

Republikanizmus, vasúti imperializmus, és a Francia Birodalom Afrikában, 1879–1889

A tanulmány szerzője a brit történész, *T. W. Roberts*, aki a vasúttársaságok gyarmatosításban játszott szerepét vizsgálja. 1973-as PhD-értékezését, amely a *Railway imperialism and French advances towards Lake Chad, 1890–1900* címet viselte, Cambridge-ben védte meg.

Roberts ebben a tanulmányban azt mutatta be, hogy a vasúttársaságok ambíciói és a francia expanzió között milyen összefüggések fedezhetőek fel, és hogy ezek a kapcsolatok miként jelentek meg a parlamentben. Tézisének ismertetése előtt egy rövid bevezetőben a szerző kijelentette, hogy munkájában legfőképp a párizsi döntéshozatalra koncentrált. Úgy gondolta, hogy elsősorban a finanszírozáson van a hangsúly a vasút kérdésében, amely az 1879 utáni francia expanzív törekvéseknek egy új és meghatározó elemeként jelent meg. Roberts hiányosságnak tartotta a korábbi kutatásoknál azt a tényt, hogy csak a gyarmatosítás hívei üzleti érdekeltségeinek feltárására koncentráltak, de meg sem kísérelték bemutatni azok politikai vonatkozását. Azt elismerte a szerző, hogy a gazdaság és a politika közti „összejátszást” könnyű példákkal alátámasztani, de felhívta arra is a figyelmet, hogy ezek az egyszerű példák nem alkalmasak arra, hogy a bankok és a vasúttársaságok szoros kapcsolatát alátámasszák, és igazolják a régi, marxista teóriákat. Kutatásai során arra az eredményre jutott, hogy bár a vasút jelentős szerepet játszott az afrikai gyarmatosításban, de nem a messzi területeken, hanem azokon, amelyek könnyen elérhetőek voltak Algériából, vagy más függő területekkel voltak szomszédosak.

A tanulmány első részében Roberts a modern imperializmus feltételeiről írt. Véleménye szerint a legfontosabbak ezek közül a technológiai szakadék, amely Európa és a világ többi része között jött létre, illetve a kapitalista gazdaság példa nélküli növekedése. Mivel a vasút ezeknek szerves része, ezért vált az európai hatalmak egyik eszközévé a gyarmatosításban. Ennek kapcsán jelentette ki a szerző, hogy a vasúti hálózatok különös jelentőségűek voltak a francia imperializmus történetében, és példaként a transz-szaharai

vonalat említette, amelynek központi szerepe volt a „második gyarmatbirodalom” terjeszkedésében.

Emellett szembeszállt azzal a hagyományos nézettel is, miszerint a vasút nem több mint a birodalmi politika eszköze. Ennél sokkal összetettebb problémaként kezelte a kérdéskört. Szerinte ugyanis a vasút maga is lehetett oka az expanciónak, tehát a birodalmi terjeszkedés lehetett a vasúti térhódítás következménye. Azt Roberts is igaznak tartotta, hogy a vasút kiépítésére, és a különböző fejlesztésekre csak a területek elfoglalása után került sor. Azonban kimutatta azt is, hogy bizonyos esetekben éppen a vasút volt az expanzió közvetlen kiváltója a határon túli terjeszkedésével és a helyi gazdaságok kisajátításával. Erre példaként Tunézia esetét hozta, ahol egy vasúti koncesszió megszerzését követően ismerte el a kormány a terület stratégiai szerepét. De megemlítette az események egy másik szegmensét is. Több kutató ugyanis nem tulajdonított nagy jelentőséget a vasúti imperializmusnak. Maga a szerző is elismerte, hogy nehezen értelmezhető, milyen érdekeket szolgáltak ezek az építkezések, mivel végtelenül nagy kihívást és költségeket jelentettek Franciaország számára. Ennek ellenére felhívta a figyelmet arra, hogy a Szenegál-Nigéria és a transz-szaharai vonalak határtalan lehetőséget kínáltak a birodalmi fejlődésnek. Mindkettő azt a mintát követte, amely szerint egy rövidebb szakasz épült francia területen, és egy hosszabb pedig a határokon túl.

A tanulmány következő része a vasúti tervek belpolitikai vonatkozásaival foglalkozott. Ebben a kérdésben Roberts különös fontosságot tulajdonított a republikánusok hatalomra kerülésének, és Freycinet tevékenységének. Ezek hatására rendkívül szoros kapcsolat alakult ki a bankok, a vasúttársaságok és a hajózási vállalkozások között, amelyek igazgatótársasága sok esetben azonos volt. Ezek a vállalatok és bankok a hazai vasutak ellenőrzése után elkezdtek a befolyásukat kibővíteni a Mediterráneumban és Észak-Afrikában. Roberts ezekből arra a következtetésre jutott, hogy a Freycinet-terv egy kényelmes szövetség eredménye volt a francia mérsékelt republikánusok és a vasúttársaságok között.

A harmadik egységben a szerző ennek a politikának a gyakorlati jellegét elemezte. Megemlítette, hogy a parlamentben úgy folyt a támogatók keresése, hogy látszólag véletlen és spontán lépésekkel próbálták a képviselőket meggyőzni. A törvényhozás végül felállított egy tanácsot a vasúti kérdések vizsgálatára, a transz-szaharai vonal pedig központi kérdéssé vált a viták során. Ám különböző támogatókkal több felfedező és megbízott utazott Észak- és Közép-Afrikába (pl. Pierre Savorgnan de Brazza), hogy felmérjék a térség gazdasági és politikai körülményeit, és előkészítsék a koncessziók megkötését, illetve az építkezéseket.

Roberts a tanulmánya következő részében a vasútpolitika kudarcáról és hibáiról írt. Szerinte az állandó támogatás hosszú távon nem volt fenntartható, mert maga a politika, amin a program alapult, nem volt reális. Észak-Afrikában ugyanis békésen hódítani nem lehetett. Emellett hibának tekintette a szerző azt is, hogy még a felmérő munkálatok befejezése előtt elkezdték bevonni a támogatókat a vállalkozásokba. Ezeknek a tényeknek, illetve a turegek által elkövetett 1881-es mészárlás hatására a francia kormány addig leállította a kivitelezést és a befektetők keresését, amíg meg nem teremtettk a biztonságot Dél-Algéria érintett részein. Ennek következtében egy ideig csak szigorúbb elbírálás után kezdődhettek meg tervezések és építkezések a Szaharában. A tanulmány írója azt is kiemelte, hogy mindenféle kísérlet és siker ellenére a program kudarcra volt ítélve, mivel egyre többen fordultak szembe az expanzióval, és egyre kevesebb támogató akadt. Mind nagyobb figyelmet kaptak a hiányosságok, mint például a kevés tőke, a rossz viszony a helyi lakosokkal, vagy a rossz biztonsági helyzet. Ezzel párhuzamosan pedig lassan csökkent a republikánusok parlamenti támogatottsága Franciaországban.

A tanulmány következő részében Roberts a program nemzetközi politikai bonyodalmait ismertette. Brazza minden ellene irányuló támadás dacára folytatta felfedezői tevékenységét, és része volt a makokói szerződés megkötésében is, amely hozzáférést biztosított Franciaországnak a Kongó hajózható szakaszához. Ebben az időszakban azonban nem volt „baráti” a kormány hozzáállása a vasúti kérdésekhez, Jules Ferry, a francia miniszterelnök több tervet is nyíltan elutasított. Mindez azt mutatta, hogy csökkent a vasutak jelentősége. Kongó azonban nemzetközi problémát okozott Európa hatalmainak, így Franciaországnak is. 1884-ben Nagy-Britannia és Portugália szerződést kötött Kongóval kapcsolatban, ami heves tiltakozást váltott ki a franciákból, akik úgy gondoltak a szerződésre, mint amely azért jött létre, hogy akadályozza a vasúti terveik fejlődését, és elfogadhatatlannak tartották, hogy nélkülük próbálnak dönteni a térség sorsáról. A megegyezés visszavonásáért és a francia presztízs helyreállításáért Ferry kész volt Bismarckkal is megállapodásra jutni. A kérdést végül nemzetközi konferencia keretében oldották meg, ahol engedélyezték II. Lipót belga királynak, hogy 20 millió frank francia tőkét használjon fel a kongói vasutak fejlesztésére. Ám javasolták azt is, hogy ezeket a munkálatokat pénzügyi kérdésként kezeljék, és ne birodalomépítő vagy gyarmatosító jellegű tevékenységként.

A tanulmány utolsó részében a szerző összefoglalta a közvélemény változásait, és a katonai jelenlétet a kérdéskörben. Előbb azonban kijelentette, hogy a vasúti imperializmust nem jól illesztették hozzá a francia bi-

rodalomépítés feladatához, mivel annak céljait mindössze a tengeren túli piac kiterjesztésére korlátozták, amelyet a francia adófizetők támogattak. Roberts azonban kiemelte egy másik következményét is a vasúttársaságok tevékenységének. Afrika ezzel a figyelem középpontjába került, mivel ellátta lehetőségekkel a különböző helyi és gyarmati csoportok törekvéseit, és Franciaország diplomáciai bonyodalmában is szerepet kapott a korszakban. A szerző foglalkozott Kongó jelentőségével is, a francia bankok ugyanis ragaszkodtak a területhez, amely kereskedelmi jellege miatt nagy jelentőségű volt.

A szerző ezután tért át az Észak-Afrikában állomásozó francia katonaság szerepének jellemzésére. Kiemelte, hogy a vasúti programok leállása nem volt hatással a katonaság helyzetére, és a hódítás ezt követően is folytatódott a térségben. A problémát ebben az esetben a megfelelő párizsi kontroll hiánya, a katonaság dicsőség iránti természetes vágya, a helyiekkel való konfliktusok esélye, és a jól szervezett muszlim államok jelentették, ám ezek egyike sem volt jelentős nehézség.

Egészen más gondot jelentett a közvélemény mérsékelt, alig érzékelhető támogatása, ami III. Napóleon katasztrofális próbálkozásaira vezethető vissza. A francia kormány törekedett ugyan a politikája elfogadtatására, a közhangulat azonban fellépett Jules Ferry ellen egy tunéziai eset miatt, és azzal a váddal illette, hogy nem tájékoztatta megfelelő módon a parlamentet, és veszélybe sodorhatta volna az országot a katonai egységek önkényes áthelyezésével. Ez a nemtetszés, ellenérzés nyilvánult meg az 1885-ös választásokon. A radikálisok győzelme azonnali hatással volt a francia gyarmatpolitikára. Sor került Ferry távozására, és expanzió-ellenes jelszavak kerültek előtérbe. Ezek eredményeként újra kellett értékelni az egész afrikai gyarmatosítást. Szudánban az új katonai parancsnok, Joseph Gallieni egy reformprogramot dolgozott ki, amelynek a főbb pontjai között szerepelt a helyi hatalmakkal való konfliktusok kerülése, és az is, hogy gazdasági szempontok miatt Franciaország koncentráljon a szenegambiai háromszögre. A nyugati területek azért kerültek előtérbe, mert többen is azt vallották, hogy itt egy életképes gyarmat hozható létre. Ugyanakkor Kongóra is figyeltek, ahol helyreállították a francia ellenőrzést.

Roberts szerint az 1880-as évek végétől Franciaország egyre inkább azzal foglalkozott, hogy hogyan kezeljék a kiterjedt határokat, nem pedig azzal, hogy újabb területekkel bővítsék a birodalmat Afrikában. Ez azonban nem sokkal később megváltozott a Csád-tó expanziója miatt.

A szerző tanulmányának érdeme és egyik nívója az, hogy a francia vasútpolitika és a gyarmatosítás folyamatának kapcsolatában a belpolitikai

vonásokat próbálta feltárni, és nem kizárólag a politika és a gazdaság összefonódására koncentrált. Roberts példákkel gazdagított tanulmányából világosan kivehető a tézise, amely szerint a vasút nem csak eszköze lehet az expanziónak, hanem kiváltó oka is. Emellett jól rávilágított a republikánus párt és a vasúti érdekeltségekkel rendelkezők kapcsolataira. Ezzel lehetőséget biztosított további kérdések felvetésére, és teret nyitott az újabb kutatások számára.

T. W. Roberts: Republicanism, Railway Imperialism, and the French Empire in Africa, 1879–1889. (Republikánizmus, vasúti imperializmus, és a Francia Birodalom Afrikában, 1879–1889). In: *The Historical Journal*, Vol. 54, Issue 02 (June 2011), 401–420.

Kovács Márta