializacja rozpoczęła się w kraju, który do tego najlepiej był przygotowany. Wielka Brytania dysponowała tym wszystkim, co było potrzebne do zasadniczych, nieraz uważanych za rewolucyjne zmian. Dysponowała



Ryc. 13

Wnętrze zmechanizowanej brytyjskiej fabryki włókienniczej wg ryciny z 1835 r.

Wynalazki w domu

Maszyna do szycia – pierwszą prawdziwie użyteczną maszynę do szycia skonstruował Elias Howe w 1845 r. Użył dwóch nitów do tworzenia szwu. Jedną wprowadzała igła z oczkiem przy ostrzu, tworząc z niej pętlę. Przez tę pętlę przeskakiwało czółenko. Był to tzw. szew dwunitkowy stebnowy, który nie pruł się tak, jak szwy jednunitkowe z wcześniejszych maszyn. Dalszych ulepszeń dokonał I. Singer w latach 1851-1853.

Stalówki – czyli metalowe zakończenia przyrządów do pisania atramentem, powoli zastępowały gęsie pióra, którymi pisano jeszcze w połowie XIX w. (niektórzy, tak jak Charles Dickens, uparcie nie chcieli z nich zrezygnować). Uważa się, że stalówkę wsuwaną w obsadkę wymyślił w 1830 r. J. Perry. W 1843 r. Niemiec Drescher skonstruował pierwsze wieczne pióro, które można było napełnić atramentem. Miało jednak wadę – często wylewało. To złościło pewnego agenta ubezpieczeniowego z Nowego Jorku, który zgodnie z prawem mu-

siał atramentem podpisywać się na polisach. W 1884 r. Lewis Waterman opatentował nowy model pióra i już wkrótce mógł porzucić swój dotychczasowy zawód dla nowej roli – milionera.

Zapałki – pierwsze nowoczesne zapałki nazywane kongrewkami (od nazwiska popularnego w tym czasie płk. W. Congreve'a, pioniera techniki raketowej), wynalazł Anglik John Walker w 1826 r. Sprzedawano je wraz z arkuszem szklanego papieru, którego potarcie powodowało zapalenie się tępka zapałki. Zapalenie następowało jednak z trudnością i było gwałtowne. Wkrótce do rozniecania ognia zaczęto używać łatwo zapalnego białego fosforu. Te tzw. zapałki Lucyfera jako pierwszy zaczął produkować w 1833 r. w Londynie S. Jones. Produkcja tych zapalek powodowała u robotników choroby szczęk i zębów i musiano z niej zrezygnować. Pierwsze bezpieczne zapałki wymyślił wreszcie Szwed J.E. Lundström. Produkowane od 1855 r., zwane szwedzkimi, przyjęły się w całej Europie.

stosownymi kapitałami, których to właścicielami byli odważni inwestorzy, gotowi do podjęcia ryzyka. Posiadała ponadto kadry inżynieryjne oraz wykwalifikowanych rzemieślników, a także rozległy i chłonny rynek. Już w poł. XVIII stulecia w Anglii i Szkocji liczba zatrudnionych poza rolnictwem była najwyższa w świecie i przekroczyła 50% ogółu ludności. Duża i rosnąca liczba ludności miejskiej zapewniała zbyt towarom przemysłowym, a jednocześnie gwarantowała dopływ świeżych pracowników. Rosła także chłonność rynku wiejskiego. Uprzemysłowieniu sprzyjała polityczna stabilizacja oraz zasoby surowców, zwłaszcza węgla i rudy żelaza. Wreszcie to w Anglii i Szkocji uformowała się społeczność, która posiadała cechy oryginalne, zwłaszcza silnie rozbudzony indywidualizm i potrzebę sukcesu. Była to społeczność znużona bezczynnością, poszukująca lepszych warunków życia, skupiająca licznych niepokornych i obrotnych. Osiągający sukcesy przedsiębiorca, otwarty na nowinki techniczne mogące obniżyć koszty i zwiększyć zyski, był centralną postacią procesu modernizacji i industrializacji. Jego aktywność doprowadziła do uformowania się średniej klasy. W roku 1851 przemysł Wielkiej Brytanii zatrudniał 34% populacji aktywnej i wytwarzał 40% dochodu narodowego. Wśród pracowników najemnych liczną grupę stanowili górnicy wydobywający 50 mln ton węgla. W ciągu półwiecza 1800-1850, i to mimo emigracji, ludność Wielkiej Brytanii podwoiła się. W 1. poł. XIX w. produkcja przemysłowa rosła tam ze średnią prędkością 3%, podczas gdy we Francji 2%. Największą dynamiką rozwoju wyróżniał się przemysł ciężki i wydobywczy, który wzrastał w tempie 4,7% rocznie, podczas gdy we Francji wskaźnik ten wynosił 3%.

Bez wynalazków nie byłoby wielkiej modernizacji, a ona sama byłaby głównie dziełem praktyków: ślusarzy (T. Newcomen), marynarzy (T. Savery), lekarzy (D. Papin), tkaczy (J. Kay), szklarzy (J. Cowley), fryzjerów (R. Arkwright), a nawet pastorów protestanckich (E. Cartwright). [Wynalazki w domu] Pewne znaczenie miały też prace uczonych, takich jak matematyka Leonharda Eulera z zakresu hydromechaniki, które umożliwiły zbudowanie turbiny i pompy wodnej, czy badania Roberta Boyle'a nad

gospodarka angielska

społeczna
potrzeba sukcesu

wysoka dynamika rozwoju

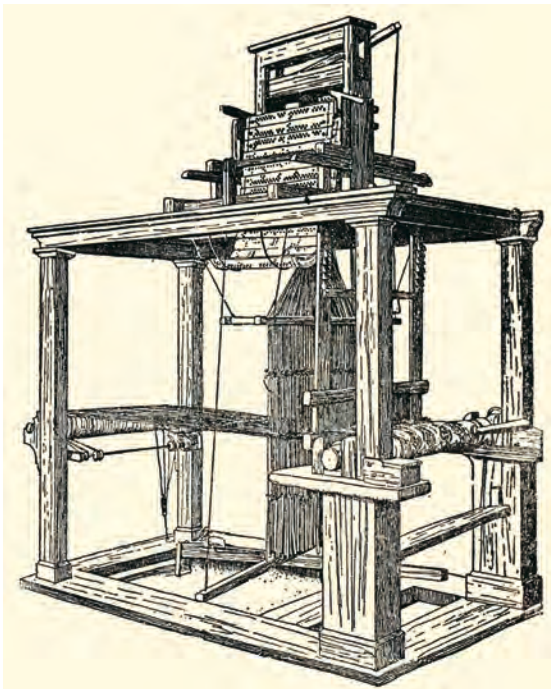
wynalazki

maszyna parowa

„mechaniczne czółenka”

Ryc. 14

Krosna Jacquarda z 1804 r. – rysunek na podstawie modelu sporządzonego w 1855 r. przez M. Marina



zjawiskiem podciśnienia powstającego podczas skraplania pary wodnej. Dzięki temu m.in. już w 1698 r. Thomas Savery zaprezentował królowi angielskiemu pierwsze urządzenie poruszane parą – pompę wodną parową, a Newcomen i Cowley zbudowali i opatentowali w 1705 r. maszynę parową do odwadniania kopalni, zainstalowaną po raz pierwszy w 1711 r. Kolejne prace doprowadziły do skonstruowania maszyny parowej. Była ona tym wynalazkiem, który w największym stopniu przyczynił się do mechanizacji i zastępowania pracy ręcznej pracą zmechanizowaną. Maszyna parowa, wynaleziona w 1769 r. przez szkockiego inżyniera Jamesa Watta, i przez kilkanaście kolejnych lat udoskonalana, w znakomity sposób znalazła zastosowanie w przemyśle włókienniczym, zwłaszcza w bawełnianym (*king cotton*). Pozwoliła na efektywne wykorzystanie wszystkich możliwości, jakie stworzyły „mechaniczne czółenka” krosna, którego wynalazcą w 1786 r. był Edmund Cartwright. „Mechaniczne czółenka” stale były udoskonalane i w poł. XIX w. zastępowały pracę 8-10 tkaczy ręcznych zatrudnionych w manufakturze. Najszybciej z tego użytek zrobili Brytyjczycy, gdyż już w 1812 r. dysponowali 4 mln wrzecion, podczas gdy Niemcy zaledwie 0,5 mln. Początkowo jednak silnik Watta był mało użyteczny ze względu na niskie ciśnienie pary, wyższe bowiem było niemożliwe, ponieważ rozsadało kotły zbudowane z miedzi, mosiądzu czy żeliwa. Dopiero w XIX w. zaczęto budować kotły ze stali. Pierwszy silnik parowy o wysokim ciśnieniu pary 8-9 at zbudował w 1801 r. Amerykanin Oliver Evans (1755-1819), który w kilka lat później zastosował go skutecznie do napędu koparki. Rozpoczął się zatem „wiek pary”, do którego kilkadziesiąt lat później dołączył „wiek elektryczności”. Istotną rolę w rozwoju przemysłu odegrały maszyny, tokarki, frezarki, obrabiarki. W roku 1797 Henry Maudslay skonstruował metalową tokarkę, która to, stale ulepszana, od 1820 r. weszła do seryjnej produkcji. W roku 1839

pojawiła się tokarka karuzelowa J.G. Bodmera, a w 1845 r. tokarka rewolwerowa S. Fitcha, które umożliwiły toczenie bardzo dużych przedmiotów o wymyślnych i skomplikowanych kształtach. Przydatne okazały się też: prasa hydrauliczna (1795), frezarka (1818) czy młot parowy (1842). Postęp był możliwy dzięki rozwojowi techniki, która pozwalała na wymienianie zużytych części. Bez precyzyjnych obrabiarek nie byłoby to możliwe. Masową produkcję części zamiennych zorganizował z kolei amerykański mechanik Eli Whitney. Para i coraz to bardziej udoskonalane maszyny tkackie pozwoliły na zwielokrotnienie przerobu bawełny na przędzę i tkaniny. Gdy w 1750 r. import surowej bawełny do Anglii wyniósł około 1000 ton, to w 100 lat później wzrósł do 435 tys. ton. Szybki przyrost był w lwiej części następstwem wzrostu wydajności pracy. Około 1850 r. liczba wrzecion w Anglii wynosiła 14 mln, podczas gdy we Francji było ich 3,5 mln, a w krajach Niemieckiego Związku Celnego zaledwie ok. 1 mln. W mniejszym stopniu i później znalazły one zastosowanie w przemyśle wełnianym. Szybciej w jedwabniczym, a to dzięki wynalazkowi z 1804 r. Josepha Marie Jacquarda z Lyonu, który skonstruował krosna do jedwabiu umożliwiające wytwarzanie tkanin wzorzystych. Lyon stał się zresztą światową stolicą przemysłu jedwabniczego. W następnych latach XIX stulecia jeszcze bardziej umocnił tę pozycję.

Upowszechnienie maszyny parowej umożliwiło też odwadnianie kopalń i pozwoliło na znacznie sprawniejsze wydobywanie węgla oraz rozwój produkcji surowki żelaza i żelaza. Żelazo coraz częściej było produkowane przy użyciu koksu wyrabianego z węgla, niemniej węgiel drzewny, wynik specjalnego spalania drewna, dalej jeszcze był stosowany aż do początku 2. poł. XIX w. Na skalę przemysłową koks zaczęto stosować w metalurgii w 1781 r. w Anglii, chociaż już w 1735 r. Abraham Darby po raz pierwszy zastosował koks do wytopu surowki. Na kontynencie uczyniono to w kilka lat później, w tym m.in. w Gliwicach w 1796 r., natomiast w Niemczech (Zagłębie Ruhry) dopiero w 1818 r. Zastosowanie koksu znakomicie przyczyniło się do szybkiego wzrostu produkcji żelaza, podobnie jak zastosowanie nowego typu pieca, którego wynalazcą był Henry Cort. W piecu wyodrębniono miejsce dla topionego metalu i na palenisko, gdzie na specjalnych solidnych rusztach spalano węgiel. W powstającej w ten sposób surowce znajdowało się sporo węgla, który należało koniecznie usunąć za pomocą stałego mieszania (ang. *puddle* 'mieszać'). Stąd wzięła się nazwa „piec pudlingowy”. W następnych latach piec ten przyjął się w całej Europie.

Maszynę parową zastosowano również w górnictwie i hutnictwie miedzi, cynku i ołowiu. Pod koniec wieku głównym centrum produkcji miedzi stała się brytyjska Kornwalia, która wytwarzała w tym okresie do 50 tys. ton miedzi. Wreszcie maszyna parowa umożliwiła szersze zastosowanie narzędzi mechanicznych, czyli maszyn służących do wytwarzania innych maszyn, które pozwoliły na wyeliminowanie siły mięśni ludzkich przy wykonywaniu operacji wymagających dużego nakładu energii. Wykorzystanie maszyny parowej na szerszą skalę było możliwe tylko przy pomocy węgla kamiennego. Z kolei dzięki niej nastąpiła mechanizacja prac górniczych. W roku 1815 Anglik Humphry Davy wynalazł górniczą lampę bezpieczeństwa, w 1849 r. w brytyjskich kopalniach węgla zastosowano po raz pierwszy wrębiarkę z napędem elektrycznym, a wcześniej w 1788 r. po raz pierwszy w Europie, w Tarnowskich Górach, zastosowano odwadnianie kopalni pompą poruszaną maszyną Watta. Węgiel kamienny, jako najbardziej efektywny materiał do wytwarzania pary, stopniowo wypierał drewno, stał się tym samym strategicznym elementem i niezbędnym surowcem w powstaniu i rozpowszechnieniu się cywilizacji przemysłowej. Liczba zamontowanych w fabrykach maszyn parowych świadczyła o stopniu zaawansowania przemysłowego. W roku 1830 w Anglii było 15 tys. maszyn parowych, we Francji zaledwie 3 tys., w 1847 r., w tej pierwszej było ich już 30 tys., podczas gdy we Francji tylko 5 tys. Para wodna i silniki parowe były narzędziem zmian możliwych dzięki powstaniu sprzyjającego układu żelaza i węgla. Z tej kombinacji wyrosła nowa cywilizacja.

Zapoczątkowana w Wielkiej Brytanii industrializacja stopniowo zaczęła się rozchodzić po Europie i Nowym Świecie, zataczając coraz to szersze kręgi. Niemniej około 1850 r. nawet w krajach Zachodu istniały zasadnicze różnice między okręgami przemysłowymi, portami, miastami stołecznymi a prowincją. Poza Anglią najszybciej rozwijała się Belgia, która już około 1830 r. dysponowała nowoczesną i uprzemysłowioną gospodarką. W roku 1840 produkowała tyle żelaza co pozostałe państwa kontynentu. Za nią szybko podążała Holandia, zarabiając zwłaszcza na wymianie, handlu i operacjach finansowych. Natomiast Francja, Prusy, Piemont i Lombardia oraz Szwajcaria, a w dalszej kolejności Skandynawia, ostro ruszyły do przodu dopiero po 1830 r. Francja przespała lata od 1815-1830. Okres restauracji nie sprzyjał innowacyjności, stąd sporo konserwizmu we francuskiej przedsiębiorczości i mało skuteczny system

Produkcja żelaza w 1850 r. w kg na 1 mieszkańca

Anglia	105,0
USA	24,4
Francja	17,0
Niemcy	8,4
Rosja	3,7

zastosowanie koksu

„piec pudlingowy”

mechanizacja prac
górnich

silniki parowe
narzędziem przemian

dynamika gospodarcza
państw Europy

inżynierowie i fachowcy

bankowy. Nade wszystko jednak ważne było posiadanie dobrych kadr inżynierskich i technicznych, także rzemieślników-fachowców, wykształconych pracowników, którzy potrafili pisać i czytać, i byli biegli w obróbce skóry i żelaza, a ponadto umieli fabrykować koła zębate i precyzyjne trybiki. Dzięki temu wszystkiemu francuskie rzemiosło artystyczne liczyło się w świecie. Dostarczało ono produkty najwyższej jakości. Wiele znanych w całej Europie towarów luksusowych, takich jak przedmioty ze skóry, konfekcja, biżuteria, lustra, kryształy, soczewki, przyrządy naukowe i artykuły muzyczne, kosmetyki, rodziło się we Francji. Jednym słowem francuskie rzemiosło artystyczne i przemysł lekki były nastawione na zaspokajanie wybrednych gustów zamożnych klientów. Francuski przemysłowiec i rzemieślnik nacisk kładł na jakość, a nie na niski koszt robocizny, na misterną robotę, a nie na produkcję maszynową. Takie produkty znajdowały zbyt w kraju i w wielu rejonach świata, gdyż kupowanie towarów francuskich było świadectwem dobrego smaku i gustu. Natomiast francuskie rynki lokalne zaopatrywali miejscowi rękodzielnicy i małomiasteczkowi rzemieślnicy. To powodowało, iż niewiele było we Francji inwestycji w brytyjskim stylu, za duże pieniądze i z udziałem nowoczesnych urządzeń i sprzętu. Francuski przemysł włókienniczy często był oparty na współpracy z chłopskim rękodziełem i systemem nakładczym.

francuska jakość

W przemysłowym krajobrazie dominowały firmy rodzinne. Jedynie w Alzacji i Lyonie zmiany miały głębszy charakter i pojawiły się nowoczesne urządzenia. Mimo iż rynek wewnętrzny rozszerzał się wolno, to jednak ogólny stan zamożności społeczeństwa wzrastał w znacznie szybszym tempie.

wzrost dochodu i popytu

Wolno rozwijał się przemysł ciężki, ponieważ Francja nie dysponowała bogatymi złożami węgla. Niemniej nieprzerwany wzrost dochodu i popytu sprzyjał rozwojowi przemysłu. Obok tradycyjnego sektora agrarnego i rodzinnej przedsiębiorczości pojawiły się inwestycje na dużą i stale rosnącą skalę. Byłoby zapewne ich znacznie więcej, gdyby nie słabość sektora bankowego – odczuwalny był brak pieniędzy i taniego kredytu. Ogólnie dostępny kredyt lichwiarski nie mógł być stymulatorem wielkiej produkcji opartej na innowacyjności. Dopiero rosnący popyt na kapitał inwestycyjny i kredyt krótkoterminowy doprowadziły w końcu do zmian także i w sferze francuskiej bankowości. Również mentalność tradycyjnego „burzua” nie sprzyjała ryzykownym działaniom i pochopnym decyzjom. Przekładali oni bezpieczeństwo nad ryzyko. Ponadto dosyć wcześnie przechodzili na emeryturę, by żyć ze swoich rent. Stąd właśnie wywodzi się znana z późniejszej już epoki mentalność rentierska.

mentalność rentierska

Około 1850 r. we Francji istniały jedynie enklawy nowoczesnego przemysłu fabrycznego. Dalej przeważało rolnictwo, które w 1850 r. dostarczało 45% PNB Francji, podczas gdy przemysł wносил 20%, usługi zaś 35%. W poł. XIX w. istniały już także pierwsze wyspy nowoczesności i przemysłu w Europie Środkowej. Jednak na szerszą skalę nowa gospodarka zaczęła się dynamicznie rozwijać dopiero po likwidacji poddaństwa i systemu pańszczyźnianego. Nierównomiernie rozwijały się Prusy, które jednakże dzięki założonemu w 1834 r. związkowi celnemu, *Zollverein*, poczęły działać coraz bardziej energicznie. *Zollverein*, choć utworzony z pobudek politycznych i administracyjnych, okazał się zbawienny dla niemieckiej gospodarki i niemieckiego rynku. Przyczynił się do niwelowania odwiecznych partykularizmów i lokalnych różnic. W Nadrenii uformowało się zagłębie Ruhry oparte na węglu kamiennym oraz hutnictwie żelaza, a na wschodzie państwa zagłębie Górnego Śląska. Jeszcze w 1850 r. zakłady nadreńskie, zakłady Kruppa, Stinnesa czy Hoescha nie wyróżniały się ani wielkością, ani jakością produkcji. Natomiast dalej z wysokiej jakości słynęło włókiennictwo oraz ceramika Saksonii. Silne pod względem przemysłowym i handlowym były Berlin i Hamburg. Istotny udział w rozwoju pruskiej, niemieckiej gospodarki mieli bankierzy z Kolonii i Frankfurtu. Znakiem charakterystycznym tej epoki było istnienie w Prusach licznych przedsiębiorstw państwowych, przemysłowych i górniczych, kierowanych przez dyrektorów, którzy byli mia-

Zollverein w krajach niemieckich

nowani przez władze państwowe. Jednak przedsiębiorstwa te były znane z zachowawczości oraz odporności na nowinki technologiczne. Dlatego niewiele było miejsca w Prusach na konkurencję, na wolną grę ścierających się ze sobą sił. Prusy prowadziły politykę zasadniczo zgodną z zasadami etatyizmu, która wskazywała na państwo jako głównego inwestora. Uprzemysłowienie miało więc służyć państwu i jego armii, a nie rozwojowi kraju jako samodzielnemu celowi. To wszystko nie zapowiadało przyspieszenia.

pruski etatyzm

W roku 1841 została opublikowana głośna książka Friedricha Lista, zawierająca projekt „narodowej” gospodarki – chronionej barierami celnymi, wspieranej tanim kredytowaniem, państwowymi gwarancjami i opartej na rozwoju kolei, którą projekt uznał za istotną lokomotywę rozwoju. I w jakiejś mierze to się dokonało. Aby jednosc celna z 1834 r. mogła być skonsolidowana, musiały istnieć dogodnie szlaki komunikacyjne. Ponieważ drogi bite powstawały wolno, podobnie jak kanały, dlatego cały pruski wysiłek poszedł w rozwój kolei, które można było budować stosunkowo najszybciej. Ich zatem rozwój przyczynił się do rozwoju przemysłu ciężkiego, który jednak stale odczuwał silną konkurencję tańszych produktów brytyjskich. Rozwojowi pruskiej (niemieckiej) gospodarki służyło przyznanie chłopu własności i zniesienie pańszczyzny oraz darmowych robocizn. Koncesje, jakie chłopci otrzymali po rewolucji 1848-1849, również sprzyjały utowarowieniu gospodarki. Z drugiej strony relikty średniowiecznego ładu gospodarczego w miastach i istniejący system cechowy utrudniały przyspieszenie. Brakowało też dynamicznej, takiej jak w Wielkiej Brytanii, klasy średniej. Pruska klasa średnia bardziej zerkala ku państwowym posadom i wolnym zawodom niż ku przedsiębiorczości, która zresztą uchodziła za dziedzinę nadmiernie ryzykowną. Łatwo można było zarobić, lecz jeszcze łatwiej, w co wierzone, można było stracić. W tej sytuacji ryzykantów siłą rzeczy nie mogło być też zbyt wielu. Ludzi biznesu niepokoił również powolny rozwój rynku wewnętrznego, który nie gwarantował przyzwoitych zysków. A lokalne małe rynki tak jak niegdyś były zaopatrywane przez lokalnych producentów, rękodzielników i przedsiębiorstwa rodzinne niczym we Francji.

rozwój kolei

brak klasy średniej

Opóźniona w rozwoju, i to nie tylko wobec Wielkiej Brytanii, ale także i Niemiec, była Rosja, na skutek tego, że aż po 1861 r. przeważały w niej stosunki feudalne. Chłopi byli poddani, którzy nie dysponowali ziemią. Jedynie Królestwo Polskie, należące do Rosji od 1832 r., stało się enklawą silnego uprzemysłowienia. Jednak jej królewscy ojcowie z braku prywatnych kapitałów oparli rozwój gospodarczy na kapitałach państwowych, zgodnie z doktryną etatystyczną, co powodowało, że część zainwestowanych pieniędzy ulegała marnotrawstwu. Natomiast w Rosji znajdowały się ośrodki przemysłowe, ale typu tradycyjnego, protoindustrialnego. Istniały kopalnie oparte na pracy pańszczyźnianych chłopów, podobnie jak i manufaktury, stanowiąc w ten sposób część starego ładu. Już od czasów Piotra Wielkiego istniały huty żelaza na Uralu, które produkowały na potrzeby wojska, podobnie jak manufaktury tekstylne z okolic Moskwy. W Rosji tej doby, podobnie jak jeszcze w kilku innych krajach Europy, produkcja fabryczna, poza nielicznymi wyjątkami, jeszcze się nie rozpoczęła, natomiast na dużą skalę uformowały się ośrodki dynamicznie rozwijającego się górnictwa. Ówczesne nowe centra górnicze były zlokalizowane głównie na Syberii. Ich powstanie było następstwem odkrycia złota. Pierwsza kopalnia odkrywkowa złota powstała na zachodniej Syberii w 1827 r. Wydobyte w kopalni złoto ważono komisyjnie w obecności kilku osób i zapisywano w specjalnej księdze ostemplowanej przez urząd górniczy. Do właściciela kopalni należała tylko wartość złota a nie sam kruszec, który zgodnie z prawem należał do państwa. Właściciele za kruszec otrzymywali asygnaty, które wymieniali na pieniądze. Zyski były olbrzymie. Roczna stopa zysku wynosiła na początku 100%, by wzrosnąć do 500%, a nawet 800%. Górnicy i obsługa kopalń i manufaktur zaopatrywali się w chleb pieczony w piekarniach prowadzonych przez mistrzów piekar-

opóźnienie
w rozwoju Rosji

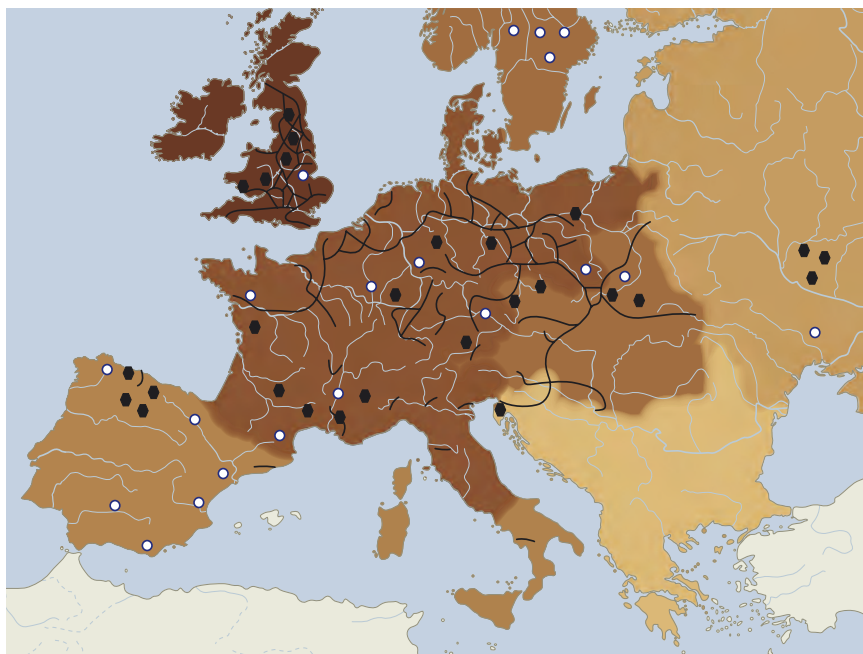
górnictwo

wydobycie złota

○ rudy żelaza

● węgiel

— koleje

intensywność barwy
brązowej wskazuje
na stopień
uprzemysłowienia
rejonu

Ryc. 15
Uprzemysłowienie Europy
w 1. połowie XIX w.

Polacy na Syberii

regiony gospodarcze
Europy

uprzemysłowienie
Stanów Zjednoczonych

nicznych z Polski, kupowali polskie meble i pili „polskie” piwo. Najlepszymi sklepami na Syberii były sklepy „warszawskie”. Górnicy i inni mieszkańcy Syberii mogli też iść do polskiej cukierni, restauracji czy kawiarni, a w sklepie kupić polskie wędliny, skorzystać z usług polskich rzemieślników. Polscy emigranci przymusowi i liczniejsi dobrowolni cywilizowali Syberię, przyczyniali się do jej szybkiego rozwoju i do modernizacji życia, które dzięki nim w tym surowym klimacie stało się znośniejsze.

Około roku 1850 mogliśmy wyróżnić w Europie 6 regionów różniących się zakresem modernizacji i industrializacji: 1. Wielka Brytania, 2. Europa Zachodnia, 3. Europa Środkowa (Czechy, Austria, Królestwo Polskie), 4. Europa Południowa (południowe Włochy, Hiszpania, Portugalia), 5. Europa Wschodnia, 6. Bałkany. Najbardziej opóźnione były Bałkany. Zmiany o charakterze modernizacyjnym były tam bardzo trudno zauważalne. Szybciej już można je było dostrzec w Europie Wschodniej (Petersburg, Moskwa). Na skutek nierównomiernego tempa rozwoju istniejące już wcześniej niemałe różnice między poszczególnymi regionami Europy w 1. poł. XIX w. jeszcze bardziej się pogłębiły. Poszczególne regiony Europy coraz bardziej się od siebie oddalały. Na skutek owych różnic nie wytworzyła się gospodarka ogólnoeuropejska, tak samo jak tylko niektóre państwa i regiony Europy uczestniczyły w „światowej gospodarce morskiej”.

Obok Anglii i zachodniej Europy drugim dużym centrum modernizacji i uprzemysłowienia stały się Stany Zjednoczone. Rodzima przedsiębiorczość, oparta na indywidualizmie Amerykanów i ich pomysłowości, miała się coraz lepiej. Ameryka miała istotny udział w wynalazkach, w nowych technologiach i organizacji pracy. Sojusznikami rozpowszechniającej się innowacyjności byli politycy–wynalazcy, a wśród nich Benjamin Franklin – wynalazca pieca żelaznego i piorunochronu, Thomas Jefferson – konstruktor nowoczesnego pługu, czy George Waszyngton, który popularyzował mechaniczny siew ziarna. Główne ośrodki nowej gospodarki znajdowały się w północ-



Ryc. 16
Budynki zakładów Lowella
w Waltham w stanie Massachusetts (USA)

nowschodniej części kraju (Nowa Anglia), chociaż sięgały też po Pensylwanię i Ohio (kopalnie i huty). W roku 1839 Charles Goodyear wynalazł sposób na wulkanizację gumy, a następnie po całej serii prób opracował technologię, która zapoczątkowała rozwój przemysłu gumowego. Jego patenty, a także takie urządzenia jak maszyna do szycia Isaaca Singera czy rewolwer Samuela Colta zostały zademonstrowane podczas wystawy w londyńskim Crystal Palace w 1851 r. Pokazano tam również makietę fabryki zbudowanej w 1812 r. w Waltham w Massachusetts, która jako pierwsza w świecie złączyła pod jednym dachem wszystkie operacje związane z przetwarzaniem bawełny w bele materiału. W roku wystawy przemysłowej przemysł Ameryki zatrudniał już ponad 1 mln osób, co prawda większość w małych, rodzinnych przedsiębiorstwach zatrudniających po kilku robotników najemnych. Wytworzone produkty sprzedawane były głównie na rynku amerykańskim, w Europie bowiem szerzej nie były znane. Prócz tego uchodziły za przeciętne co do jakości, niektóre wręcz za kiepskie.

Brytyjski, a później europejski fenomen polegał na tym, iż rozwojowi przemysłu towarzyszył rozwój wszystkich gałęzi życia gospodarczego i społecznego. Rozwój przemysłu nie odbywał się kosztem innych dziedzin gospodarki i nie kosztem rolnictwa, które też korzystało z ogólnej koniunktury i zmian.

Usługi finansowe. Banki

Jeszcze w połowie XVIII w. o miano najważniejszego centrum usług finansowych Amsterdam zawzięcie rywalizował z Londynem, przegrywając ostatecznie na korzyść tego drugiego. Na kontynencie do potęg w zakresie kredytu i bankowości należał Paryż ze swoją otwartą w 1724 r. giełdą oraz mające również giełdy Hamburg i Frankfurt.

przemysł gumowy

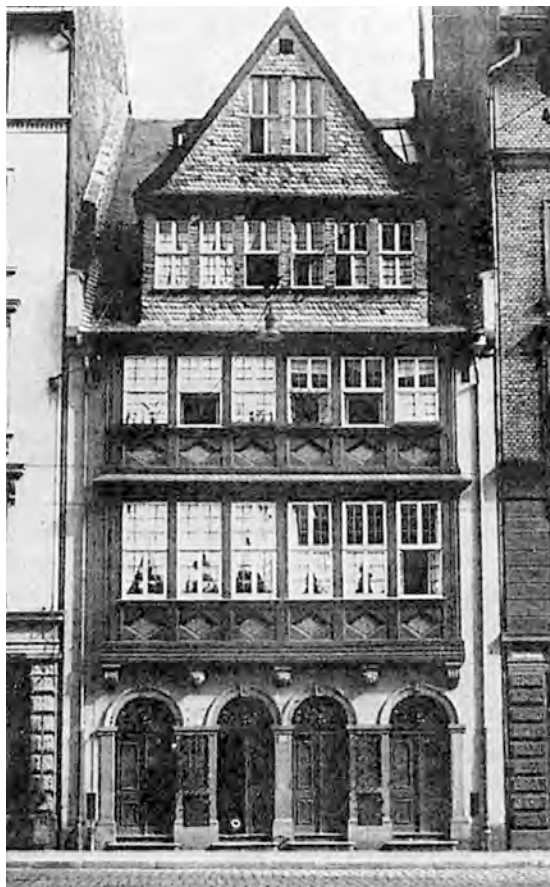
fabryka w Waltham

potęgi bankowości

Rothschildowie

Słynna rodzina bankierów żydowskich, wywodząca się z Frankfurtu nad Menem (tam nad ich domem wisiał „czerwony szylt” – stąd nazwisko). Senior rodu Meyer Amschel (1743-1812) był głównym agentem handlowym elektora Hessen-Kassel i założycielem domu bankowego. Jego pięciu synów, uhonorowanych w 1822 r. przez Franciszka I tytułem baronów, prowadziło banki we Frankfurcie, Londynie, Paryżu, Wiedniu i Neapolu. Tak rozbudowana sieć przedstawicielstw pozwalała Rothschildom dobrze orientować się w powikłanych sprawach wielkiej polityki i interesów Europy. Prawdziwym geniuszem finansowym rodziny okazał się Nathan Meyer (1777–1836), który w 1805 r. założył bank w Londynie i m.in. gwarantował pożyczki na prowadzenie kampanii przeciw Napoleonowi.

Rothschildowie prowadzili rozległe interesy z państwami Świętego Przymierza, rządami Francji, Belgii, Neapolu, Sardynii, Sycylii i z Państwem Papieskim. Sfinansowali budowę pierwszych linii kolejowych we Francji i Austrii, udzielili pożyczek na pomoc dla głodującej Irlandii i na wykupienie udziałów Kanału Sueskiego od kedywa Egiptu. Ich wielkim sukcesom finansowym towarzyszyły duże, choć bardziej subtelnie wywierane wpływy polityczne. Byli doradcami m.in. Metternicha i premiera Anglii Disraeliego. Rodzina Rothschildów znana była także z szeroko zakrojonej działalności filantropijnej (od rozlicznych fundacji szkół, szpitali, przytułków po... obsypywanie dzieci biegnących za powozem garściami monet), a także z akcji na rzecz równouprawnienia Żydów. W prowadzonych przez nich salonach grywali Chopin, Liszt i Rossini. Niektórzy znani byli z ekscentrycznych zachowań, np. jeden z Rothschildów miał w 1899 r. pojechać na audiencję do pałacu Buckingham powozem zaprzężonym w trzy zebry i kucyka, potrafili też wykorzystywać po swojemu humor żydowski. I tak... „Dlaczego pan tak płacze?” – pyta na cmentarzu jeden z uczestników pogrzebu Rothschilda – „Przecież nie należy pan do krewnych zmarłego”. – „Właśnie dlatego płacze” – odpowiada tamten.



Ryc. 17
Dom Rothschildów we frankfurckim getcie

gieldy

banki akcyjne

Rosło też znaczenie nowej wschodzącej gwiazdy, w dziedzinie bankowości, a mianowicie szwajcarskiej Genewy. Tradycyjnie pozycję jednego z regionalnych ośrodków bankowości zachowała Genua, chociaż najlepsze lata miała już za sobą. Rosło znaczenie Wiednia i Berlina, gdzie jeszcze w XVIII w. otwarto giełdy. W końcu XVIII w. europejskie banki były już na tyle silne, że rządy i monarchowie niejednokrotnie korzystali z ich usług, zaciągając nieraz tak duże pożyczki, że prowadziło to nawet do ich faktycznego uzależnienia od bankierów. Rozwój przemysłu pociągnął za sobą rozwój usług finansowych, bowiem nawet zamożni przedsiębiorcy nie byli w stanie sami sfinansować dużych przedsięwzięć inwestycyjnych. Dlatego obok banków rodzinnych zaczęły powstawać banki w postaci spółek akcyjnych. Duże banki akcyjne, jako banki depozytowe, były nastawione na zbieranie wolnych oszczędności i wspieranie przedsiębiorczości.

banki depozytowe

Zajmowały się również regulowaniem należności między partnerami i dokonywały nawet skomplikowanych rozliczeń międzynarodowych. Najwięcej banków depozytowych powstało, rzecz jasna, w Wielkiej Brytanii. W roku 1833 było już ich blisko 50 i miały najczęściej siedzibę w londyńskiej City. Wśród nich były: Westminster (1833), Midland (1836), później Lloyds i Barclays. We Francji, a następnie w kilku innych państwach szczególne znaczenie osiągnął bank Rotschildów (w Paryżu, Londynie, Wiedniu) oraz bank Laffite, w Skandynawii – Skanska Privatbanken, w Belgii – Société Générale de Belgique i Banque de Belgique, w Holandii – Hope, w północnych Niemczech – hamburski Parish. [Rothschildowie] Na Bałkanach banki pojawiły się dopiero w 2. poł. wieku, np. pierwszy bank serbski założono w 1869 r.

Nie tylko jednak na Bałkanach, lecz w całej Europie banki rozwijały się wolno. Potencjalni klienci nie mieli do nich nadzwyczajnego zaufania, co wynikało z faktu, że niejednokrotnie zawieszały wypłaty. Ważną instytucją kredytową, popularną zwłaszcza w krajach Europy Środkowej i Wschodniej, były towarzystwa kredytowe ziemskie, tzw. ziemstwa, które udzielały ziemiaństwu długoterminowego kredytu rolnego na zakup maszyn i urządzeń, ziarna siewnego czy bydła. Niejednokrotnie otrzymywały one wsparcie ze strony rządów. Powstały m.in. w Berlinie, Wiedniu, Warszawie, Poznaniu, Lwowie. Towarzystwa te były instytucjami prawa publicznego, które zostały oparte na solidarnej odpowiedzialności majątkowej swoich członków, udzielających pożyczek pod hipotekę. Jednak zbyt łatwe korzystanie z kredytu prowadziło do zastawiania ziemi. Tak więc kredyty wypłacane przez ziemstwa prowadziły nie tylko do intensyfikacji rolnictwa, lecz i do przetasowań wśród jego najzamożniejszej grupy właścicieli, jedni bowiem dzięki kredytom się bogacili, inni bankrutowali.

Rozwój handlu doprowadził do koncentracji kapitału finansowego, co zaowocowało powstaniem pierwszych domów handlowych oraz normalizacją miar, wag

towarzystwa
kredytowe ziemskie

Ryc. 18

Banknoty europejskie: a) polski banknot 1000-złotowy z 1794 r.; b) bilet skarbowy 1-złotowy z 1794 r.; c) pruski bilet bankowy wartości pięciu talarów z 1806 r.; d) bankocetle austriackie z 1800 r.



papierowy pieniądz

i waluty. W obieg wszedł papierowy pieniądz. Sprawę miejsca i roli banków zaczęły regulować ustawy. Istotne miejsce w gospodarce poszczególnych państw uzyskiwały banki narodowe, którym przyznano monopolistyczne stanowisko w zakresie emisji biletów bankowych (banknotów) mających pokrycie w kruszczach. Znaczyło to, że na żądanie okaziciela bank był zobowiązany do wypłacenia mu określonej sumy wyrażonej w kruszcu, gdyż banknoty stanowiły zobowiązania banku emisyjnego. W tej sytuacji działalność kredytową przejęły inne instytucje. W roku 1833 na monopolistę na Wyspach Brytyjskich ustawodawca wskazał Bank Angielski (istniejący od 1694r.), który w 1844 r. został ustawowo podzielony na emisyjny i czysto bankowy. Departamenty bankowe banków państwowych zaczęły udzielać kredytu handlowego innym bankom, co przyczyniło się do szybkiego obiegu pieniądza, a w dalszej kolejności prowadziło do powstania coraz liczniejszych banków komercyjnych.

Bank Angielski

banki narodowe

Najstarszy państwowy bank w Europie założono w Szwecji w 1657 r. Do najstarszych należały też banki w Prusach – 1765 r. i w Hiszpanii – 1782 r., pozostałe powstały na początku XIX w. i tak: we Francji – 1800 r., w Danii – 1813 (jego poprzednik w 1736 r.), w Norwegii – 1816, w Holandii – 1814, w Austrii – 1816 (jego poprzednik w 1706 r.), w Królestwie Polskim – 1828, w Belgii – 1835 (po rewolucji 1830 r.). Banki narodowe gromadziły wkłady innych instytucji finansowych oraz przechowywały rezerwy kruszczowe. Stąd wzięła się ich nazwa jako banki banków. Oparcie się banków w latach 30.-40. XIX w. na parytecie srebra umocniło rynek finansowy, podobnie jak i upowszechnianie się giełd, znanych jeszcze w poprzedniej epoce.

spółki akcyjne

Jednak banki i towarzystwa kredytowe nie były w stanie pomóc rosnącym potrzebom kapitałowym. Przedsiębiorcy musieli sobie sami jakoś pomóc, zwłaszcza że najczęściej rządy europejskie postępowały zgodnie z teorią liberalizmu gospodarczego, czyli trzymały się z daleka od gospodarki i tylko w niewielkim zakresie, i to głównie pośrednio stymulowały jej rozwój. W tej sytuacji narodził się pomysł finansowania produkcji przemysłowej, ale też uruchamiania fabryk, banków przez korporacje skupiające większą liczbę osób, zwane spółkami akcyjnymi. Kapitał spółek, które skupiały udziałowców-właścicieli był dzielony na akcje. Spółki wypuszczały na rynek papiery wartościowe, które dawały nabywcom prawo do współwłasności. Sprzedaż akcji przyczyniała się do zwiększenia kapitału spółek. Zasadniczą zachętą lokowania oszczędności w akcjach były dywidendy (czyli procenty od wartości zainwestowanego kapitału obliczane od zysków), wypłacane przez spółki akcyjne. Tak więc akcjonariusze spółki ponosili odpowiedzialność za całość przedsięwzięcia i dzielili się zyskami, tak samo jak i władzą nad spółką, gdyż od ilości akcji zależała ich pozycja w zarządzie. Najczęściej były to spółki z ograniczoną odpowiedzialnością (*société anonyme, company limited*). Ich powstanie doprowadziło do oddzielenia funkcji właściciela od zarządzającego (dyrekcji). W spółkach akcyjnych właściciele koncentrowali się na strategii przedsiębiorstwa i finansach, natomiast władzę nad przedsiębiorstwem i jego bieżącą aktywnością przekazali wynajętym i dobrze opłacanym fachowcom, menedżerom.

korporacje

Prawna legitymizacja spółek akcyjnych nastąpiła późno: w Anglii w 1856 r., we Francji w latach 1863-1867. Dzięki powstaniu korporacji spółek akcyjnych możliwe było łączenie kapitałów i tworzenie przedsiębiorstw zatrudniających po kilka tysięcy ludzi. Brytyjskie spółki włókiennicze, węglowe czy hutnicze zatrudniały nawet po kilkanaście tysięcy pracowników. W Alzacji firma włókiennicza Dollfuss-Mieg i Cie zatrudniała w 1835 r. 4200 pracowników. We francuskim Creusot właściciel kombinatu hutniczego Schneider zatrudniał w 1812 r. 230 robotników, w 1850 r. – 1839 i 12 500 w 1870. W niemieckich zakładach Kruppa w 1847 r. pracowało 142 robotników, w 1865 – 8100. Jednak w skali Europy dalej przeważały firmy małe, rodzinne.

kooperatywy

W latach 40. obok spółek pojawiła się jeszcze jedna forma własności, a mianowicie kooperatywa, czyli spółdzielczość. Najczęściej ich organizatorami byli inteligenci, nie-

raz kapłani wrażliwi na kwestię społeczną, a członkami robotnicy i rzemieślnicy. Organizatorzy spółdzielni wierzyli, że ich upowszechnienie doprowadzi do likwidacji poczucia krzywdy i wyzysku kapitalistycznego. W Anglii pierwszymi organizatorami kooperatyw byli zwolennicy ruchu czartystów oraz socjalisty Roberta Owena. Spółdzielnie przyczyniły się do upowszechnienia edukacji wśród robotników oraz nauczyły ich samorządności i kierowania przedsiębiorstwem. Spółdzielczość wyrastała z ducha solidarności i tego ducha podtrzymywała, co stanowiło jej istotną wartość. Natomiast w wymiarze ekonomicznym spółdzielnie wielkich sukcesów nie osiągnęły, niejednokrotnie upadały w kilka miesięcy po ich ufundowaniu. Przetrwały tylko w tych obszarach, w których można było funkcjonować bez większych nakładów, jak w przemyśle rolno-spożywczym, odzieżowym, obuwniczym, w krawiectwie, budownictwie.

Jeszcze w poł. XVIII w. między zachodem Europy a czołowymi krajami Azji, Indiami, Chinami, Japonią, Koreą, nie było szczególnych różnic w sile i w potencjale rozwoju. Znakomicie było rozwinięte i dobrze prosperowało tamtejsze rzemiosło, uzupełniane o system manufaktur i nakładów, wsparte efektywnym handlem. Faktycznie nie ustępowało zachodnioeuropejskiemu, a znacznie przewyższało zacofane regiony Europy. Jednak czas działał przeciwko nim. Gdy Europa przyspieszyła swój rozwój, wielkie centra cywilizacyjne Azji zaczęły słabnąć, a nawet upadać. Przegrywały z innowacyjną gospodarką europejską i coraz lepszą organizacją pracy. Przegrywały z mentalnością europejskich zdobywców i odkrywców, z europejską zaradnością i potrzebą dominacji, indywidualizmem. W okresie 1800-1860 pozarolnicza wytwórczość w Anglii wzrosła ponad 6-krotnie, gdy w Indiach i Chinach spadła prawie 2-krotnie. Jeszcze około 1800 r. znaczne obszary Indii można było uważać za kraj w równej mierze przemysłowy, co rolniczy. Jednak eksport cywilizacji europejskiej, eksport tanich, bo wytwarzanych fabrycznie, a nie ręcznie towarów stał się klęską dla Indii i Chin. Tylko w latach 1814-1830 wartość wywozu z Wysp Brytyjskich do Indii zwiększyła się ponad 50-krotnie. Ucierpiało głównie rzemiosło tekstylne oraz rzemiosło produkujące artykuły luksusowe. Spowodowało to agraryzację wielu miast. Przetrwało tylko tradycyjne rzemiosło wiejskie, produkujące na lokalny rynek.

Nieco mniej straciły Chiny, a to z tej racji, iż otwały się tylko częściowo na świat, głównie poprzez Kanton, później w coraz większym zakresie przez Szanghaj. Poza tym gospodarka chińska, tak jak to było przed wiekami, teraz też była samowystarczalna. Eksport, jak na wielkość kraju i jego produkcję, rzeczywiście był niewielki i w 3/5 stanowiła go herbata, a w 1/5 jedwab. Cały czas bilans handlowy był dodatni, dlatego Brytyjczycy płacili Chińczykom srebrem oraz przemycanym do Chin opium. [Opium] Gdy w latach 20.-30. XVIII w. sprowadzono do Chin 200-300 skrzyń opium, to w końcu lat 30. XIX w. już 40 tys., głównie przez Hongkong. Opium rozwiązało problem deficytu Wielkiej Brytanii w handlu z Państwem Środka. Natomiast Japonia dzięki polityce izolacji przetrwała najgorsze i jej kondycja ekonomiczna (rzemiosło i manufaktury) nie uległa zmianie, a wielkość produkcji pozostawała na tym samym poziomie.

Poza Europą i Ameryką Północną industrializacja rozpoczęła się w Ameryce Łacińskiej. Z pewnością zniesienie dawnego monopolu metropolii na handel zagraniczny odegrało istotną rolę. Kolonie mogły swobodnie handlować pomiędzy sobą



Ryc. 19
Robert Owen – miedzioryt
wg portretu W.H. Brocke'a

europejska
konkurencja w Azji

samowystarczalność
gospodarcza Chin

Opium

Znane było już w starożytności. Uchodzi za najstarszy narkotyk świata. Stosowano je głównie w celach praktycznych, jako powszechnie znany środek łagodzący ból, oraz w sposób mistyczny, tajemniczy. Jako wschodni przysmak, zmieniający umysł, zniekształcający ogląd świata, stosowane było szeroko przez romantyków.

W pierwszym zastosowaniu musiało jednak ostro konkurować z innymi, podobnie działającymi używkami – herbatą z maku, laudanum. Herbatką na bazie opium uspokajano dzieci, by nie płakały, gdy matki szły do pracy, popularne było też stosowanie naparu z rumianku zmieszanego z opium czy makiem. Miało być remedium na najgorsze choroby toczące ludzkość – nerwica, bezsenność, reumatyzm, podagra, ale też katar i kaszel – tu ze względu na zawartość kodeiny uśmierzającej dolegliwości z nimi związane. W aptekach powszechnie wytwarzano specyfiki przeciw tym chorobom, w których mieszano opium, miętę i anyżówkę. Leczone nim też gorączkę bagiennej i dyzenterię. Lata 1810-1830 przyniosły gwałtowny wzrost spożycia opium, przede wszystkim w środowiskach robotniczych w Anglii. Dla tych ludzi dawka opium była jedynym czynnikiem łagodzącym 18-godzinny dzień pracy. Wzrost ten nastąpił też przez aktywizację ruchów antyalkoholowych, które nieraz propagowały używanie opium w miejsce wysokoprocentowych trunków.

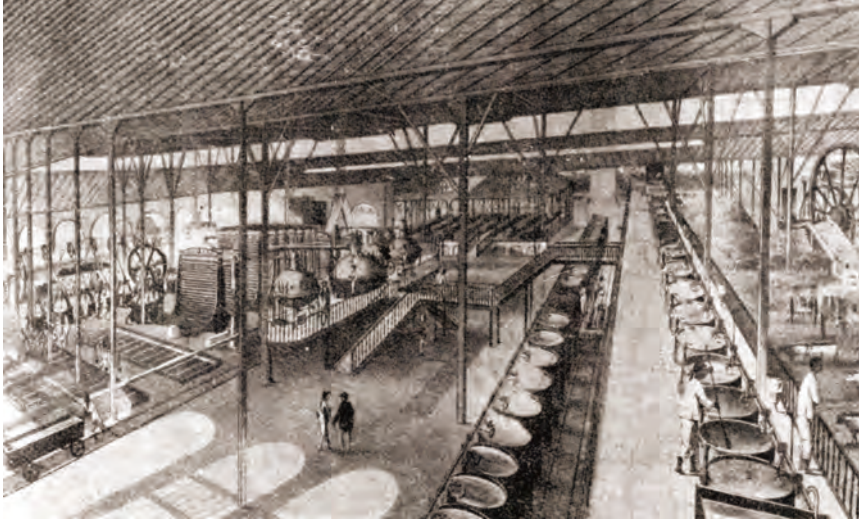
Prozaicznie wykorzystywany specyfik nabrał w czasie romantyzmu szczególnego znaczenia: przestał być lekarstwem,

stał się środkiem intensyfikującym romantyczne przeżycia – raz z racji swej wschodniej proveniencji, dwa – dzięki swej sile czynienia ludzi szczęśliwymi. Początkowo jednak artyści i literaci odrzucali takie używki, uznając je za właściwe burżuom, którym brak jest fantazji. Pojawił się natomiast kult haszyszu. Malarz Boissard de Boisdénier, przyjaciel Delacroix, przekonywał do raczenia się tzw. *dawamesk*, zielonymi konfiturami na bazie haszyszu. Théophile Gautier opublikował w 1846 r. esej zatytułowany *Klub Wielbicieli Haszyszu*, ale w 8 lat później napisał też *Fajkę opiumową*.

Pośród słynnych palaczy opium wymienić należy Thomasa Coleridge'a, który początkowo używał opium jako środka łagodzącego ból zębów, ale jego poemat z 1797 r. *Kubilaj Chan* zawdzięcza tej kuracji wiele. John Keats, Walter Scott, Charles Dickens – plejada brytyjskich literatów czerpała natchnienie z wizji opiumowych. Francuz Thomas de Quincey napisał w 1821 r. *Wyznania zjadacza opium*, w których m.in. podał, jakie dawki dziennie spożywał, a także, jak do tego doszło, że remedium stało się przyzwyczajeniem, wręcz nałogiem, tak samo jak u ludzi Wschodu. Pisał: „Jeśli spożywanie opium jest przyjemnością odczuwaną zmysłowo, jeśli nakazuje mi ono przyznanie się do tego, że jestem uzależniony od tej pasji do stopnia, którego nigdy żaden z ludzi nie osiągnął, to wcale też nie jest pewnym, że walczyłem z wyjątkową wytrwałością przeciwko fascynacji tym zniewoleniem”.

Ryc. 20
Palarnia opium w Chinach
wg miedziorytu G. Peterso-
na na podstawie rysunku
T. Alloma





Ryc. 21
Wnętrze cukrowni Flor de
Cuba wg litografii z połowy
XIX w.

uprzemysłowienie
Ameryki Łacińskiej

nowa technika

Kuba

archaiczna
gospodarka

i prawie równie swobodnie z Europą. W roku 1796 Nowa Hiszpania (Meksyk) uzyskała prawo prowadzenia handlu z całym światem. Na skutek tego udział Hiszpanii i Portugalii w uprzemysłowieniu Ameryki Łacińskiej znacznie zmalał. Obydwa te kraje przeżywały wówczas trudne chwile i należały do grupy państw zapóźnionych. Wzrósł natomiast w tym czasie udział Wielkiej Brytanii, a prócz tego Francji, Holandii i Stanów Zjednoczonych. Inwestycje zagraniczne trafiały głównie do górnictwa.

Od poł. XIX w. Ameryka Łacińska coraz bardziej różnicuje się pod względem skali industrializacji. W krajach Ameryki Środkowej prawie w ogóle się jeszcze nie rozpoczęła, najlepiej zaś przebiegała w południowej części kontynentu, w Argentynie, Chile i Urugwaju. Nowe urządzenia i maszyny, w tym także parowe, znalazły zastosowanie w tamtejszych kopalniach miedzi i saletry oraz w zbiorach guano Chile i Peru, w rzeźniach, solarniach mięsa i wielkich młynach Argentyny (Buenos Aires) i Urugwaju, ponadto w miastach portowych Brazylii i Meksyku oraz na obszarze Kuby, która dzięki „Jego Królewskiej Mości Cukrowi” stała się jednym z najlepiej zorganizowanych i zamkniętych krajów latynoskich. Cukrownictwo kubańskie weszło w fazę przemysłową. Na Kubie też pojawiły się pierwsze lokalne banki oraz filie banków europejskich. Banki obsługiwały „europejską” część gospodarki latynoskiej, tę nastawioną na zyskowny eksport mięsa, tytoniu, cukru, rumu oraz kopalin. Dzięki eksportowi całkiem znośnie żyło się cienkiej warstwie wzbogaconego burżuazji oraz latyfundystom, którzy z kolei mieli istotny udział w imporcie dóbr luksusowych z Europy. Import inwestycyjny był bardzo skromny, natomiast nieskromne rozmiary przybrał import dóbr luksusowych. W pozostałych rejonach Ameryki modernizacja prawie w ogóle lub w ogóle nie dotarła. W interiorze ludność indiańska żyła tak jak przed wiekami, na skutek czego nie wytworzył się rynek wewnętrzny w poszczególnych krajach czy przyszłych państwach. W istocie regiony żyły swoimi sprawami, bez związków z innymi, a gospodarka miała w znacznej mierze charakter autarkiczny.

W Afryce oraz na większości obszaru Azji industrializacja w ogóle nie wystąpiła, co najwyższe funkcjonowały warsztaty rzemieślnicze, które nieraz słynęły na całą okolicę z jakości wyrobów. Lecz nie produkowały one na szerszy rynek, gdyż taki w ogóle nie istniał. Industrializacja nie objęła też jeszcze Afryki Południowej. Zarządzająca tym

obszarem holenderska Kompania Wschodnioindyjska zakazała tworzenia w kolonii zakładów przemysłowych. Gospodarka kolonii nie miała więc szans rozwoju. Dopiero pod koniec 1. poł. XIX w. nastąpiło ożywienie gospodarcze, któremu towarzyszyły pierwsze przykłady „europejskiej” modernizacji.

modernizacja
w Turcji i Egipcie

Również kraje islamu znajdowały się poza tym, co się wówczas działo w sferze gospodarczej w Europie i Ameryce Północnej. Wyjątek stanowiła Turcja Mahmuda II i Egipt Mohammeda Alego. Władcy obu tych krajów podjęli ambitne dzieło modernizacji gospodarki, państwa i społeczeństwa na wzór europejski. W tym celu stworzyli specjalne monopole. Lecz inaczej niż w większości krajów Zachodu, miejscowe elity, czy też poszczególne osoby, nie miały większego wpływu na procesy gospodarcze. Dlatego też przemysł budowali od podstaw władcy, dlatego też w produkcji organizowanej przez państwo nie funkcjonowały mechanizmy rynkowe, lecz państwowo-nakazowe. W zakładach przemysłowych pracowali często robotnicy przymusowi, a nawet niewolnicy. Ze względu na brak kapitału nie było prawie przedsiębiorstw prywatnych, były tylko przedsiębiorstwa państwowe. Mahmud II i Mohammed Ali zbudowali dziesiątki manufaktur z maszynami parowymi oraz fabryk, a także stocznie, przędzalnie bawełny, tłocznie olejów z nasion lnu i sezamu, rafinerie cukru wzorowane na antyjskich, papiernie, garbarnie, młyny, zakłady zbrojeniowe, metalurgiczne. W końcu lat 30. w Kairze pracowało 65 tys. robotników przemysłowych, w tym w nowoczesnych odlewniach wytwarzających maszyny, a nawet silniki parowe. Przedmieście Kairu Bulak przekształciło się w „egipski Manchester”. Kair mógł być porównywany z największymi ośrodkami produkcji przemysłowej świata. Przędzalnie i tkalnie egipskie, których w 1830 r. było już 27, słynęły z dobrej jakości. „Perkale egipskie są na takim poziomie, że nie ustępują angielskim i niemieckim, których import na skutek tego znacznie zmalał. Są tkane z cienkiej przędzy, wyróżniają się pięknym wzorem i trwałymi barwami” – pisał jeden z francuskich lekarzy. Jednak po śmierci obu panujących, ich następcy tylko w pewnej mierze kontynuowali ten skądinąd drogi industrializacyjny eksperyment. Drogi, bowiem przedsiębiorstwa były źle zarządzane, podatne na defraudacje. Na skutek tego ceny produktów brytyjskich były o połowę tańsze niż ich egipskich odpowiedników. Nowoczesny przemysł, zbudowany w nienowoczesnym otoczeniu, budowany przez państwo i przez państwo zarządzany musiał zawieść. Ponadto europeizacji towarzyszył silny opór tradycyjnego społeczeństwa egipskiego i tureckiego. Nie rozwinęły też skrzydeł nieliczne skądinąd kantory i banki, głównie filie zagranicznych. W latach 30. próbę założenia filii Banku Polskiego w Stambule i Aleksandrii podjęli agenci Banku Polskiego. Obie były nieudane. Natomiast jako udane należy oceniać próby wprowadzenia do obiegu własnych monet.

„egipski Manchester”

opór wobec europeizacji

Rolnictwo

Tak więc industrializacja poza zachodnią i środkową częścią Europy oraz Ameryką Północną w pozostałych regionach globu albo jeszcze się nie rozpoczęła, albo miała na razie bardzo skromny zasięg. W dalszym ciągu większość świata przypominała wieś, a olbrzymia większość ludności globu żyła na wsi i utrzymywała się z rolnictwa. Jednak rolnictwo jednego regionu świata było zupełnie niepodobne do rolnictwa innego regionu. W XVII i do poł. XVIII w. w rolnictwie przodowały Niderlandy (Holandia). Dzięki starannej uprawie oraz wysokiej kulturze rolnej wyróżniali się zwłaszcza ogrodnicy i sadownicy. Osiągali oni znacznie wyższe plony i dochody niż gdzie indziej. Jednak pod koniec XVIII stulecia, podobnie jak w przypadku przemysłu, najnowocześniejszym, najbardziej wydajnym rolnictwem dysponowała Wielka Brytania, której mieszkańcy przyswoili sobie największe osiągnięcia Holendrów i do nich

Niderlandy
i Wielka Brytania

**Ryc. 22**

Prace polowe – rycina wg obrazu J.F. Herringa z ok. 1850 r.

dorzucali swoje własne. To również Brytyjczycy stali się autorami najgłośniejszych prac z dziedziny agronomii. Oni także zaczęli być wydawcami pierwszych gazet o tej tematyce. Tu również powstały stowarzyszenia wspierające rozwój rolnictwa, dość wspomnieć o szkockim Stowarzyszeniu Racjonalizatorów (1723) czy irlandzkim Stowarzyszeniu Dublińskim (1731). Należy zresztą powiedzieć, że już w XVII w. rolnictwo brytyjskie wyróżniało się na plus w porównaniu do większości krajów Europy. Ogradzania doprowadziły do powstania wielkich gospodarstw landlordów, opartych na sile wolnonajemnej. Obok nich powstały gospodarstwa farmerskie, czyli wielkochłopskie. W roku 1851 tylko 25% gospodarstw liczyło mniej niż 40,5 ha ziemi, następne 25% liczyło od 40,5 ha do 81 ha, i aż 16% gospodarstw było powyżej 202,5 ha. Struktura wielkości gospodarstw brytyjskich bardzo odbiegała od kontynentalnych, co szczególnie dobrze było widoczne na przykładzie Francji, gdzie aż 2 mln rolników posiadało mniej niż 1 ha ziemi. Na skutek dużego rozdrobnienia wydajność rolnika francuskiego była znacznie niższa niż brytyjskiego. Rolnictwo brytyjskie stanowiło wzór najwyższej próby. Za Wielką Brytanią (zwłaszcza za hrabstwem Norfolk) szybko podążała Belgia, Dania, Szwecja, Szwajcaria. Prawie nie ustępowała jej Holandia, w ogrodnictwie nawet przodując. Dopiero potem znajdowała się Francja, chociaż niektóre jej regiony, jak choćby Flandria, nie ustępowały rolnictwu holenderskiemu, i Prusy (Nadrenia i ziemie polskie).

Podstawą intensywnego rolnictwa europejskiego stanowiły zboża, uprawy pastewne, rośliny okopowe oraz hodowla. Stopniowo upowszechniały się ziemniaki, które pozytywnie wpłynęły też na wydajność gleby, a na południu Europy kukurydza oraz od czasu blokady kontynentalnej Wielkiej Brytanii buraki cukrowe. W roku 1802 Franciszek Achard uruchomił w Konarach na Śląsku pierwszą na kontynencie cukrownię przerabiającą buraki na cukier. Dzięki wysokiej kulturze rolnej na Zachodzie uzyskiwano coraz wyższe plony. Już około 1800 r. z jednego wysianego ziarna osiągnano zbiór 10 ziaren. Istotne znaczenie miało zastąpienie trójpółwki i ugorowania płodozmianem, który pod koniec XVII w. zaczął być w Holandii praktykowany. Oznaczał on wprowadzenie racjonalnego zmianowania. W klasycznym, zwanym norfolckim płodozmianem, kolejność wyglądała następująco: 1 rok – ozimina, 2 rok – okopowe, 3 rok – zboża jare, 4 rok – koniczyna. Wprowadzenie roślin motylkowych, wyki, koni-

rozwój wiedzy o rolnictwie

wielkość gospodarstw

rolnictwo europejskie

wyższe plony

płodozmian

czynny, łubin i lucerny, przywróciło ziemi azot. Zamiana trójpólówki na płodozmian była też możliwa dzięki wprowadzeniu roślin okopowych. Stopniowo nieużytki, bagna, zagajniki zamieniano w użytki rolne, a dzikie pastwiska w sztuczne, nawożone łąki, dające tak potrzebne proteiny. Ale jeszcze w 1850 r. część ziemi ugorowano. W roku 1840 we Francji ugorowano 16% ziemi uprawnej. Jeszcze w 1. poł. XIX w. w belgijskiej Flandrii osiągnięto po raz pierwszy w świecie 2-krotne plony. Kwitły tam uprawy przemysłowe, a gęsta sieć dróg i kanałów ułatwiała szybki transport. Natychmiast po zbiorze żyta siano rzepę. Racjonalne zmianowanie, selekcja ziarna, drenowanie pól, niszczenie chwastów, obfite nawożenie nawozami organicznymi, a pod koniec epoki i mineralnymi, dokładna pielęgnacja – to wszystko gwarantowało uzyskiwanie coraz lepszych zbiorów. Istotny na to wpływ miały innowacje techniczne. Pod koniec XVIII w. na najnowocześniejszych farmach europejskich pojawiły się pługi żelazne, z których

innowacje techniczne

najbardziej znanym był brabancki (Niderlandy). W roku 1808 Robert Ransome wykonał pług całkowicie z żelaza. Pługi doskonalały w wielu krajach, w tym także w mniej zaawansowanych, jak w Polsce czy na Węgrzech. Na początku XIX w. zaczęto wprowadzać pierwsze 2- a nawet 3-skibowe pługi, które umożliwiały głęboką orkę. Pojawiły się 7-rzędowe siewniki konne wysiewające ziarno za pomocą łyżek na walcu, wynalezione przez Jamesa Cooke'a, sieczkarnie śrubowe i bębnowe, grabiarnie, młockarnie, a od 1792 r. młockarnie na napęd parowy. Młockarnia kieratowa, opatentowana w 1786 r. przez Szkota Andrew Meikle, młóciła dziennie z udziałem czterech osób 1000 snopów, natomiast ręcznie można by było wymłócić co najwyżej 80 snopów. Młockarnia stała się podstawą dalszych ulepszeń i modyfikacji. W roku 1839 William Armstrong wynalazł żelazną bronę, w której każdy ząb wyznaczał oddzielny ślad, uznaną za jeden z najważniejszych wynalazków 1. poł. XIX w. Lokomobila Evansa, czyli ciągnik parowy, skonstruowana w 1805 r., stale doskonalona, doprowadziła wynalazców do skonstruowania traktora, co nastąpiło już jednak w kolejnych epokach. Oryginalną kosiarkę i młockarnię skonstruował Abraham Stern z Królestwa Polskiego, a inżynierowie Feliks Tymieniecki i Paweł Kaczyński opatentowali w 1843 r. żniwiarkę. Tendencja do intensyfikacji gospodarki rolnej i rozwoju hodowli nasiliła się po ograniczeniu, a następnie po zniesieniu ceł zbożowych w końcowych latach 40.

młockarnia

polskie wynalazki

Równie intensywna była hodowla. Pojawiła się oborowa hodowla uszlachetnionych gatunków bydła mlecznego i mięsnego. Tak więc bydła już nie pędzono do pracy, a dogładano, by rosło szybko i dostarczało jak najlepszego mleka (Holandia, Skandynawia, Szwajcaria) i najlepszego mięsa (Wielka Brytania). Obory zatem zastąpiły tradycyjny wypas. Zamiast dziko rosnących traw, zwierzętom podawano specjalną karmę. Dzięki rozszerzeniu uprawy roślin pastewnych i wysiewaniu uszlachetnionych gatunków traw można było sobie pozwolić na intensywną hodowlę. Dzięki wsparciu nauk rolniczych, poprzez krzyżowanie, selekcję, dobór sztuk rozplodowych doszło do poprawy gatunków i wykształcenia ras. Poprawienie jakości i wzrost wydajności był też możliwy dzięki starannej pielęgnacji i opiece weterynaryjnej. Na skutek tego poprawiono też jakość trzody chlewnej oraz owiec. W Wielkiej Brytanii, a później w Australii (kapitalistyczni hodowcy *squatters*) rozwinęła się produkcja znakomitych owiec mięsnych i mięsno-wełnianych.

hodowla

Europa
Wschodnia
i Bałkany

Natomiast w Europie Wschodniej i na Bałkanach wszystko pozostało „po staremu”. Dalej hodowla spełniała funkcje tradycyjne. Dostarczała siły pociągowej (woły), nawozu, wełny, skór i przy okazji mleka. W dalszym ciągu zwierzęta domowe niewiele przypominały współczesne. Były drobne, chude, grubokościste. Świnie żywiące się w lasach żółędziami przypominały bardziej dzikie, niż domowe świnie, a długorogie krowy były małe i włochate. Przeciętna waga bydła, trzody chlewnej czy owiec na Bałkanach była 2-3 razy mniejsza niż w Wielkiej Brytanii czy Holandii. Hodowcy i rolnicy nie mieli takich sukcesów w Europie Zachodniej i Środkowej aż po Czechy i Poznańskie, gdyby nie

**Ryc. 23**

J. H. Fragonard, *Biały byk*,
koniec XVIII w. (Muzeum
Luwru, Paryż)

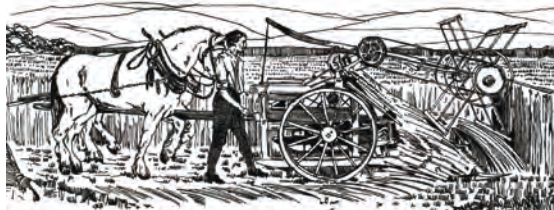
towarzystwa rolnicze, konkursy, wystawy, uniwersytety ludowe, turnieje, szkoły rolnicze, czyli bez tej całej nowoczesnej infrastruktury obywatelskiej, służącej rywalizacji i podnoszeniu kwalifikacji oraz wykształceniu. Rozwojowi rolnictwa towarzyszył rozwój nowych gałęzi przetwórstwa rolniczego. Obok rzeźni i młynów pojawiły się nowoczesne browary, w tym duńskie (Carlsberg 1848) i holenderskie oraz fabryki maszyn (duński Burmeister 1846, poznański Cegielski). Postęp w rolnictwie i przemyśle rolniczym spowodował bądź też umożliwił dalszy szybki wzrost ludności, a także jej wyżywienie. Bez nowoczesnego rolnictwa nie byłoby transformacji demograficznej.

Zupełnie inne było rolnictwo i hodowla w krajach Nowego Świata, w Stanach Zjednoczonych, Kanadzie, Australii, Argentynie. Było zdecydowanie ekstensywne. Duże zbiory zbóż i wielką liczebność pogłowia bydła i owiec uzyskiwano dzięki rozległym terenom, które przeznaczano na ich hodowlę, a które to tereny pozostawały po usunięciu ludności autochtonicznej, dzięki świetnym glebom, a nie intensywności uprawy. Zarośnięte tereny wypalano, a popiołem użyźniano gleby. Po wyczerpaniu walorów gleby porzucano ją i przenoszono się dalej, gdzie postępowano podobnie. W Nowym Świecie, inaczej niż w Europie, nie było tradycyjnych i atawistycznych więzi między rolnikiem a ziemią. Jak podkreślał Thomas Jefferson, w „Ameryce mniej kosztował zakup akra nowej ziemi niż obrzucanie gnojem akra ziemi «starej»”. Ekstensywność i monokultura (głównie zboża) prowadziły do wyniszczenia pastwisk. Wyniki inaczej niż w Wielkiej Brytanii czy Holandii zależały od pogody. Farmerzy z „krajów nowych” nie inwestowali zatem w ziemię, natomiast silnie inwestowali w technikę, tak by do minimum ograniczyć koszty robocizny. Szybko postępująca mechanizacja, osiągnięta dzięki wynalazkom, umożliwiła zagospodarowanie dużych obszarów. Dlatego Amerykanie i Australijczycy byli zmuszeni do wprowadzania nowych technik i maszyn, przydatnych w pracy na rozległych obszarach. W roku 1847 John

przetwórstwo rolnicze

ekstensywne
rolnictwo i hodowla

mechanizacja



Ryc. 24

Żniwiarki McCormicka (po lewej) i Bella (po prawej) z 1. połowy XIX w.

żniwiarki i kosiarki

Deere, kowal z Illinois, wynalazł pług doskonale nadający się do orania mocno zbitej ziemi prerii. To pierwsi Amerykanie w latach 1834-1835 wprowadzili na środkowym zachodzie wydajne mechaniczne żniwiarki wynalezione przez Cyrusa McCormicka (1831) z Wirginii. Lata te zapoczątkowały erę mechanicznych żniw. Podobną furorę zrobiły mechaniczne kosiarki do sprzętu siana. Na skutek tego, mimo niskiej wydajności na 1 ha gruntów, dzięki wydajności pracownika osiągnano w Nowym Świecie bardzo wysokie zbiory. Te wszystkie pozytywne zmiany fascynowały intelektualistów europejskich. „W mgnieniu oka człowiek cywilizowany zmienia pustynię w urodzajne pola i wyciska na wszystkim, czego się dotknie, piętno przemysłowości i cywilizacji” – pisał Julian U. Niemcewicz.

Podobnie ekstensywny charakter miało rolnictwo Ukrainy. Na olbrzymich obszarach uprawiano tam zboża (pszenica), tytoń, sadzono buraki cukrowe. Dzięki mechanizacji prac tamtejsi ziemianie i arystokraci, głównie Polacy, uzyskiwali bardzo wysokie dochody. Na znacznie niższym poziomie agrotechnicznym znajdowało się rolnictwo Syberii. Ze względu na obfitość ziemi przypominało ono sposób gospodarowania na terenie „nowych krajów”. Praktykowano tam odłogowy system uprawy ziemi, czasem dwupółówkę. Po 6-8 latach eksploatacji, ziemię porzucano i przenoszono się na nowe obszary. Jednak inaczej niż w USA czy Argentynie, istotny wpływ na nowe syberyjskie osadnictwo rolnicze miała polityka państwa. To państwo organizowało wsie, budowało spichlerze zbożowe, dostarczało narzędzia i zwierzęta domowe. Pracowano tak jak na pańskim, odrabiano więc pańszczyznę, lecz nie na potrzeby pana, lecz państwa jako pana. Istotny wpływ na wzrost poziomu kultury rolnej mieli zesłańcy, głównie Polacy, którzy upowszechniali ziemniaki i racjonalne zasady uprawy ziemi, a także kosy zwane „litewkami”.

Szczególony charakter miało rolnictwo południowych stanów USA, oparte bowiem było na pracy niewolników – Murzynów. Lecz już w 1850 r. 3/4 plantatorów posiadało mniej niż 10 niewolników, a mniejsi farmerzy pracowali ramię w ramię z niewolnikami. Na plantacjach uprawiano tytoń, ryż, indygo, z przeznaczeniem na eksport, a od końca XVIII w. również bawełnę, która w XIX w. stała się najbardziej dochodowym produktem Południa. Podobny charakter miało rolnictwo plantacyjne organizowane w Ameryce Środkowej i Południowej oraz w Azji, w mniejszym zakresie w Afryce. W całości było nastawione na eksport.

Ale około 1850 r. ziemię objęte plantacjami, poza Ameryką Środkową i południem USA, nie miały większego znaczenia dla obrazu całości gospodarki poszczególnych kontynentów. Wszędzie poza Europą Zachodnią i Ameryką Północną dominowało rolnictwo tradycyjne, które występowało w trzech podstawowych postaciach:

na Ukrainie

Syberia

na południu USA

1. Na terenie Bałkanów, większości obszaru Europy Wschodniej, części Europy Środkowej i Południowej rolnictwo służyło głównie zaspokojeniu potrzeb producenta. Niemniej pojawiały się nowinki techniczne, lecz prawie wyłącznie w wielkich gospodarstwach ziemiańskich – polskich, austriackich i węgierskich. Czołowi ziemiańscy producenci, zachęceni przez światłych arystokratów (Széchenyi, Andrzej Potocki) propagowali nowe rolnictwo, organizowali kursy, szkolenia, wystawy, wysyłali synów ziemiańskich po naukę do Wielkiej Brytanii, abonowali pisma rolnicze. Czołowe gospodarstwa ziemiańskie Europy Środkowej oraz Katalonii i Toskanii (wino, jedwab, owoce cytrusowe) nie ustępowały zachodnim, natomiast gospodarstwa chłopskie wyraźnie ustępowały zachodnim gospodarstwom farmerskim. Farmeryzacja nastąpiła jedynie w Czechach, Austrii i w zaborze pruskim, natomiast na obszarze Bałkanów nawet w większych gospodarstwach ziemiańskich uprawiano ziemię w sposób ekstensywny. Powszechny analfabetyzm i niski stopień urbanizacji nie sprzyjały jakimkolwiek innowacjom. W roku 1834 w Serbii chłopi stanowili 94% ogółu ludności. Tylko co 60-70 rodzina posiadała zaprzęg konny, a co 6-8 sochę do uprawy ziemi.

rolnictwo zaspokajające
potrzeby producenta

słaba farmeryzacja

2. Prawie w całej Azji Wschodniej i Południowo-Wschodniej przeważało tradycyjne rolnictwo. Ziemię uprawiano bardzo starannie. Gospodarstwa były małe, dlatego uprawa musiała być intensywna i racjonalna. Rolnicy w strefie monsunowej nie mogli sobie pozwolić na ugorowanie ziemi, dlatego wszędzie tam, gdzie pozwalał na to klimat, starano się uzyskiwać 2-3 zbiory rocznie. Nie rozwinęła się hodowla koni czy wołów z braku potrzeb i miejsca, dlatego wszystko robiono ręcznie. Mechanizacja byłaby wręcz groźna biorąc pod uwagę liczne osoby do wyżywienia na 1 ha użytków rolnych. Podstawową uprawą był ryż.

rolnictwo w Azji

3. W Afryce, w arabskich krajach Azji oraz na rozległych obszarach Ameryki Południowej dominowało rolnictwo prymitywne. Niski stopień rozwoju gospodarki pieniężnej nie sprzyjał działaniom intensyfikacyjnym, tak samo jak brak środków pieniężnych ani mentalność małych producentów. Ziemię uprawiano za pomocą narzędzi i technik znanych od wieków i przez wieki prawie nie ulepszanych. Uprawiano za pomocą pługów drewnianych zrobionych z pnia drzewa, które były w ogóle nieprzystanne do gleb cięższych, dlatego pługi wyposażono w metalowe lemiesz. Ciągnęły je woły, a nieraz, jak w krajach Maghrebu, muły, krowy i kobiety. W Ameryce Południowej rolnicy sadzili kukurydzę, fasolę, pomidory, a na sprzedaż mieli ostrą paprykę z Chile i wanilię. Na najniższym poziomie znajdowało się rolnictwo wspólnotowe, plemienne, powszechne w Afryce, mniej powszechne w Ameryce Południowej i krajach arabskich. Tamtejsi rolnicy stosowali system wypaleniskowy i długie odłogowanie. Po 4-5 latach uprawy bez nawożenia porzucali wyjałowioną ziemię na stałe i szukali nowej. Bywało, że w kolejnym pokoleniu do niej wracali. Siew był rzadki, nie praktykowano selekcji ziarna, orka zaś płytka z udziałem drewnianej sochy lub kopaczki; zbiorów dokonywano za pomocą noża, rzadziej sierpu, młócenie zaś odbywało się poprzez przepędzanie zwierząt po zbożu rozścielonym na specjalnym klepisku. Zdarzało się, iż woły ciągnęły drewniany walec, co ułatwiało młócenie. Mimo dużego wysiłku, efekty były mizerne, a zbiory niskie. Z jednego wysianego ziarna zbierano 2-3, najwyżej 4 ziarna, stąd w tych rejonach, zwłaszcza w latach nieurodzaju, głód był zjawiskiem powszechnym. Natomiast na Bliskim i Środkowym Wschodzie dominowała własność prywatna. Większość ziemi znajdowała się w rękach wielkich właścicieli, którzy ponadto zabierali chłopom część zbiorów. Uprawa ciągła była możliwa tylko na terenach nawadnianych, w dolinach wielkich rzek regionu. W początkach XIX w. zbudowano kilka kanałów irygacyjnych, co prawda za pomocą prymitywnych środków. Największy o długości 72 km otwarto w 1820 r. w Egipcie, od Delt (Kairu) do Aleksandrii. Budowało go od 250 do 360 tys. pracowników, z czego 20 tys. zmarło. Nowe prace irygacyjne umożliwiły rozszerzenie uprawy głównego towaru eksportowego doliny Nilu,

prymitywne
rolnictwo Afryki

rolnictwo wspólnotowe

dominacja własności
prywatnej

rolnictwo arabskie

czyli bawełny, którą zbierano 3-, a nawet 4-krotnie w ciągu roku. Wielkim problemem był stały brak wody. Dominował system odłogowy albo dwupółówka. Rozpowszechniona kiedyś uprawa winnej latorośli, z powodów religijnych (islam) została zastąpiona przez uprawy innych kultur, przeważnie daktyli i rodzynek. Siłę pociągową stanowiły wielbłądy, osły, woły, nieraz żony i córki. Konie w polu nie pracowały. Natomiast bardzo popularne były wielbłądy (na ich określenie używano około 100 terminów). Beduini byli całkowicie zależni od hodowli wielbłądów. Ze względu na stan sanitarny pastwiska musiano zmieniać co 8-10 dni i nie łączono hodowli wielbłądów z hodowlą innych zwierząt. Bez wielbłądów życie w rejonach pustynnych i półpustynnych nie byłoby możliwe. Wielbłądy obywateli się bez wody przez 3-4 tygodnie, gdy owce czy kozy przez 3-4 dni. Kozy były cenione ze względu na sierść przeznaczoną do tkania pokryć namiotów.

rybołówstwo

Obok rolnictwa, hodowli, sadownictwa w niektórych regionach świata niemałe znaczenie miało rybołówstwo. Ludzie zamieszkujący morskie wybrzeża, tereny nad rzekami i jeziorami zawsze mogli liczyć na ryby i inne owoce morza. W krajach Europy Środkowej, od Niemiec do Polski, zaczęto zakładać stawy, w których hodowano ryby, zwłaszcza karpie. Od końca XVIII w. było już możliwe, dzięki odpowiednim zabiegom, przewożenie ryb żywych z miejsca na miejsce. Dzięki temu ozdobą stołów w wielu zamożnych domach europejskich stały się tuńczyki, makrele, łososie. Najczęściej można było podziwiać i smakować sardynki, a to dzięki wynalazkowi Francuzów, którzy opracowali technikę ich puszkowania po ugotowaniu i zalaniu tłuszczem. Niemniej tak jak przed 2-3 wiekami główną pozycję w handlu rybami zajmował solony lub wędzony śledź oraz dorsz. Na morzach i oceanach najczęściej łowili Holendrzy, Anglicy oraz Szkoci, a tuż za nimi podążali, czy raczej płynęli Skandynawowie. W tej epoce europejscy rybacy przesiedli się z łódek, używanych dotychczas do połowów, do małych statków, kutrów. Wprowadzili też nowe wydajniejsze sieci, co umożliwiło zwielokrotnienie połowów. Natomiast Francuzi wyspecjalizowali się w połowach dorszów. Rywalizowali z nimi, niekiedy na tych samych łowiskach, Skandynawowie. Około 1800 r. europejskie flotyle rybackie liczyły blisko 2000 statków, na których pływało 30-35 tys. rybaków i marynarzy. Polowano również na wieloryby. Poza rybakami z powyższych krajów silną flotą wielorybniczą dysponowali Amerykanie. Amerykańscy wielorybnicy uczestniczyli również w polowaniach na fokę na wodach okalających Antarktydę.

unowocześnienie
połowów

Handel międzynarodowy

wolność handlu

W 1. poł. XIX w. handel międzynarodowy stał się jedną z dźwigni rozwoju wielu krajów, ale dla wielu innych stał się klęską. Wymianie międzynarodowej sprzyjała polityka mocarstw stopniowo zmierzających do porzucania polityki polegającej na ochronie własnego rynku (merkantylizm) na rzecz jego liberalizacji. Niemałą w tym rolę odegrała teoria wolności handlu. Obowiązujący powszechnie w XVII i XVIII w. merkantylizm, stawiający na obronę własnego rynku za pomocą m.in. wysokich cł wwozowych, coraz trudniej było utrzymać. Zresztą w praktyce merkantylizm tak do końca nigdy nie obowiązywał. Podważały go również traktaty handlowe zawierane między państwami, które wyraźnie sprzyjały ożywieniu wymiany. Niemniej jeszcze w XIX w. w duchu merkantylizmu nakładano protekcyjne, a nawet prohibicyjne cła i podtrzymywano dotychczasowe monopole. Jednakże cła albo były omijane, albo okazywały się mało skuteczne wobec siły łapówki albo też przegrywały z rozwiniętą kontrabandą. Zaradność kupców i pośredników okazywała się skuteczniejsza od merkantylistycznego gorsetu. Merkantylizm nie mógł powstrzymać wędrowki towaru tam, gdzie był klient, który za towar chciał dobrze zapłacić. Liberalizacja handlu prowadziła do

**Ryc. 25**

Okolice przystani w Kantonie w Chinach wg współczesnej ryciny – po prawej stronie widoczny statek Kompanii Wschodnioindyjskiej „Waterloo” zbudowany w 1816 r.

stopniowego i częściowego ograniczenia, a nawet znoszenia celi. Ważne znaczenie dla umiędzynarodowienia wymiany miało ogłoszenie wolności żeglugi na morzach i europejskich rzekach. W roku 1821 otwarto Łabę, a w 1831 r. Ren. Znoszono przywileje handlowe kompanii kupieckich. Monopol brytyjskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej w handlu z Indiami i Chinami zniesiono w 1813 i 1833 r. W roku 1849 zniesiono cła zbożowe. Dzięki temu Londyn umocnił swoją pozycję jako główny punkt wymiany światowej i główny port przeładunkowy. Udział Wielkiej Brytanii w handlu światowym w 1850 r. wynosił ponad 30%, a na kolejne trzy państwa: Niemcy (Związek Niemiecki), Francję i USA przypadało łącznie kilkanaście procent. Łącznie udział tych czterech państw sięgał 50%. Gwarancją silnej pozycji Brytyjczyków była niezwykle rozbudowana flota handlowa.

wolność żeglugi

Londyn ośrodkiem światowego handlu

inne ośrodki

hurtownicy, agenci, komiwojażerowie

kolonie cudzoziemskie

Na kontynencie do najważniejszych ośrodków handlu międzynarodowego należały : Paryż, Hamburg, Frankfurt nad Menem, Lipsk, Amsterdam, St. Petersburg, Kopenhaga, Bordeaux, Nantes, Marsylia, Liverpool, Bristol oraz wolny port we włoskim Livorno. Zmniejszyło się znaczenie Kadyksu i Lizbony, gdyż handel z obu Amerykami przejęli głównie Anglicy. Pozostałe kraje europejskie i Ameryka nie były konsekwentne w przeprowadzaniu liberalizacji.

Najaktywniejszymi kupcami stali się Brytyjczycy. To oni wymyślili hurtowników, którzy przejęli rolę pośrednika między wytwórcą a odbiorcą, oraz agentów, komiwojażerów. Uruchomili, a za nimi inni, specjalistyczne giełdy towarowe oraz utworzyli domy handlowe, które ułatwiały zakup towarów po niższej cenie niż w sklepach. Zorganizowali dostawę towarów do domu, sprzedaż ratalną oraz wyprzedaże posezonowe. Uruchomili cały system reklamy. Wydawali katalogi i plakaty. Za nimi poszli inni, zwłaszcza Amerykanie, Francuzi i Holendrzy. To Brytyjczycy nade wszystko zdecydowali o kierunkach handlu światowego. Nawet z Ameryki Łacińskiej wyparli Hiszpanów i Portugalczków. Za nimi podążali Francuzi, Niemcy, Holendrzy, Belgowie i Duńczycy. Cały handel międzynarodowy, a nawet jakąś część handlu lokalnego, hurtowego kontrolowali Europejczycy, którzy w miastach portowych założyli kolonie cudzoziemskie, z własnymi obiektami kultu, klubami, lokalami, sklepami. Wszędzie uruchamiali regularne linie żeglugowe, najpierw żaglowe, później parowe. Tylko brytyjski eksport

wymiana surowców
i towarów

do krajów Lewantu w latach 1815-1850 wzrósł o 800% (w cenach stałych). Nawet Beduini na Pustyni Syryjskiej zaczęli używać koszul wykonanych z bawełny brytyjskiej, a amerykańscy Indianie i Murzyni ze Stanów Zjednoczonych nauczyli się korzystać z wyrobów metalowych oraz odziewać w barwione europejskie bądź amerykańskie tkaniny. Chińczykom coraz trudniej było żyć bez amerykańskiego srebra. Z kolei z państw Lewantu na Wyspy Brytyjskie płynęły towary niezbędne przy produkcji przemysłowej i w konsumpcji. Tunezyjska oliwa okazała się niezbędna do wyrobu mydła, z Libanu, prócz cedru do Europy, płynął jedwab, a z Egiptu bawełna (głównie do Lancashire). Przenikanie się kultur rolnych i otwarcie się na inne światy spowodowały wędrowanie kultur rolnych z jednego kontynentu na inny. W Europie upowszechniały się nowe, pochodzące z innych lądów uprawy, takie jak ziemniaki, kukurydza, ryż, tytoń, morwy, pomidory.

towary egzotyczne

Coraz szybciej rosła wymiana handlowa między poszczególnymi krajami Europy oraz między Europą a pozostałymi kontynentami. Szybko rozwijająca się gospodarka Starego i Nowego Świata potrzebowała coraz to nowych towarów i półproduktów. Bogacące się i coraz bardziej wymagające społeczeństwa europejskie i amerykańskie coraz więcej konsumowały towarów egzotycznych. To handel międzynarodowy coraz bardziej sterował smakami, gustami odbiorców, to handel wytwarzał też pewne mody, tym samym miał coraz większy wpływ na profil produkcji przemysłowej. Rozwojowi handlu towarzyszyła cała infrastruktura kupiecka. Powstały domy handlowe, i to już tak wielkie, iż zatrudniały po kilkaset osób. Powstawały też banki specjalizujące się w finansowaniu współpracy międzynarodowej. Świadectwem tego było wznoszenie głównie w stolicach państw i w miastach portowych imponujących, częstokroć wielokondygnacyjnych gmachów. Pogłębiała się specjalizacja branżowa. Pojawiły się więc giełdy na metale kolorowe, na korzenie, na zboże, oliwę i cytrusy, giełdy kolejowe i transportowo-morskie. Giełdy umożliwiały spotkanie producentów i kupców, co ułatwiało orientację w skali podaży i popytu. Opracowane zostały reguły zawierania transakcji, pojawiły się umowy pisane, przygotowywane przez biura prawne, liczne regulaminy. Powyższe zmiany objęły na razie tylko jakąś niewielką część globu, a pokaźna część ludzkości żyła dalej poza wymianą międzynarodową, poza giełdami, domami handlowymi i maklerskimi.

specjalizacja branżowa

Podróżowanie

kolej – wynalazek
Stephensona

Od końca XVIII w. rosła liczba osób podróżujących. Wielkim ułatwieniem dla nich stały się nowe techniki i środki podróżowania. Nowe zaczęło się w 1825 r., kiedy to niewielką przestrzeń między dwoma miastami w Anglii, Stockton i Darlington, przejechał pojazd nazwany wkrótce parowozem. Ów pierwszy miał na imię „Rocket”. Jego autorem był George Stephenson, który nad tym, stale ulepszanym, pojazdem pracował od 1814 r. Korzystał również z doświadczeń swoich poprzedników, w tym inżynierów z Południowej Walii. Uruchomili oni lokomotywę poruszaną parą pod dużym ciśnieniem, która pociągała wagony z węglem po krótkim torze. Parowóz Stephensona osiągnął szybkość 15 km/godz, a z ciężarem 30 ton – 6 km. W roku 1833 wprowadził w nim hamulec parowy. Stephenson był nie tylko wynalazcą, lecz i zdolnym przedsiębiorcą. Założył m.in. towarzystwo kolei żelaznych Liverpool – Manchester, którą to linię otwarto w 1830 r. w obecności premiera księcia Wellingtona. Była to pierwsza w świecie linia towarowo-pasażerska. W kilka lat później na tej linii ustanowiono nowy rekord prędkości, a mianowicie aż 48 km/godz. Początkowo pociągi jeździły po torach drewnianych, później drewnianych z żelaznym obiciem, a następnie po żelaznych, wreszcie po stalowych. Początkowo bywało też, że to konie ciągnęły po szynach wagony, gdyż niewielu było przekonanych do lokomotywy. Dopiero w latach 40. ostatecz-

nie maszyna Stephensona wygrała z koniem. Wówczas to nastąpiło przyspieszenie w budowie nowych i coraz to nowszych linii kolejowych, tak w Anglii jak i na kontynencie. Najczęściej inwestorem był prywatny kapitał. Zdarzało się również, że inicjatorem budowy było państwo. Natomiast we Francji dopiero ustawa z 1842 r. przesądziła o możliwej a nawet koniecznej współpracy państwa i spółek. Mianowicie według ustawy rząd wносił ziemię i infrastrukturę, natomiast eksploatacja linii kolejowych i utrzymanie ich w należytym stanie należało do obowiązków spółek prywatnych, którym państwo wydierzało nawierzchnię kolejową. Mimo tak korzystnej ustawy, w niezbyt szybkim tempie przybawało nowych linii kolejowych we Francji, tak jak w Prusach, zwłaszcza w latach trzydziestych. Rządy Prus i innych krajów niemieckich w kolejach widziały głównie słabe strony, dlatego budowy obwarowywano licznymi restrykcjami z obawy przed łatwymi spekulacjami. W roku 1838 uchwalono nawet restrykcyjne prawo kolejowe, lecz później je zliberalizowano. Armia dostrzegła w kolejach potężnego sojusznika, dzięki kolejom bowiem można było szybko transportować żołnierzy. Także sfery junkierskie zauważyły, że mogą szybko i tanio eksportować produkty rolnicze. W efekcie w latach 40. budowa nowych linii nabrała rozpędu. Sprzyjały temu też mniej restrykcyjne, a bardziej liberalne działania rządów państw niemieckich, w tym berlińskiego.

Inwestycje w kolejnictwo przynosiły spore zyski, przeto zaczęły powstawać spółki i kompanie obracające pieniędzmi swoich licznych członków. [Telegraf optyczny] Niekiedy jednak kompanie plajtowały, a wraz z nimi drobni ciułacze. To właśnie od przeinwestowania w kolejnictwie rozpoczęło się kilka kryzysów angielskich i europejskich. Niemniej inwestowanie w kolejnictwo stale było bardzo modne, stąd częste związane z tym spekulacje, stąd też słynna kolejowa mania – „railway mania”. Około 1850 r. średnia szybkość pociągów pospiesznych zbliżała się do 50 km/h, osobowych zaś była o połowę niższa. Choć prędkość była jeszcze stosunkowo niewielka, niemniej liczba wypadków była znacząca, gdyż podróżni nie zachowywali wystarczającej ostrożności i nieraz postępowali tak jak w dyliżansie. Dlatego ostrzegano, by nie wyskakiwać w biegu z pociągu, gdy wypadła paczka lub gdy wiatr zwał kapelusz. Do roku 1850 w skali świata wybudowano setki kilometrów dróg żelaznych, z czego blisko połowę w Wielkiej Brytanii. Także tam, w 1839 r. wydano pierwszy rozkład jazdy dla pasażerów – Bradsheaw’s Railway Time Table. Wydawcą było Towarzystwo Przyjaciół (kwakierskie), dlatego zamiast stycznia w rozkładzie był kwakierski „pierwszy miesiąc”. [O kolei żelaznej...] We Francji pierwsza linia została uruchomiona w 1832 r. (fabryczna z Lyon do St. Étienne), w Niemczech, Belgii i Neapolu – w 1835 r., Austrii – w 1837 r., Rosji – 1838 r., Lombardii – 1840 r., Królestwie Polskim – 1844 r. (Warszawa – Grodzisk), Danii – 1847 r. (z Kopenhagi do Røskilde), Hiszpanii – 1848 r. Na wschodzie Europy linie kolejowe sięgały Królestwa Polskiego oraz wschodnich prowincji Prus. W roku 1842 Wrocław (Breslau) uzyskał połączenie z Oławą, a w 1846 r. z Berlinem, natomiast Szczecin (Stettin) z Berlinem w 1843 r.

W USA pierwszy odcinek zbudowano w 1830 r. w okolicach Baltimore. Amerykańskie kompanie handlowe otrzymały rozmaite ulgi od władz oraz pożyczki. Niektóre stany budowały na własny rachunek linie kolejowe i same też je utrzymywały. Następstwem tego była jednak różna szerokość linii kolejowych, co bardzo utrudniało two-



Ryc. 26
Replika pierwszej lokomotywy Racket zbudowanej przez George'a Stephensona

spółki i kompanie

rozwój dróg żelaznych

początek kolejnictwa w USA

Telegraf optyczny

Telegraf optyczny wynaleziony został u schyłku XVIII w. przez Francuza Claude'a Chappe'a. Pomysłem było zastosowanie ruchomych ramion semaforów umieszczonych na wieżach. Nazwa nowego sposobu komunikacji utworzona została z połączenia greckich słów *tele* – 'daleko' i *grafein* – 'pisać'.

Każda pozycja ramion oznaczała literę lub cyfrę, kod znany tylko odpowiedzialnym za stację odczytywał obserwator. Pierwsza wiadomość przesłana została 20 III 1791 r., za zgodą władz republikańskich. W ciągu 9 minut przekazano 26 słów. Szybko – mimo społecznych oporów – tworzone pierwsze linie telegraficzne. Między Paryżem a Lille 19 VII 1794 r. otwarto pierwszą stałą linię z 15 stacjami.

Ramiona dawały możliwość 196 kombinacji, szybkość transmisji zależała głównie od warunków pogodowych, mgła i deszcz uniemożliwiały przesyłanie wiadomości. W 1846 r. system telegrafii optycznej zastąpiony został skuteczniejszym przesyłem wiadomości za pomocą alfabetu Morse'a. A oto jak postrzegali telegraf i jego pracę współcześni – Aleksander Dumas wydał *Hrabiego Monte Christo* w 1845 r. Mówi tytułowy bohater. W drugiej części rozmawia z pracownikiem telegrafu:

„– Telegraf. Obserwowałem czasami, jak u końca drogi w słoneczny dzień, na wzgórzu, wznoszą się czarne składane ramiona, podobne do łap olbrzymiego owada – zawsze niepokoił mnie ten widok zapewniam państwa. Myślałem o tych dziwnych a dokładnych znakach zarysowujących się w powietrzu i przenoszących na odległość trzystu mil czyjaś nieznana wola. Z jednego i z drugiego końca linii siedzi przy stole ktoś nieznajomy, kreśląc na szarym tle chmury albo na błękitnym

lazurze rozkazy wszechpotężnego wodza. Myślałem wtedy o geniuszach, sylfach, gnomach, słowem – o jakichś tajemniczych mocach – i śmiałem się (...). Aż tu tymczasem dowiaduję się któregoś dnia, że stację telegraficzną wprawia w ruch biedny człeczyna, urzędnik zarabiający 1200 franków rocznie, który nie patrzy w niebo jak astronom, nie na wodę jak rybak, i nie na pola i lasy jak pustogłów, ale na drugiego białobrzuchego i czarnołapego owada, umieszczonego o parę mil dalej. (...)”

„Monte Christo przypatrzył się dwóm żelaznym rękojeściom za pomocą których funkcjonariusz uruchamiał swoją maszynę. (...)

– Dni wolne? – ozwał się.

– Tak.

– A które to?

– Mgliste.

– A prawda (...) I nie rozumiesz się pan nic a nic na znakach?

– Nie.

– I nigdy nie usiłowałeś pan nic wymarkować?

– Nigdy, bo i na cóż mi to?

– A jednak są znaki dotyczące pana bezpośrednio. (...)

A te pan rozumiesz?

– Są zawsze takie same: Nie ma wiadomości... Godzina przerwy... albo: następna wiadomość jutro...”

A. Dumas, *Hrabia Monte Christo*, t. II, tłum. J. Rogoziński, Warszawa 1959, s. 63-64

telegraf

sieć kolejowa
na Kubie

zenie jednej sieci. Nie udało się też zbudować mostów kolejowych nad rzekami Ohio i Potomac, co z kolei zahamowało tam rozwój kolei, natomiast znakomicie ułatwiło zastosowanie telegrafu. Praktyczne zastosowanie telegrafu zostało pierwszy raz zdemonstrowane w 1844 r. (pierwsza prezentacja 1837 r.) przez Samuela Morse'a, który za jego pomocą przesłał komunikat z Baltimore do Waszyngtonu. Telegraf, wynaleziony jako dodatek do kolei, stał się uniwersalnym źródłem przekazywania informacji. W roku 1851 został położony podwodny kabel telegraficzny łączący Anglię z Francją (Dover – Calais). W większości krajów obsługę telegrafu powierzono pocście, co stało się standardem obowiązującym aż po koniec XX w. W Ameryce Łacińskiej pierwszą kolej zbudowano na Kubie w 1837 r. W roku 1860 sieć kolejowa na Kubie przekroczyła 1000 km. Tam również, jak zresztą wszędzie, towarzyszyła jej sieć telegraficzna. W ogóle Kuba, zwłaszcza jej zachodnia część, na skutek inwestycji brytyjskich i amerykańskich stała się najbardziej zindustrializowaną częścią Ameryki Południowej. Dzięki temu 20% światowej produkcji cukru, „słodkiego złota”, szybciej mogło być transportowane w świat. W wielu krajach Ameryki koleje pojawiły się dopiero w 2. poł. wieku: w Brazylii w 1854 r., w Meksyku 1857 r. W Azji, w Indiach wybudowano

**Ryc. 27**

Podróżowanie nocą w jednym z pierwszych amerykańskich pociągów – rysunek wg litografii W. Yaegera

pierwsze odcinki kolei w 1853 r., natomiast w Afryce pierwszą linię kolejową, zwaną „bawełnianą” zbudowano w Egipcie w 1854 r. (Kair – Aleksandria). W roku 1840 w skali globu długość linii kolejowych wynosiła 7,5 tys. km, w 1850 r. – 38 tys. km, z tego 10,5 tys. km w Wielkiej Brytanii. 19 krajów świata miało już swoje linie kolejowe. W roku 1850 można było z Warszawy poprzez Śląsk dojechać do Triestu, a poprzez Berlin i Nadrenię do Brukseli, Paryża i dalej na południe.

Koleje w gwałtowny sposób przyniosły ogromne zmiany. Spowodowały, iż w jednym momencie można było szybciej niż dotychczas przewieźć duże ilości towarów i liczne rzesze ludzi. Pociągnęły za sobą powstanie i rozwój innych gałęzi przemysłu. Wpłynęły na postęp technologiczny i zdynamizowały rozwój gospodarki, pozytywnie wpłynęły na przemysł hutniczy, maszynowy, górnictwo węgla kamiennego. Widać to zwłaszcza było na przykładzie gospodarki Europy i USA. Natomiast w Ameryce Południowej rozwój kolejnictwa i budowy okrętów nie zdynamizował w stopniu nawet przybliżonym produkcji przemysłowej, nie nastąpiła tam bowiem jeszcze industrializacja. Brakowało odpowiedniej polityki rządów latynoskich i bodźców do produkcji na miejscu. Przedsiębiorcy zadowalali się zyskowym eksportem produktów rolnych i hodowlanych oraz kopalin, nie inwestując w miejscowy przemysł, importowali zaś podstawowe towary z Europy.

Koleje wpłynęły nawet na demokratyzację obyczajów i standaryzację mody. Wywarły nie mniejszy wpływ na stan umysłów i psychikę ludzi, niż alfabet czy druk.

**Długość linii kolejowych na świecie
w latach 1840-1850 w km**

Kraj	1 840	1 850
USA	4 534	14 515
W. Brytania	1 348	10 653
Niemcy	549	6 044
Francja	497	3 083
Austria	144	1 579
Belgia	336	854
Rosja	26	601
Włochy	8	427
Holandia	17	170
Hiszpania	–	28
Szwajcaria	–	27
Inne	–	38
Ogółem	7 679	38 568

Ryc. 28

Wielka katastrofa kolejowa na trasie Paryż–Wersal w 1842 r. wg obrazu G. Kühna (Heilmuseum, Neuruppin)



podróże koleją

obawy przed koleją

Początkowo koleją podróżowano jak pojazdem konnym, jak dyliżansem. W nocy nie podróżowano. Noc po opuszczeniu pociągu spędzano w hotelu, by wczesnym rankiem po spożyciu śniadania na koszt firmy znowu jechać dalej. Kolej nie wszędzie dobrze się przyjmowała, natomiast wszędzie budziła emocje. Wielu uważało, że jest narzędziem szatana i gwałtownie przeciwko niej protestowało. Bywało nawet, że niszczone tory i turbowano kolejarzy. W krajach skandynawskich ze względu na opory społeczne i obawy późno przystąpiono do budowy kolei. Uważano, że parowóz uosabia największe zło epoki. Koleje miały przeciwko sobie większość obywateli Szwecji, Finlandii czy Norwegii. Gdy w końcu rozpoczęto prace nad budową torów, to musiano je zatrzymać, gdyż okazało się, że są prowadzone w bardzo niezdrowych okolicach i w bardzo prymitywnych dla robotników warunkach. Podobnie w Państwie Kościelnym papież z wielką rezerwą podchodził do kolei żelaznych. W kolejach widzieli źródło możliwych zmian w trybie życia milionów ludzi i w ich moralności. Obawy przed budową linii kolei żelaznej wynikały również z licznych katastrof. Warunki bezpieczeństwa w tej pionierskiej fazie kolejnictwa pozostawiały bowiem sporo do życzenia, zwłaszcza na kolejach amerykańskich. Często dochodziło do wykolejania się wagonów i parowozów, do pożarów. Dlatego w Europie zakazano palenia ognisk w pociągach, a w Ameryce palenia cygar. Najgorzej podróżowało się w klasie najniższej, trzeciej lub czwartej, czyli w wagonach odkrytych, otwartych na dym, wicher czy deszcz. Najlepiej podróżowało się w pierwszej. Podziały na klasy odzwierciedlały różnice społeczne i jeszcze bardziej je utrwały. Wyjątkiem była Ameryka, gdzie zgodnie z równościową, obywatelską tradycją, tego rodzaju podziałów nie było. Nie było natomiast tam w zwyczaju prowadzenie rozmów między pasażerami, przeciwnie niż w Europie.

rozwój turystyki

Rozwój kolei w sposób trudny do przecenienia przyczynił się do rozwoju turystyki, która już przed 1850 r., przynajmniej w kilku krajach europejskich, zaczęła przybierać charakter masowy. W roku 1841 powstało biuro turystyki Thomasa Cooka z Wielkiej Brytanii, które gwarantowało pełną obsługę turystów. Przejęło ono całe pośrednictwo i inicjatywę. Załatwiała bilety kolejowe, gwarantowała fachowych przewodników, rezerwowała hotele i pensjonaty, których stałe przybywało przy stacjach kolejowych, rozszerzało system wagonów sypialnych i dostarczało swoim klientom drukowanych

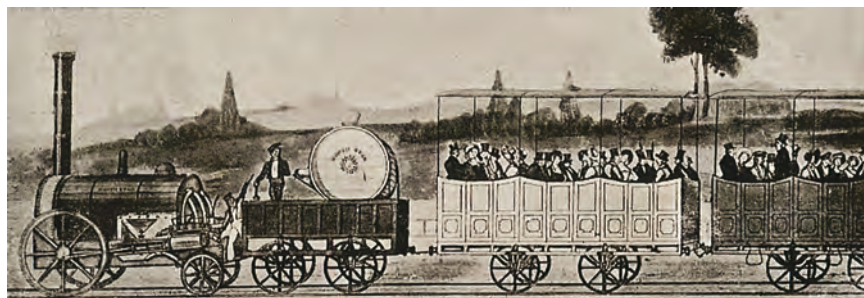
O kolei żelaznej...

„Knowsley, 18 lipca 1837

Znudzony beczynnym życiem w Londynie i plotkami na temat królowej oraz wyborów, postanowiłem zmienić otoczenie i przyjechałem tu, by zobaczyć kolej z Birmingham oraz odwiedzić miasto Liverpool, a także tor wyścigowy. Wyjechałem więc w niedzielę o piątej po południu, dotarłem do Birmingham o wpół do szóstej rano w poniedziałek, a o wpół do ósmej wsiadłem do pociągu. Pojazd, w którym mnie ulokowano, był niezwykle wygodny, zbliżony kształtem do dwumiejscowego powozu; podróż jest bardzo przyjemna, jeśli nie liczyć zdarzających się czasem podmuchów smrodliwego dymu, których nie da się całkowicie uniknąć. Z początku odczuwa człowiek pewną nerwowość i ma wrażenie, że jest unoszony przez pociąg; wkrótce jednak górę bierze poczucie bezpieczeństwa i prędkość staje się zachwycająca. Krajobraz szyb-

ko się zmienia, każde miasto, park czy *château* pozostaje w tyle, a prócz tego ożywienie i krzątanie na przystankach sprawiają, że podróż jest niezwykle interesująca. Pociąg był bardzo długi, pasażerowie wielu wagonów wychylali ciagle głowy na dźwięk znajomych głosów i słyszał było pozdrowienia i okrzyki zaskoczenia w rodzaju: *Dokąd jedziesz?* czy *Skąd się tu wzięłeś?* Biorąc pod uwagę krótki czas istnienia kolei trzeba przyznać, że funkcjonuje ona niemal bez zakłóceń, zaś w porównaniu z nią wszystkie inne sposoby podróżowania wydają się wolne i męczące”.

Dziennik z czasów panowania króla Jerzego IV, króla Wilhelma IV i królowej Wiktorii spisany przez Charlesa C.F. Greville'a urzędnika Rady Przybocznej tych monarchów, Warszawa 1974, s. 150-151



Ryc. 29
Wczesne pociągi i ich podróżni – ryciny z 2. ćwierci XIX w.

przewodników. Cook pobierał 6% od sprzedawanych za jego pośrednictwem usług. Wyzwolił w ten sposób zapal ludzi do podróżowania i poznawania nowych światów. Zyski w znacznej mierze inwestował w promocję swojego przedsięwzięcia. Za nim poszli inni. Rozpoczęła się nowa era w turystyce i podróżowaniu. Coraz więcej osób wyjeżdżało do kąpielisk morskich. W Wielkiej Brytanii najbardziej znanym było Brighton w hrabstwie Sussex na południe od Londynu. W 1837 r. przybyło do niego 50 tys. letników, a w 1844 r. było ich już 360 tys. Prawie wszyscy dojeżdżali pociągiem. Uruchomiono z Londynu specjalne letnie pociągi. Wzrosła również liczba osób wyjeżdżających na kontynent. W roku 1840 liczba pasażerów promów z Dover do Calais i Boulogne wyniosła 73 tys. Świadectwem nowych możliwości, które stworzyła kolej,

biuro Cooka

Ryc. 30

Promenada przy klifie w Brighton wg rysunku J. Morse'a, 1826 (Art Gallery and Museum, Brighton – przerys)



styl podróżywania

były setki, tysiące osób, które w 1851 r. specjalnie przyjechały na światową wystawę przemysłową do Londynu. Z jednego tylko hrabstwa York przyjechało na nią 165 tys. osób. Ponieważ osoby zamożne tradycyjnie podróżowały tak jak kiedyś dyliżansem z całym ekwipunkiem, tonami bagażu i ze służbą, dlatego koleje określiły ciężar bagażu, który jedna osoba mogła przewozić.

Coraz więcej turystów zaczęło się pojawiać na dalszych szlakach europejskich. Odważniejsi i spragnieni mocniejszych wrażeń zaczęli się przemieszczać do Egiptu i Palestyny. Lecz te podróże raczej traktowano jako przygodę intelektualną. To m.in. z myślą o nich John Murray w 1836 r. wydał swój pierwszy przewodnik, który stał się wzorem dla innych. W bagażu turystów udających się do krajów egzotycznych pojawiły się pierwsze plecaki, były również namioty oraz rodzaj śpiwora zakończony moskitierą, zawieszaną nad głową. Udający się w nieznane był też zaopatrzony w konieczne medykamenty oraz paszporty, aczkolwiek niektóre kraje już ich nie wymagały. Turcja i kraje arabskie należały do tej grupy krajów obok Rosji, które konsekwentnie ich wymagały. Turyści, udający się do krajów egzotycznych, zabierali też suszoną lub konserwową żywność, a nawet wannę, drabinę i książki. Utrudnieniem dla podróżników były liczne granice polityczne, komory celne i myta, chociaż w 1850 r. część z tych, które jeszcze istniały w końcu XVIII w., zostały zniesione. Niemniej jeszcze pod koniec XVIII w. na Renie, tylko między Moguncją a Kolonią, myto pobierano w 13 miejscach. Wielka Brytania wskazywała drogę i narzucała swój styl spędzania wolnego czasu.

Poza Europą Zachodnią kolej albo była rzadkością, albo w ogóle jej jeszcze nie było. Siłę pociągową stanowiły zwierzęta. W Ameryce Łacińskiej pojazdy nieraz ciągnęły muły, a stangret stale je poganiał, rzucając w nie kamieniami i wyskakując z siodła. Poza tym ze względu na bezpieczeństwo pasażerów na szlakach przeważały „karawany” mułów i koni. Również w Chinach i w Tybecie modne były karawany. W wielu krajach świata istniały regularne linie dyliżansowe. Istniał też w miarę ścisły rozkład jazdy, tak jak na kolejach. Zbliżający się pojazd zapowiadał się dzwonkiem lub trąbką, która z czasem pozostała symbolem poczty. Choć je modernizowano, choć jakość podróży była coraz lepsza, gdyż pojawiły się resory, niemniej tempo pokonywania przestrzeni i komfort jazdy mogły zadowolić tylko najmniej wymaga-

podróżowanie
poza Europą

jących. Wysoka jakość dyliżansów była zresztą przywilejem tylko bogatych krajów i bogatych klientów, w krajach biednych i na liniach dla biednych było już znacznie mniej wygodnie, a jechało się jeszcze wolniej. W Ameryce Łacińskiej dyliżanse były bardziej „narzędziem tortur” niż środkiem komunikacyjnym. W podróży przeszkadzał kurz i pył, niemiłosiernie męczyły upały, nieraz przekraczające w cieniu 40° C. Dlatego bywało, że podróże kończyły się śmiercią, gdyż ludzie nie wytrzymywali jej trudów. Na początku XIX w., w Europie najszybciej poruszano się dyliżansem nazywanym ekstra-pocztą, gdyż ze średnią prędkością do 15 km na godzinę wraz z czasem postojów, tak więc podróżowano tak jak przed wiekami i z podobną szybkością. O szybkości przemieszczania się przesądziły możliwości konia i jeźdźca, a w krajach arabskich wielbłąda. Bez wielbłądów nie byłoby możliwe sforsowanie pustyni, zwłaszcza Sahary oraz pustyń Arabii. Ze względu na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa pustynie pokonywano w licznych grupach, zwanych karawanami. W grupie łatwiej było się obronić przed bandami rozbójników, łatwiej było też przeżyć w przypadku gwałtownych burz piaskowych. Niemniej zdarzało się, i to wcale nie tak rzadko, że burze piaskowe pochłaniały całe karawany. Z 200-300 wielbłądów do celu docierało przeważnie tylko kilkadziesiąt. Z braku wody dochodziło do wzajemnego zabijania się ludzi i zabijania wielbłądów. Mimo, jak widać, olbrzymiego ryzyka podróżowania przez pustynie, nie brakowało chętnych do kolejnej wyprawy, gdyż zyski sięgały 400%.

Tempo poruszania się dyliżansów zależało od jakości dróg. [O dyliżansie...] Bezwzględnie najlepszymi drogami mogła się poszczycić Francja. Tutaj najwcześniej zaznaczył się postęp techniczny. Już na początku XVIII w. wydawano traktaty o budowie i eksploatacji dróg. Ich autorzy najczęściej nawiązywali do tradycji dróg rzymskich. W 1741 r. Francuzi utworzyli najstarszą na kontynencie państwową uczelnię – Szkołę Dróg i Mostów. Około 1800 r. Paryż miał połączenie drogowe ze wszystkimi większymi portami i stolicami Europy. Łącznie we Francji było wówczas około 20 tys. km dróg bitych, a w 1848 r. – 35 tys., podczas gdy w USA w 1825 r. było ich 23 tys., a w Anglii w 1848 r. – 32 tys. km. We Francji jeszcze w 2. poł. XVIII w. wprowadzono stałą służbę drogową złożoną z droźników, coraz częściej budowano też drogi poza osadami i wsiami, starano się budować proste odcinki i łagodzić zakręty. Już wtedy wykupywano ziemię pod drogi w trybie nadzwyczajnym.

Drugim krajem, który miał największy udział w rozwoju dróg szosowych była Wielka Brytania. Zyski inwestorów pochodziły ze ściąganych opłat na rogatek. Jak więc widzimy, współczesny system finansowania budowy autostrad pojawił się ponad 200 lat temu. W roku 1820 szkocki inżynier John Mc Adam wydał książkę, bardzo późnej popularną również na kontynencie, w której zaprezentował własną wizję budowy dróg szosowych. Zalecał w niej budowę dróg z tłucznia ze specjalnym spoiwem. Ale dróg jeszcze nie walcowano. Walce parowe znalazły zastosowanie w drogownictwie w latach 60. Trzecim krajem znakomitych dróg była Holandia. Niemcy daleko pozostały z tyłu. Do roku 1850 w Europie poza tymi trzema krajami niewiele było dobrych



Ryc. 31

Przygody w trakcie podróży dyliżansem wg ryciny z 1842 r.

drogi

szosy

O dyliżansie...

„Nie ma w Anglii zwyczaju podróżować własnymi końmi, każdy jedzie pocztą lub dyliżansem; najmańtniejsi tak czynią. W ten sposób odbywa się podróż nierównie prędzej i taniej, bez przypadków i mitręgi z kalectwa koni lub zepsucia pojazdów wynikającej i bez nudnych popasów. Biorący pocztę dostają na dwie osób półkaretek, bo naszych koczów tam nie znają, i parę lub cztery wybornych koni. Taniej jest jechać dyliżansem. Są one w Anglii dwojakiego rodzaju: mailcoach i stagecoach; tamte są rządowe i służą do przewożenia listów, te zaś, trzymane przez prywatnych, w większej są liczbie i tańsze. W obydwóch cena jest stała i nie ma targu, wygody jednakowe. Do podróży wszelako przekłada się mailcoach, który będąc używany do ułatwienia korespondencji listowych musi na godzinę w miejscu stanąć. Miejsca na nich są jedne wewnątrz (inside), drugie na wierzchu (outside), i wysokość ceny do nich zastosowana. Od tamtych, jako wygodniejszych w dni zimne

i słotne, więcej się płaci. W czas pogody lepiej jechać na wierzchu dyliżansu, zwłaszcza dla cudzoziemca, którego jeżeli w Anglii ma co obchodzić, widok na powierzchnią jej postać nie powinien także być mu obojętny.

Na każdej stacji płaci się kilka pensów woźnicy (driver), podobnież stajennemu (hostler), który jak tylko kto zajeżdża, już jest na zawołanie, pomaga wyprzęgać i zakładać konie. Nie daje się nikomu więcej nad to, co przepisem postanowione. W pięć minut najdłużej konie już są zaprzężone i znowu jedzie się paradnie, nie po niemiecku noga za nogą, ale tęgim klusem, nigdy w cwał, bo to nie zgadzałyby się z rozsądnym gospodarstwem. Właścicielami poczt i dyliżansów są oberżyscy otrzymujący na to przywilej od rządu”.

(K. Lach-Szyrma, *Anglia i Szkocja. Przypomnienia z podróży roku 1820-1824 odbytej*, Warszawa 1981.)

Ryc. 32

L.-L. Boilly, *Przybycie dyliżansu*, 1803 (Muzeum Luwru, Paryż)



trudności
podróżowania

drog i bitych traktów, zwanych z francuskiego szosami. W większości dominowały drogi polne, które w okresie roztopów były nieprzejezdne a w czasie suszy pokryte kurzem i pyłem. Powszechnie brakowało rowów odpływowych po obu stronach dróg. Słabe nawierzchnie szybko się psuły. Nieraz nie można było podróżować, zwłaszcza po obfitszych opadach. Tempo poruszania się ograniczała niewielka liczba mostów. Duże rzeki były nie lada przeszkodą. Nie zawsze było możliwe pokonywanie rzeki łódkami i tratwami. Łatwiej zimą, po lodzie w krajach klimatu chłodnego. Mosty, najczęściej drewniane, były rzadkością, ponadto często ulegały zniszczeniu. Przełomem w dziedzinie budowy mostów stał się pierwszy w dziejach most wiszący skonstruowany przez brytyjskiego inżyniera Thomasa Telforda w 1819 r. Mosty te wykorzystywano później podczas podróży kolejowych. W krajach Dalekiego Wschodu, w Chinach i w Tybecie konstruowano nad rzekami karkołomne mosty plecione z łyka maty.

**Ryc. 33**

Most U Beina na płyciźnie jeziora Taungthaman (Amarapura, Birma) wybudowany z drewna tekowego w 1. poł. XIX w., o długości 1,2 km

Nowe drogi zaczęto także budować w Stanach Zjednoczonych. Najstarsza utwardzona droga została zbudowana w 1794 r. Była to droga płatna, przynosząca zresztą niemałe zyski jej budowniczym, lecz około 1835 r. nastąpił kryzys dróg płatnych, co spowodowało zmiany w systemie budowy i w finansowaniu. Najbardziej znaną drogą była National Road, biegnąca przez Appalachey z Cumberland w Marylandzie do Illinois. Drogą tą jechali liczni emigranci lub też pędzili stada owiec, trzody chlewnej, bydła. Pod względem budowy dróg sąsiadka Stanów – Kanada była opóźniona, a to głównie ze względu na mniejszą liczbę ludności i trudności natury geograficznej. Dalej, zgodnie z indiańskim zwyczajem, podróżowano tam konno lub z biegiem rzek. Budowane z pni drzew drogi nie zdawały egzaminu i nie wystarczały na długo. Zimą najszybciej i najlepiej podróżowano saniami.

Nowoczesne drogi budowały imperia kolonialne w koloniach, bądź to z powodów militarnych, bądź gospodarczych. W Indiach inwestorem była m.in. armia brytyjska, pod której nadzorem prowadzono pomiary, sypano nasypy, organizowano służby ochrony dróg w celu przeciwdziałania bandytyzmowi.

W większości krajów świata drogi nie były bezpieczne. Plagą były rozboje. Władze w wielu krajach organizowały ekspedycje karne przeciwko bandytom, ale ich skuteczność nie była największa, chociaż zdarzało się, tak jak np. w państwach niemieckich, że znacznie ograniczono bandytyzm. Natomiast w Ameryce Łacińskiej bandytyzm był prawdziwym nieszczęściem. Bandyci, zwani bandolero, wręcz sparaliżowali komunikację dylizansową. Podróże odbywały się pod osłoną specjalnie wynajętych oddziałów zbrojnych, lecz nawet osłona wojska nie była wystarczająca, gdyż to nieraz sami żołnierze, spragnieni łatwych łupów, występowali w roli bandytów. Niekiedy skuteczniejszą metodą było wynajmowanie bandytów do ochrony przed innymi bandytami, lub też, jak we Włoszech, uiszczanie okupu, który bandyci ściągali od przejeżdżających. Walkę bandytyzmowi wypowiedziały liczne rządy, nawet w tak egzotycznych krajach, jak beduińska monarchia wahhabicka (saudyjska). Za rozbój karano srogo, konfiskatą mienia, ale i karą śmierci także. To poskutkowało. Dzięki temu znów ożywił się handel na trasach arabskich, dzięki czemu do kas szejków znów wpływały większe kwoty pieniężne.

Osoby najbogatsze i dobrze urodzone nie korzystały z dylizansów i same jeździły w towarzystwie własnych pojazdów. Poza pojazdami ochrony i służby jechały wozy

budowa dróg w Stanach
Zjednoczonych

bandytyzm



Ryc. 34

Nocleg w zajęździe wg ryciny z końca XVIII w.

wyladowane wszelakim sprzętem, kuchniami, strojami, a nawet sprzętem myśliwskim. Najczęściej bogaci, a skoligaceni z licznymi rodami, noclegowali u krewnych z tej samej arystokratycznej czy mieszczańskiej sfery. Niekiedy podróże konwojem z jednego końca Europy na drugi trwały nawet do kilku miesięcy, ale nikt z tego powodu nie utyskiwał, gdyż były one sposobem spędzania czasu, zgodnie z filozofią bycia „klasy próżniaków”. Podczas wizyt u kuzynów nie tylko noclegowano, ale się bawiono, tańczono, śpiewano, prowadzono konwersacje i oczywiście polowano. Gospodarze nie utyskiwali na przyjazd tak licznych gości, gdyż wizytę tę traktowali jako znakomitą okazję do zabawy, wymiany informacji ze świata, plotkowania, nieraz do politykowania. Była to także świetna okazja do poznania nowych osób i do zawarcia nowych, choćby małżeńskich kontraktów. Lecz zamożniejsi i dobrze urodzeni nie mieli faktycznie wyboru, bowiem przydrożne zajazdy, oberże oraz obiekty zwane hotelami były nastawione na taniego klienta. Niezależnie, czy zajazd znajdował się w Europie, czy na innym kontynencie, jego klienci stale narzekali na brud, robactwo, niesmaczne posiłki, złą, nieraz pijaną obsługę. Dlatego pierwsze przewodniki zalecały podróżowanie z własnym materacem i kołdrą.

Dyliżansem najszybciej podróżowało się w Europie. Drogę z Paryża do Marsylii można było pokonać w 7 dni, z Londynu do Glasgow w 6 dni. Ale podróż dyliżansem z Moskwy do Madrytu trwała już 2 miesiące. Znacznie wolniej podróżowano w Ameryce Łacińskiej: z Chile do Peru jechano aż 30 dni, podobnie z Buenos Aires do Chile. W Azji natomiast karawana z Pekinu do Lhasy w Tybecie, przez pustynie i góry Płaskowyżu Tybetańskiego, zajmowała podróżnym 6 miesięcy, z Indii zaś do Lhasy przez przełęczę Sikkimu 4 miesiące. Mułem z Cusco do Limy podróżowano około 1 miesiąca, gdy dzisiaj tę trasę pokonuje się samochodem w czasie zaledwie 12 godzin. Lecz nawet tam, gdzie kolej żelazna szybko się rozwijała, to i tak od razu nie wyparła konnego transportu. Dyliżans konkurował, zwłaszcza na krótszych trasach, z koleją. Niemniej stopniowo, zwłaszcza na Zachodzie, zaczęły zanikać gospody pocztowe i pocztylioni, a wraz z nimi dyliżanse i wielkie rodzinne karoce. Jednakże do czasu pojawienia się samochodu pojazdy konne pozostały, głównie jako uzupełnienie kolei i jako pomocniczy środek komunikacji. Prócz tego do stacji kolejowej nieraz było daleko, dlatego pasażerowie byli dowożeni na stację środkami konnego transportu.



Ryc. 35
Parowiec „Clermont” i jego
konstruktor Robert Fulton

żegluga śródlądowa

flota Wielkiej Brytanii

parowce

W interesującym nas okresie rozwijała się żegluga śródlądowa, rzeczna oraz żegluga morska, ale zmiany w sposobie pokonywania przestrzeni i w technice podróżowania, w porównaniu do poprzedniej epoki, nie były zbyt wielkie. Tak jak poprzednio towary przewożone statkiem czy barką musiały być później przeładowywane na wozy, gdyż sieć kanałów nie była wystarczająco rozwinięta. Ponieważ porty morskie i rzeczne były płytkie, większe statki musiały stać na redzie, po czym przeładowywano z nich towary na mniejsze statki oraz łodzie i wieziono na brzeg, by ponownie je przeładować. Z kolei sprawę transportu towarów i ludzi na rzekach w Europie i Stanach Zjednoczonych komplikowały albo wręcz uniemożliwiały liczne jazy i inne ujęcia wody budowane na potrzeby przemysłu oraz młyny bądź tartaki. Ponadto na drogach wodnych znajdowały się liczne stráže, które pobierały opłaty mostowe, groblowe, od spławu itp. W wielu miejscach pobierano także cła wewnętrzne czy myta. To wszystko bardzo podrażało transport wodny, podobnie zresztą jak i lądowy, oraz hamowało rozwój handlu. Koszty transportu były wysokie, a korporacje wioślarzy, flisaków i przewoźników troszczyły się, by opłaty za usługi transportowe nie uległy obniżeniu. Niemniej państwa podejmujące program modernizacji szlaków komunikacyjnych i rozwoju gospodarczego zaczęły znosić wewnętrzne bariery i ograniczenia, pomimo protestów korporacji rzecznych zainteresowanych utrzymaniem *status quo*. Pod koniec XVIII w. najliczniejszą flotą handlową dysponowała Wielka Brytania, pod której banderą pływało ponad 1/4 światowego tonażu. W kolejnych dziesięcioleciach jej pozycja dalej rosła i w efekcie w 1850 r. skupiała 47% tonażu światowego. Za nią sytuowała się Francja, a dopiero na trzecim miejscu znalazła się Holandia, która jeszcze 100 lat wcześniej była nazywana „szyprem świata”. Liczną flotą mogła się pochwalić również Dania, Norwegia i Stany Zjednoczone.

Najważniejszym wydarzeniem w dziejach żeglugi wodnej było wprowadzenie na morza i oceany oraz do żeglugi śródlądowej parowców. [O parostatku...] Wyłazł z statku parowego był amerykański inżynier Robert Fulton, którego parowiec „Clermont” w 1807r. przepłynął w górę rzeki Hudson, od Nowego Jorku do Albany, w ciągu 32 godzin. Parowce okazały się opłacalne i niezwykle przydatne w żegludze śródlądowej. Wywarły olbrzymi wpływ na transport ludzi i towarów, zwłaszcza masowych w Stanach Zjednoczonych i w Kanadzie. Dotychczas większe statki, nie tylko

O parostatku...

„Szczególną uwagę zwracał wówczas w Calais statek parowy: pierwszy raz tam taki okręt widziałem; miał, jak mi powiadano, służyć na próbę i z ładunkiem płynąć do Boulogne. Właściciel jego, Francuz, chcąc nadać tak nowemu wynalazkowi niejaka pewność w oczach ludu, zaprosił był kilku członków magistratu miejskiego do odbycia na nim krótkiej żeglugi. Ci przychyliłi się do jego życzenia, lecz gdy nadszedł czas wsiadania, tak się strwożyli, iż każdy z nich szukał wymówki, aby się uwolnić od tego spaceru. Taką obawę sprawiał wtedy ten tak ważny wynalazek! Nie upłynęło przecie siedm lat, a Anglia podobnych statków już do dwóchset z pożytkiem używa; w Ameryce zaś, gdzie były najprzód budowane, ma ich być jeszcze większa liczba. (...)

Urządzenie statków parowych mało się różni od urządzenia zwyczajnych okrętów: są one tylko szersze, z płaskim dnem, i budują je większe od tamtych; więcej też biorą na siebie ciężaru. Najwięcej używają się do przewozu ludzi, bo mogą być wygodniej urządzone. Jest w nich dwa pokoje, jeden dla kobiet, drugi dla mężczyzn. Ostatni jest większy, długi na dwadzieścia kroków, szeroki na ośm, oświecony on z góry oknem, które jest zaokrąglone na kształt szklanek kopuły i dla bezpieczeństwa opatrzone z zewnątrz prętami żelaznymi. Naokoło w ścianie jak we framugach są łóżka; ciągną się we trzech rzędach, jedno nad drugim (...) Do każdego są firanki z zielonej lub karmazynowej kitajki, którymi zasunawszy się, można być jak w osobnym pokoju. Tam też składają się co potrzebniejsze rzeczy, który podróżny chce mieć pod ręką;

większe paki oddaje się pod rejestrem marszałkowi (steward), który dla posługi gości ma pod sobą dwóch lub trzech służących i kucharza. Łóżka są numerowane i już w bilecie zapisowym, dla zapobieżenia sporom, jest wyrażono, które do kogo należy. Podróżni dzielą się na dwie klasy, łózkowych i bezłózkowych. Tamci płacą od przewozu i stołu razem, z Edeynburga do Londynu po cztery gwinee; ostatni płacą ledwo czwartą część tego, a do takich należą ubodzy i służba. Muszą oni zostawać cały czas na pokładzie i nie siadają do wspólnego stołu. Pierwsi jedzą wspólnie. Daje się śniadanie, obiad i herbata; kto chce może żądać i wieczerzy. Porteru, wina, rumu można dostać, ile się podoba, za pieniądze. U stołu panuje największa grzeczność i zupełna równość. Kapitan okrętu czyni honory, a przed kim jaka potrawa stoi, ten zwyczajem angielskim innym ją rozdaje (...)

Jest na okręcie, jak już wspominałem, biblioteka: składa się ona z pism popularnych, między innymi celują tacy autorowie, jak Byron, Walter Scott, Moore, Campbell, Burns. Nie zapomniano także o muzyce. Na szkockich okrętach zwykle jest gracz na narodowej kobzie, w kaledońskim ubiorze. Takiego mieliśmy na naszym okręcie. On dał hasło do odbicia od lądu i odpływając grał na pożegnanie gór sprzed naszych oczu z wolna znikających znaną pieśń narodową, *Highland Laddies (Chłopcy górskie)* – kompania wtórowała”.

(K. Lach-Szyrma, *Anglia i Szkocja. Przypomnienia z podróży roku 1820-1824 odbytej*, Warszawa 1981.)

Ryc. 36

Przystań parowców w pobliżu mostu Southwark w Londynie wg ryciny z 1841 r.



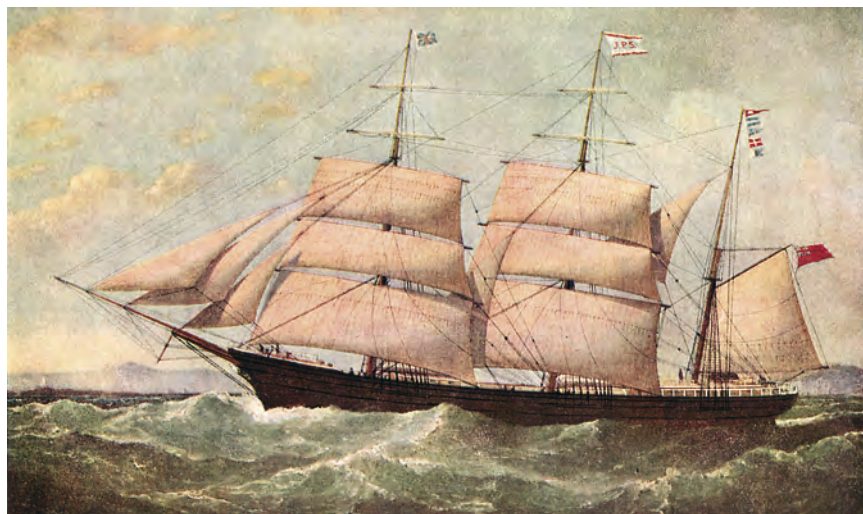
w Ameryce, ale i w Europie, na Łabie, Dunaju czy Renie, ciągnęły w górę rzeki, wzdłuż brzegu konie, których liczba, zdarzało się, dochodziła do 50 sztuk. Koszty tego rodzaju transportu były olbrzymie. Natomiast mniejszych statków nie opłacało się tak transportować, a jedynie na miejscu sprzedawać, najczęściej za cenę drewna użytego do ich konstrukcji. W roku 1809 w Montrealu wyruszył w swoją pierwszą podróż po Rzece Świętego Wawrzyńca parowiec. Było to na tyle udane przedsięwzięcie, iż w 1816 r. uruchomiono regularne linie kursujące po wodach Wielkich Jezior. Dla Kanady komunikacja wodno-rzeczna, wsparta systemem kanałów, okazała się sposobem najtańszym i najdogodniejszym. W roku 1811 na rzece Ohio w USA parowiec popłynął w rejsie pokazowym do Nowego Orleanu. Parowce okazały się wynalazkiem w skutkach rewolucyjnym, bowiem pozwalały, co było najważniejsze, płynąć w górę rzeki. W roku 1830 po wodach Missisipi i jej dopływów kursowało już około 200 statków. Część z nich to 2-, 3-pokładowe, spełniające wyłącznie usługi dla ludności, dla pasażerów. Niektóre parowce amerykańskie czy kanadyjskie wyglądały tak jak „pływające pałace”, ekskluzywne, ze znakomicie wyposażonymi salonami, złotymi nadbudówkami, podwójnymi kominami. Jednak podróżowanie nimi nie było bezpieczne. Stosunkowo często zdarzały się pożary, wywołane eksplozjami kotłów, i awarie spowodowane łachami z jednej, a podwodnymi skałami z drugiej strony. Blisko 1/3 parowców zbudowanych w Stanach Zjednoczonych przed 1849 r. uległa zniszczeniu wskutek wypadków i awarii. Mimo to znakomicie przyczyniły się do rozwoju gospodarczego, do ekspansji na nowe obszary. Parowce ułatwiały przewożenie tysięcy ton towarów i tysięcy nowych i starych imigrantów.

rzeki i kanały

pożary i awarie

W roku 1840 Amerykanie uruchomili regularną linię żeglugową parowcami między Bostonem a Liverpoolem, lecz to nie Amerykanie, lecz Europejczycy zaczęli dominować na liniach transatlantyckich, mimo iż na liniach obsługiwanych przez szybkie żaglowce, w tym do francuskiego Hawru i portów zachodniej Anglii, kursowało wiele żaglowców amerykańskich. Żaglowce zbudowane w stocznich Nowego Jorku i Nowej Anglii pod względem wytrzymałości, szybkości i trwałości nie ustępowały brytyjskim czy holenderskim. W roku 1812 statki parowe zaczęto wprowadzać w Wielkiej Brytanii, a w 1824 r. otwarto linię regularną między Londynem a Ham-

linie transatlantyckie

**Ryc. 37**

Statek żaglowy „Joseph Cunard”, zbudowany ok. 1830, obsługujący trasę Liverpool – Nowy Orlean

śruba napędowa

burgiem. W roku 1821 parowiec objął służbę pasażerską pomiędzy Dover a Calais, skracając przejazd nawet do 3-4 godzin. Połączenie wyspy z kontynentem ułatwiał system latarni morskich i pływających światel wokół wybrzeża, które były instalowane przez Trinity House. Istotną rolę w rozwoju żegluga odegrało zastąpienie kół łożatkowych śrubą napędową, co stało się możliwe dzięki Anglikom: Johnowi Ericsonowi i Francisowi Smithowi (1838). Dzięki temu ich statek „Great Western” mógł pokonać jeszcze w tym samym roku przestrzeń Atlantyku w 14,5 dnia, podczas gdy pierwszy angielski statek parowy „Savannah” w 1819 r. potrzebował na to aż 27 dni. Ale statki parowe były mało wytrzymałe i pakowne. W dalszym ciągu budowano je z drewna. W latach 40. wprowadzono obicie żelazne, a później w ogóle zrezygnowano z drewna na rzecz żelaza. Najczęściej żeglowano przy brzegach ze względu na sztormy i piratów. Przeważały znacznie tańsze, a nieraz i szybsze żaglowce. W latach 1790-1850 dokonano wielu ulepszeń na żaglowcach, dzięki czemu zmniejszył się opór wody i powietrza, w następstwie czego osiągały one coraz większą szybkość. Od lat 80. XVIII w. zaczęto je wyposażać w chronometry, dzięki którym można było precyzyjnie określić długość geograficzną. Żaglowce często były też bezpieczniejsze. Parowce znacznie częściej niż żaglowce zawodziły, psuły się. Zawodziły turbiny, pękały kotły. Tak więc podróż transatlantycznym parowcem była obciążona większym ryzykiem niż podróż pod żaglami. Inaczej niż na rzekach, gdzie od połowy wieku statki parowe zaczęły dominować, przynajmniej w Ameryce Północnej i zachodniej Europie. Natomiast na morzach, w połowie wieku, tonaż floty parowej wynosił zaledwie 0,3 mln t, a żaglowej aż 9, 4 mln t.

ulepszone żaglowce

żegluga w krajach
pozaeuropejskich

W krajach pozaeuropejskich rzeki niejednokrotnie były podstawowym kanałem komunikacyjnym. W obu Amerykach miejscowa ludność indiańska przemieszczała się na szybkich i zwrotnych czółnach, natomiast Tybetańczycy i Chińczycy korzystali z lekkich łodzi zrobionych ze skór jaków. Na Środkowym Wschodzie głównymi szlakami żeglugowymi, tak jak przed wiekami, były Nil, Tygrys czy Eufrat. Tylko po Nilu w latach 20. pływało 1000 barek. Byłoby ich jeszcze więcej, gdyby nie aktywność piratów. Także na Tygrysie i na Eufracie dawali się podróżującym mocno we znaki. Wzdłuż Nilu, Eufratu i Tygrysu biegły drogi. Drogi z obu stron Tygrysu i Eufratu, poprzez Mezopotamię, poczynając od Zatoki Perskiej, prowadziły do Europy, natomiast wzdłuż Nilu w głąb Afryki. Nie wybudowano, mimo projektów, kanału (sueskiego), który połączyłby Afrykę z Europą. Około 1800 r. taki zamiar mieli Francuzi, którzy wówczas opanowali ujście Nilu, lecz wkrótce i w pośpiechu Egipt musieli opuścić. Niemniej stale do tego pomysłu ktoś powracał. I tak w latach 30. kanał pragnęli kopać francuscy saint-simoniści, a w latach 40. Brytyjczycy i Austriacy. Jednak władca Egiptu przeciwny był budowie kanału, słusznie się obawiając, że ułatwi on penetrację Egiptu przez Europejczyków. Nie wybudowano również kanału (panamskiego), który by łączył Ocean Atlantycki z Oceanem Wielkim, chociaż została wybudowana nowoczesna droga, która pozwalała na szybszy transport towarów przez przesmyk wozami, a od lat 50. transoceaniczną koleją zbudowaną przez Amerykanów.

kłopoty z budową
kanałów

„era kanałów” w Europie

W skali Europy rzeki oraz specjalnie do celów żeglugowych wybudowane kanały nigdy nie stały się podstawowym środkiem transportu, niemniej stale miały ważne znaczenie. Kanały budowano w Europie już od czasów antycznych. Po wielu wiekach przerwy zaczęto je ponownie wznosić w epoce nowożytnej, jak choćby w XVII w. we Francji. Szczególnie wiele kanałów powstało w 1. poł. XIX w., która została nazwana „erą kanałów”. Przykładem udanej inwestycji był choćby kanał Saimaa, który łączył wielki kompleks jezior fińskich z portami Zatoki Fińskiej. Okazał się prawdziwym dobroczyńcą dla ludności i dla gospodarki. Do bardziej znanych w regionie skandynawskim zaliczał się kanał Gota wybudowany w 1832 r. w Szwecji. Kanały budowali

**Ryc. 38**

U góry: fragment kanału w formie akweduktu nad rzeką Irwell w Barton; u dołu: łodzie oczekujące na otwarcie wrót śluzy, rycina z ok. 1800 r.

też Francuzi, Prusacy, Hiszpanie, Rosjanie. Potęgą numer jeden w tej dziedzinie była Holandia. Na jej rzekach pływały liczne łodzie, statki oraz powszechnie barki służące do przewozu towarów i ludzi. W latach 1801-1806 z barek korzystało około 22 mln osób rocznie. Barki zabierały średnio po 10 osób i pokonywały przestrzeń z prędkością 7 km/h. Często były one wygodne, a nawet jak na ten czas komfortowe. Obok eleganckich miejsc siedzących, miały i gorsze, w „drugiej” klasie, gdzie można było leżeć na słomie. Korzystanie z barek oznaczało dużą oszczędność czasu i możliwość spania w podróży. Dyliżanse z nimi nie konkurowały. Pierwszego miejsca w Europie pod względem długości kanałów nie zajmowała bynajmniej Holandia, lecz Francja. Również i w Wielkiej Brytanii było ich coraz więcej, zwłaszcza pod koniec XVIII w. liczba ich uległa gwałtownemu wzrostowi. W roku 1767 z wielką pompą Brytyjczycy oddali do użytku kanał Manchester–Liverpool. Na początku XIX w. długość dróg spławnych przekroczyła 6 tys. km, zdecydowanie przyczyniając się do rozwoju brytyjskiej gospodarki. Faktycznie, każde większe miasto z głębi lądu, poprzez kombinowany system rzek i kanałów, uzyskało połączenie z sąsiednimi miastami i portami morskimi. Podobnie zresztą było i w Holandii. Również na wschodnich ru-

barki rzeczne

rozrost dróg spławnych

**Ryc. 39**

Pasażerowie statku kursującego po Renie wg współczesnej ryciny K. Ekwalla

zła sława barek

podróże pieszo

bieżach Prus powstawały kanały, jak choćby Kłodnicki w 1822 r., który ułatwił transport towarów, zwłaszcza węgla oraz wyrobów żelaznych. Kanały budował rząd Królestwa Polskiego, w tym ten najbardziej znany Augustowski (1839).

Nowoczesne systemy wodne budowano i to z wielkim rozmachem w Stanach Zjednoczonych. Przełomem było otwarcie w 1835 r. kanału Erie. Jego budowa i szczęśliwe zakończenie było wielkim sukcesem nowojorskiego gubernatora De Witta Clintona. Kanał Erie połączył Albany nad Hudsonem z Buffalo nad jeziorem Erie, dzięki czemu Nowy Jork otrzymał połączenie z Południowym Zachodem. Kanał miał 83 śluzy i 18 akweduktów. W roku 1838 z tego „wielkiego rowu Clintona”, jak go nazywano, skorzystało 19 tys. łodzi i tratw. Czas podróży z Nowego Jorku do Buffalo uległ skróceniu z 20 do 8 dni. Sukces tego pomysłu ośmielił innych do budowy kolejnych kanałów. Jednak nadmierny pośpiech, złe przygotowanie inwestycyjne, słabe zabezpieczenie finansowe doprowadziły do serii bankructw, i w efekcie do niewielu udanych inwestycji z zakresu dróg wodnych.

W Europie najwięcej podróżowano Dunajem, Renem, Łabą, Loarą oraz rosyjską Wołgą, natomiast w USA na Missisipi i Ohio. Na wielu rzekach i kanałach opłacenie przejazdu łodzią nie zwalniało od wiosłowania. Choć barki były popularne, to jednak przewoźnicy cieszyli się jak najgorszą sławą. Często byli niechłujni, niejednokrotnie trunkowi, opryskliwi. Na barkach zdarzały się rabunki i mordy, których to autorami byli pracownicy obsługi. Woźnice dylizansów, choć też byli krytykowani, jednak w porównaniu z przewoźnikami wypadali znacznie lepiej. Tak było w Europie. Ale z rzek korzystano na wszystkich kontynentach. Na Gangesie z inicjatywy Anglików w latach 40. pojawiły się nawet parowce. Kanały żeglowne budowali Egipcjanie. W roku 1819 oddali do użytku kanał „Mahmudija” z Aleksandrii do Kairu. Ponadto wiele starych kanałów egipskich poddali procesowi modernizacyjnemu, a w 1845 r. zorganizowali żeglugę parowcem z Aleksandrii do tureckiego Stambułu.

Poza Europą i Ameryką Północną to nie koleje, dylizanse, barki, czy nawet furki były najważniejszym środkiem transportu ludzi. Żaden z powyższych środków nie był w stanie konkurować z ludzkimi nogami. Zdecydowana większość Latynosów, Afrykanów i Azjatów podróżowała pieszo. Najczęściej pieszo przemierzali olbrzymie przestrzenie Indianie andyjscy, prawdziwi „wędrowcy przestrzeni”. Większość maszerowała godzinami bez znużenia. Podobnie jak Tybetańczycy, którzy pokonywali olbrzymie przestrzenie, przesuując paciorki różańca i mrucząc psalmy. Bywało, że osadę od osady dzieliło kilka dni ostrego marszu, podobnie jak jedną świątynię od drugiej. Szczególnych umiejętności wymagało korzystanie z żelaznych wiszących mostów, wspartych o skały łańcuchami. Tylko podczas podróży w dolinach Tybetańczycy korzystali z pomocy niezawodnych w tym wysokogórskim klimacie jaków. Takie okoliczności czy warunki gwarantowały izolację i powodowały, że większość wsi usytuowanych na Dachy Świata, czyli w Tybecie, dalej aż po 1850 r. pozostała nieznana Europejczykom. Wreszcie pieszo w krajach arabskich powinni podróżować tamtejsi chrześcijanie oraz Żydzi i Europejczycy, bowiem według prawa islamskiego konno mogli przemieszczać się wyłącznie wyznawcy Allaha. W 1. poł. XIX w. w kilku krajach arabskich na skutek żądań Europejczyków ten zakaz uchylono.

Menu a śmierć głodowa

Wiek XIX nie przyniósł jakichś głębszych zmian w zakresie menu. Dalej istniały zasadnicze różnice między poszczególnymi kuchniami świata, niemałe też były różnice między jakością i ilością pożywienia zamożniejszych i biedniejszych. Na biedaków stała się śmierć i nieraz zbierała obfite żniwo, i to na wszystkich kontynentach. Europa nie była od tego bynajmniej wolna, również i Wielka Brytania, chociaż nawroty głodu były tam coraz rzadsze i dotyczyły jednostki, a nie tak jak dawniej całej społeczności. Około 1850 r. biedniejsi byli już jednak w stanie jakoś łączyć koniec z końcem. Do owsianki i mleka, które wciąż jeszcze pozostawały wiktem ubogich, dodawali ziemniaki, jarzyny, a czasem mięso. Nieraz był to chleb z serem zapijany piwem lub herbatą. Większe kłopoty z zaopatrzeniem wystąpiły jedynie w okresie blokady kontynentalnej, potem było już stopniowo coraz lepiej. Brytyjska wieś otwierała się na miasto. Dzięki nowym środkom komunikacji, zwłaszcza kolejom, towary coraz szybciej i w większej ilości krążyły między wsią a miastem. Rodziny farmerskie uczyły się kupować w mieście nie tylko tekstylia i przedmioty do domu, ale i niektóre gatunki pożywienia. Powstawały też „sklepy wiejskie”, zaopatrywane w towary wytworzone na wsi, miejsce sprzedaży i kupna przez farmerów. Wieś jako zamknięty i samowystarczalny organizm przechodziła w sposób nieodwracalny do przeszłości.

dieta biednych

brytyjska wieś

Nierówność wobec pożywienia była cechą charakterystyczną całej naszej epoki. [Anth  lme Brillat-Savarin, *Fizjologia smaku albo Medytacje o gastronomii doskonałej* (1824)] Dla Europy najtragiczniejsze były lata 1846-1849. W poszczególnych regionach z powodu braku pożywienia zmarło kilkanaście promili, a nawet kilka procent ogółu ludności. Odnotowywano nawet przypadki kanibalizmu. Pomoc r   adowa i organizacje charytatywne z reguły nie była wystarczająca i przychodziła zbyt późno. Nieliczne

  mier  c głodowa



Ryc. 40
M. Dr  lling, *Wnętrze kuchni*,
1815 (Muzeum Luwru, Paryż)

Anthélmé Brillat-Savarin, *Fizjologia smaku albo Medytacje o gastronomii doskonałej* (1824)

Urzędnik sądowy, uczestnik życia salonów paryskich kończą *ancien régime*, podróżnik (m.in. Stany Zjednoczone), urzędnik cesarstwa spisał pod koniec życia rozważania dotyczące pożywienia. Jego porady i myśli, w zaskakujący sposób przechodząc od uwag natury generalnej do konkretnych, ujawniają zarówno gusta, jak i styl epoki widziane z pozycji siedzącego przy stole, np.:

„Indyk jest bez wątpienia najpiękniejszym podarkiem, jaki Nowy Świat подарował Staremu”.

„Ten, co powiada trufla, wymawia wielkie słowo, które budzi wspomnienia erotyczne i smakoszkowskie u płci noszącej spódnicę i wspomnienia smakoszkowskie i erotyczne u płci noszącej brody”.

„Pan Aulissin, wykształcony adwokat neapolitański i wdzięczny wiołonczelista-amator, powiedział pewnego razu przy moim stole chwaliąc sobie jakąś potrawę: Ależ to prawdziwy kąsek królewski! – Dlaczego, odparłem, nie powiada pan: kąsek królewski! – Panie, rzecze amator, my Włosi nie sądzimy, by królowie mogli być smakoszami, ich posiłki są zbyt krótkie i zbyt uroczyste; lecz kardynałowie, ech! I tu zaśmiał się na swój sposób: He, he, he, he!”

„Zgodnie z traktatem z listopada 1815 roku Francja musiała zapłacić aliantom siedemset pięćdziesiąt milionów w

trzy lata. (...) Można było (...) się obawiać, że sumy tak poważne, spłacane dzień po dniu gotówką, skarb doprowadzą do nędzy, obniżą wartość walorów, co stanie się przyczyną wszelakich nieszczęść, grożących krajowi bez pieniędzy i bez środków, aby je zdobyć. (...) Rzeczywistość zadała kłam tym obawom; ku wielkiemu zdumieniu tych, co zajmują się finansami, zobowiązania spłacono z łatwością, kredyt wzrósł, wykupywano w mig pożyczki i przez cały czas tego odpływu pieniądza kurs wymiany (...) był dla nas korzystny; mieliśmy zatem dowód arytmetyczny, że więcej pieniędzy do Francji przybywa, niż z niej ubywa. Jakaż to potęga przyszła nam w pomoc? Jakże bóstwo dokonało tego cudu? Smakoszostwo”.

„Napoleon jadał nieregularnie, szybko i niewłaściwie; ale i w tym widać było niezłomną wolę, jaką okazywał we wszystkim. Ledwie poczuł apetyt, już musiał go zaspokoić i jego służba była gotowa o każdej godzinie i na pierwsze skinienie podać mu drób, kotlety i kawę”.

„Niechaj liczba biesiadników nie przekracza dwunastu, aby rozmowa przez cały czas mogła być ogólna; (...) niech sala jadalna będzie oświetlona rzęsiście, nakrycia niepokalaną czystością, a temperatura powietrza od trzynastu do szesnastu stopni w skali Réamura; (...) niech nikt nie zabiera się do wyjścia przed jedenastą, ale o północy niech wszyscy będą w łóżkach”.

jeszcze linie kolejowe i kiepskie drogi utrudniały niesienie pomocy. Oczywiście, głód nie dotykał całych populacji, głód dotykał jednostki, rzadziej całe społeczności lokalne, przede wszystkim biednych. Nigdy nie było tak, by głód zdziesiątkował także tych zamożniejszych. Dopiero w 2. poł. XIX w. dzięki kolejom można było szybciej i w dużych ilościach transportować żywność dla tych, którzy jej szczególnie potrzebowali. Także służby cywilne wyszkolone w obsłudze humanitarnej stały się bardziej skuteczne w niesieniu pomocy. Lecz ten czas dopiero miał nadejść.

Dla ludności chłopskiej Europy najtrudniejsze były lata na przednówku, czyli do pierwszych zbiorów. Głodujący ratowali się polowaniem, rybactwem, jedzeniem kory, perzu, otrębów, żołądź, kasztanów, nasion chwastów, lebiód, jajami dzikiego ptactwa, owocami lasów i łąk. Głodowały też i umierały zwierzęta domowe. Nie wszyscy dzięki tej kuracji ziołowo-korowej mogli dotrzeć do letnich zbiorów. Źródłem głodu była niewydajna gospodarka i zbyt niska w stosunku do liczby ludności produkcja roślinna i zwierzęca. Na skutek tego wielu chłopów w ogóle niczego nie sprzedawało z zakresu produktów rolnych, mimo to i tak odczuwało olbrzymie trudności, mniejsze jedynie w latach urodzaju. Natomiast w latach nieurodzaju, gdy zawodziła pogoda albo gdy wybuchała epidemia wśród zwierząt lub ludzi, głód i śmierć głodowa były gwarantowane. Zbyt suche lub mokre lata, zbyt późna wiosna lub surowa zima,

przednówek

nieurodzaj

wiosenne mrozy, wszystko to wstrząsało gospodarką rolną, bardzo zależną od wahań pogodowych. Problemy z wyżywieniem były też następstwem klęsk zwanych elementarnymi, jak powodzie i pożary. Powszechna była więc bezradność w obliczu żywiołów. Zbyt duża zależność człowieka od natury powodowała również znaczne wahania w jego dochodach. Natomiast ludność miejska, mniej uzależniona od cyklu rolniczego, mniej cierpiała. Szybciej też mogła liczyć na pomoc instytucji pomocowych. W związku z tym w miastach nasiliło się żebractwo. W roku 1790 w Państwie Kościelnym na 2,3 mln mieszkańców było 400 tys. żebraków, z czego 1/4 w Rzymie. Dopiero od 2. poł. XIX w. sytuacja w skali kontynentu zaczęła się zmieniać i to zasadniczo. Wzrosła produkcja żywności, poprawiła się kaloryczność menu. Głód występował już coraz rzadziej. Na Zachodzie faktycznie przestał być problemem społecznym.

żebractwo

Głód był zjawiskiem światowym. Dotykał kraje wszystkich regionów. Jednym z regionów, gdzie śmierć głodowa stale towarzyszyła dziejom człowieka, były Indie. W latach 1760-1770 zmarła 1/3 liczby mieszkańców Bengalu, a w latach 1782-1784 w państwie Mogolów zmarła również co najmniej trzecia część ludności rolniczej. Susze, zarazy i powodzie dziesiątkowały bydło i ludzi, lecz władze brytyjskie nie były w stanie kontrolować spekulacji i zapewnić dostaw żywności, chociaż podjęte przez nich kroki, jak choćby w latach 1837-1838, pozwoliły na zminimalizowanie klęski. Niemniej Brytyjczycy oskarżali rolników hinduskich o pasywność, o niechęć do inicjatywy i wysiłku, a z kolei Hindusi oskarżali Brytyjczyków o kolonialną eksploatację. Również w krajach arabskich głód był częstym gościem. W centralnej i wschodniej Arabii głodowało nawet do 90% ludności. Ludzie byli bezsilni wobec suszy, szarańczy i chorób. Kiedy kończyły się zapasy ziarna i daktyli, ludzie żyli „niczym ptaki”. Głód w krajach arabskich, inaczej niż na Zachodzie, był też powszechnym zjawiskiem w miastach. Nawet bogaci Arabowie w porównaniu z Europejczykami uchodziliby za ubogich. Ponieważ stale obcowano ze śmiercią, dlatego jakoś się do niej przyzwyczajono i z nią się godzono. Najczęściej uważano, że tak musiało być, że Stwórca, Allah, taką decyzję podjął i trudno było mu się sprzeciwiać.

głód w Indiach

w krajach arabskich

Niezależnie od kultur czy cywilizacji śmierć nie była dyskretna. Umierającemu w ostatniej drodze, o ile pozwalały na to okoliczności, towarzyszyli blizni, rodzina, znajomi, przyjaciele, służba. W jednych krajach pogrzeb następował w wiele dni po śmierci, w innych szybciej. W Europie z pogrzebem zbyt wiele nie czekano. Sprawdzano co najwyżej, czy rzeczywiście zgon nastąpił, na skutek tego nieraz zmarłego kaleczono. Jak się okazywało ochrona życia miała prymat przed szacunkiem należnym zwłokom. Widok pogrzebów, poza rodziną, krewnymi i zawodowymi płaczkami zazwyczaj bliżej nikogo, szczególnie w Europie, nie wzruszał. Sądy ostro pracowały, a wyroki kończące się śmiercią często zapadały. W wielu krajach, Europy nie wyłączając, egzekucje były wykonywane publicznie. Natomiast w licznych krajach europejskich ubolewano nad kondycją cmentarzy, które w niejednym przypadku były zaniedbane.

oblicza śmierci

Ci, którzy się wyrwali śmierci, byli jednak skazani na dosyć monotonną i mało wartościową kuchnię. W Europie na początku XIX w. podstawę pożywienia ludności chłopskiej i małomiasteczkowej stanowiły produkty zbożowe. Przez cały czas nie tylko utrzymywały, ale i pogłębiały się różnice w stopniu spożycia zbóż. Gdy w Holandii i w Danii około 1840 r. spożywano średnio 280 kg rocznie na osobę, to w Galicji około 140 kg, a na Bukowinie 120 kg. Nie mniejsze różnice były między miastem i wsią. Miasto, zwłaszcza duże otrzymywało nieraz o połowę więcej niż wieś. Różnice występowały i to zwłaszcza między bardzo skromnym posiłkiem codziennym a obfitszym świątecznym. Dzień święty podkreślał stół, najbogatszy podczas dni szczególnych. Wtedy pojawiał się mięso i lepsze gatunki chleba, bez dodatków łubinu czy koniczyny, orzechów czy żołądź. Gdy na stole chłopskim mięso było rzadkością, na miejskim pojawiało się znacznie częściej. We Francji w połowie wieku na wsi rocznie spożywano 15 kg mięsa

podstawy pożywienia

co jedzono w Rosji?

na osobę, w mieście aż 49 kg. W połowie wieku w środkowej i północnej Europie podstawową rolę zaczęły odgrywać ziemniaki. Natomiast w głębi Rosji i na Syberii pożywienie wieśniaków było zdominowane przez pieczywo. Najczęściej gotowano kapuśniak na mięsie, kaszę owsianą na mleku, czasem pieczeń baranią bądź sarnią. Kilka razy w tygodniu spożywano ryby dzięki obfitości rzek rosyjskich i syberyjskich, dzięki czemu rzadziej tam głodowano, niż w zachodnich częściach guberni czy Europy Środkowej.

jedzenie w różnych stronach świata

W społecznościach ulokowanych daleko, poza oddziaływaniem cywilizacji europejskiej, menu zależało przede wszystkim od wykonywanych zawodów. Wymiana produktów odbywała się na bardzo ograniczonej skali albo w ogóle nie istniała, co oznaczało, iż wiele tradycyjnych społeczności znajdowało się na etapie gospodarki naturalnej. Rolnicy spożywali zatem to, co wyprodukowali we własnym gospodarstwie, tak np. dla pasterzy Ameryki Północnej najważniejszym pożywieniem było mięso, następstwo polowań, źródło białka i protein. Z kolei Maurowie w ogóle mało jedli mięsa, gdyż nawet mięso zabitego wielbłąda suszyli i sprzedawali na targowisku, tak by uzyskać za nie towary potrzebne im w życiu i w gospodarstwie. Południowo-amerykańscy myśliwi Araukanie odżywiali się głównie mięsem przyrządzanym przez indiańskie kobiety i podawanym na dużych drewnianych misach, natomiast chilijscy Indianie, rolnicy, rozkoszowali się produktami zbożowymi, gdyż mieli ich pod dostatkiem. Poważną część społeczności lokalnych stanowili koczownicy. Siłą rzeczy zadowalali się głównie dietą mięsną, uzupełnianą nieraz mleczną. Koczownikami i myśliwymi byli australijscy Aborygeni, nowozelandzcy Maorysi, a także Tybetańczycy, dla których radością było mięso jaków oraz mleko i jogurty. Inni znani koczownicy Beduini radowali się, gdy obok suszonego czy zmielonego na proszek mięsa kozy czy wielbłąda, na ich stole pojawiały się daktyle, figi, produkty zbożowe, w tym pszenne, czy sporadycznie ryż. Ogólnie można powiedzieć, że im się nie przelewało i często głodowali. Dlatego nawet stawiali pytanie: dlaczego mamy pościć w ramadanie, skoro pościmy przez cały rok?

koczownicy

wyżywienie Beduinów

Inni natomiast Arabowie z reguły bardzo solidnie przygotowywali się do postów, „oczyszczając” swoje żołądki. W tym celu udawali się do medyków, którzy im aplikowali szarbę, czyli „łyk”, co oznaczało środki przeczyszczające. Szarbę można było dostać za darmo. Beduini tylko przy nadzwyczajnych okazjach, takich jak ślub czy pogrzeb, zabijali młodego wielbłąda i rozkoszowali się jego mięsem z ryżem. Wygłodzony Beduin nie gardził szczurem, jaszczurką czy wężem upieczonym na ogniu. Tylko nieliczni z nich, ci, co posiadali stada wielbłądów liczące co najmniej 20 sztuk, mogli być pewni spokojnego przeżycia przez cały rok. Wielbłąd dawał mleko, masło, ser i mięso, a ze skóry robiło się buty i uprząż, z sierści ubrania i namioty. Nawet mocz wielbłąda był przydatny. Matki myły w nim małe dzieci w przekonaniu, że ochroni je przed insektami i chorobami. Rzeczywiście, wielbłądzi mocz posiada pewne właściwości owadobójcze i bakteriobójcze.

Afryka

Egipcjacy fellahowie spożywali głównie podpłomyki jako podstawowe pożywienie. Jednak ich jakość była bardzo niska. Zamiast mąki pszennej czy owsianej używali zmielonego bobu, nasion bawełny czy lnu. Białko zwierzęce spożywali w mikroskopijnych ilościach, głównie pochodzenia rybnego. Z kolei Maurowie z Maghrebu jedli kuskus z oliwą, nieraz z masłem, rzadziej figi, daktyle czy rodzynki. Ludność wiejska stale nie dojadła. Natomiast w Czarnej Afryce jej mieszkańcy żywili się tym, co wyprodukowali. Dlatego też w skali całego kontynentu tak duża była różnorodność potraw. Oprócz owoców lasów i sawann, w miskach Afrykanów można było wypatrzyć kukurydzę, dynię, trzcinę cukrową, bób, owoce, jagody. Mieszkający w Południowej Afryce Burowie byli znani ze skromnego, chłopskiego menu. Dieta była bardzo prosta. Sporo dziczyzny uzupełnionej dynią i kukurydzą. Natomiast chleb, zwłaszcza pszeniczny, był rzadkością.

Jedynie zamożni mogli sobie na niego pozwolić. Herbata czy kawa uchodziły za luksus. Mało więc ich spożywano, a jeszcze mniej alkoholu.

Zamożność, tak jak wszędzie, przesądzała o diecie. Czym ludzie byli bogatsi, tym mogli dysponować większą ilością i wyższą jakością żywności. Zamożniejsi Latynosi spożywali coraz więcej ryżu, fasoli, warzyw i owoców, ale nade wszystko jedli dużo mięsa, nawet 2, 3 razy dziennie, i to w tak dużych ilościach i w takiej obfitości, iż narzekali na otyłość oraz szybkie starzenie się. Słynął z tego Meksyk. „Nie istnieje żaden kraj na świecie, gdzie by spożywano tak wielkie ilości produktów pochodzenia zwierzęcego” – zauważali dobrze zorientowani podróżnicy. Wzrastało tam spożycie kawy i herbaty paragwajskiej oraz słodczy. Na stołach mieszczańskich w Rio de Janeiro, Buenos Aires, Montevideo czy Meksyku pojawiły się doskonałe sery i twarogi z domieszką koziego mleka. W salonach i pałacach podawano coraz więcej koniaku i whisky, a wśród deserów można było wypatrzyć lody.

Natomiast kuchnia Amerykanów z Północy była prostsza i mniej wyrafinowana niż kuchnia Latynosów, a różnice między menu biedniejszych i zamożniejszych w Nowym Yorku, Baltimore czy Bostonie nie były tak duże jak na Starym Kontynencie. Zasadniczą treść posiłków stanowiły najczęściej mniejsze czy większe kawałki baraniny, wołowiny i wieprzowiny, uzupełniane o ziemniaki i sałatę. Obfitość mięsa na stołach amerykańskich robiła wrażenie na przybyszach z Europy. „Najbiedniejszy dzierżawca w Ameryce je więcej mięsa w jednym tygodniu aniżeli wielu chłopów europejskich (nawet w krajach gdzie im się najlepiej powodzi) w całym roku” – pisał jeden z podróżników europejskich w Ameryce. Bogatsi do rannych posiłków prosili najczęściej herbatę w różnych postaciach, w tym często z mlekiem, do popołudniowych koniak albo whisky, natomiast biedniejsi używali rozpowszechnionego jablecznika (rodzaj samogonu), a latem pili wodę z rumem. Wszędzie podawano dobre wino europejskie. W XIX w. w Stanach Zjednoczonych i Europie zaczęły się ustalać nowe pory posiłków, zbliżone do dzisiejszych. Obiad, spożywany kiedyś w południe, został przesunięty na późne godziny popołudniowe i wieczorne, co wynikało z nowego rytmu i czasu pracy w administracji, fabrykach i warsztatach. Coraz częściej na stołach Amerykanów gościła kawa, chociaż zwyczaj pijania jej w specjalnych lokalach, w kawiarniach, jeszcze się nie upowszechnił. Nawet w Europie w tym okresie kawiarnie dopiero zaczynały być modne. O wiele bardziej natomiast były rozpowszechnione na Bliskim Wschodzie. Około 1800 r. w Kairze było 1300 kawiarni, co wprawilo w zdumienie Francuzów, którzy wraz z Napoleonem zbrojnie przybyli do Egiptu. [W kawiarni], [Czekolada]

Około 1800 r. europejska kuchnia bogatych była bardziej ciężka i obfita niż wyrafinowana. Zgodnie ze standardami epoki damy nie wstydziły się swojego apetytu, inaczej niż w latach 30.-40. XIX w., kiedy to ideał kobiety romantycznej, eterycznej zalecał wstrzemięźliwość od jedzenia. W jadłospisie przeważały mięsiwa, uzupełniane przez ryby, a w krajach morskich przez owoce morza. Sery topione były jeszcze wówczas mniej



Ryc. 41
Gospodarstwo domowe
Aborygenów z Nowej Południowej Walii (Australia) wg
ryciny z poł. XIX w.

kawa i kawiarnie

kuchnia bogatych

W kawiarni

W końcu XVIII w. całkowicie zmienił się wygląd dotychczas istniejących kawiarni. Niemiecki *koffeehaus*, angielski *coffee-house*, stał się rzeczywistym *house* – domem kawowym, kilkupiętrowym, z tarasami, często w tym celu konstruowanym budynku. W nowych kawiarniach na ścianach wieszano ogromne lustra, blaty stolików zastępowano marmurowymi płytami, co na przełomie XVIII i XIX w. stało się w Paryżu normą, nawiązującą do tradycji burżuazyjnych salonów. W Wiedniu stawiano na inne pomysły. W latach 1824-1848 działała tam najsłynniejsza kawiarnia epoki, *Silberkaffee* – *Srebrna Kawa*. Cała zastawa wykonana była ze srebra, również haki na ubrania, klamki do drzwi, tace, salaterki.

W 1 poł. XIX w. wytworzył się zasadniczy podział na kawiarnie typu paryskiego i wiedeńskiego. Do dziś kawiarnie europejskie mają korzenie w tych tradycjach, z wyłączeniem Wysp Brytyjskich. Tam powstawał bowiem inny rodzaj kawiarni, *coffee-room*, czyli kawiarni przy hotelu. Można było w niej spędzić cały dzień, także jedząc. Podobnie było w Ameryce Północnej, gdzie już w latach 70. XVIII w. w nowojorskich hotelowych kawiarniach do porannej kawy podawano „New York Herald”.

Nową rolę kawiarni było tworzenie środowisk dyskusyjnych, na tej bazie powstały pierwsze kawiarnie literackie. Ważne były tradycje klubów londyńskich, z ich salami przeznaczonymi do czytania gazet („Lloyd’s” był najbardziej popularny), ale prymat przypadł wiedeńskim kawiarniom literackim. Niemieckojęzyczne kraje doświadczyły ogromnych przemian, a kawiarnie odegrały w tym niebagatelną rolę jako miejsce dyskusji poli-

tycznych burżuazji. Przy wiedeńskiej małej czarnej kształtowały się nowoczesne postawy patriotyczne, poczucie narodowe, wspomagane przez wymianę poglądów, myśli i wspólne czytanie pism i gazet. Oczywiście, wiedeńskie i berlińskie kawiarnie wywodziły się z tradycji paryskich politycznych klubów dyskusyjnych powstałych po 1789 r. Mówiono na przykład o „kawiarni agitacyjnej jakobinów”, jak określano „Café Convent”, a najsłynniejszą była „Café de Foy”, uważana za centrum opiniotwórcze.

Początek XIX w. to też narodziny koncertowania w kawiarniach. W ogródkach typu wiedeńskiego (pierwszy z 1824 r.) można było usłyszeć walce Johanna Straussa, a w Paryżu powstawały powoli kawiarnie typu *variété*, późniejsze kabarety.

Wiosna Ludów stanowiła wielką chwilę w dziejach europejskich kawiarni. Ferment polityczno-społeczny pojawiał się także w takich lokalach. Włoscy rewolucjoniści niejednokrotnie znajdowali miejsce schronienia w licznych na półwyspie kawiarniach, a jedna z nich stała się nawet miejscem potyczki (Padwa, luty 1848, „Caffè Pedrocchi”). Młoda inteligencja węgierska spotykała się w znanej budapeszteńskiej „Café Pilvax:”, wśród nich Sándor Petőfi, który tam stworzył węgierski hymn narodowy. Istniały też kawiarnie emigrantów; polskie kawiarnie w Paryżu oznaczano czerwoną rogatywką zawieszoną nad wejściem.

Choć przyznać trzeba, że wielka chwila kawiarni miała dopiero nadejść wraz z końcem XIX w., to jej podwaliny przyniosły przemiany z początku tego wieku.



Ryc. 42

Bywalcy kawiarni „politycznej” z okresu Rewolucji wg współczesnej ryciny