

# **СТРАНЫ И НАРОДЫ ВОСТОКА**

Вып. XXVII

**АФРИКА**  
(География, история, культура, экономика)

Москва  
Главная редакция восточной литературы  
1991

---

Ю. М. Кузьмин

**БОРЬБА ЗАПАДНОЕВРОПЕЙСКИХ ДЕРЖАВ  
ВОКРУГ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ  
ДЖИБУТИ—АДДИС-АБЕБА**

На рубеже XIX—XX вв. в мире быстрыми темпами шло строительство железных дорог, особенно на Африканском континенте. В качестве примера приведем следующие данные: в 1899—1909 гг. железнодорожная сеть мира увеличилась с 599 тыс. до 1 млн. км, а в Африке за это же время — с 9,4 тыс. до 33,5 тыс. км [1, с. 268].

В конце XIX в. постройка железных дорог началась и в Эфиопии. Император Менелик II решил соединить столицу Аддис-Абебу с Красноморским побережьем и с западной границей государства. В связи с планами эфиопского монарха развернулась ожесточенная борьба между западными странами, стремившимися поработить Эфиопию. Этому соперничеству империалистических держав и посвящена данная статья. Актуальность ее темы обусловлена не только слабой изученностью, но и возросшим интересом в мире к прошлому этой африканской страны, переживающей ныне один из самых бурных периодов своей истории.

В годы правления Менелика II в стране был осуществлен ряд реформ, преодолена в основном феодальная раздробленность государства. Его имя получило всемирную известность после того, как в войне 1895—1896 гг. эфиопская армия разгромила итальянских агрессоров. По словам советского историка Г. В. Цыпкина, «европейцы, посетившие Эфиопию в конце XIX — начале XX в., отмечали ум, волю, простоту и справедливость правителя, его способность быстро разобраться в сложной политической ситуации» [9, с. 54]. Высокую оценку дал Менелику II представитель России в Аддис-Абебе А. И. Кохановский. Он свидетельствовал: «Экономический и политический расцвет эфиопской империи во второй половине XIX и в начале XX в. неразрывно связан с крупной личностью Менелика II» [6, с. 316]. Можно привести также характеристику из санкт-петербургской газеты «Новое время»: «Но не одна государственная деятельность привлекла к Менелику европейцев и абиссинцев: его личное благородство, сердечность, простота располагали к нему даже врагов. Народ звал его своим отцом,

а европейцы гордились дружбой этого человека» [7, 26.02.1914]. Но, отмечая многие достоинства и заслуги императора Эфиопии, нельзя, конечно, забывать о том, что он был крупнейшим феодалом, активно поддерживавшим беспощадную систему эксплуатации миллионных масс крестьянства.

Большое внимание Менелик II уделял модернизации государства, что способствовало усилению Эфиопии в конце XIX— начале XX в. Справедливое сравнение, которое дает один из советских исследователей, отмечая, что история отвела Менелику II роль, подобную той, которую сыграл Петр I в истории России [9, с. 55].

Император стремился использовать технические достижения и опыт европейских государств. В этих целях Менелик II направлял своих приближенных в страны Европы. Так, летом 1902 г. рас Мэкошнын посетил Англию и Францию, а абунэ Матеос — Россию. Показательна заметка в одной из русских газет, которая освещала визит духовного главы эфиопской церкви в Петербург: «4 июля абунэ Матеос посетил Обуховский сталелитейный завод. Он с большим вниманием осматривал завод, очень заинтересовался отливкою стали и подводными миноносцами; он с удовольствием слушал объяснение и приказал секретарю своему записывать все виденное, чтобы по возвращении в Эфиопию иметь возможность подробно сообщить Менелику II» [7, 18.07.1902].

В этот период в Эфиопию прибыло множество европейцев — инженеров, врачей, учителей, ремесленников, купцов, которые «внесли в страну новые идеи и новые цели жизни» [7, 26.02.1914]. Однако современные технические достижения применялись в Эфиопии в крайне небольшом объеме.

Во время правления Менелика II были осуществлены административная и финансовая реформы, создана почтовая система, организована телеграфная и телефонная связь. Некоторые меры были предприняты и в области образования. В 1908 г. в Аддис-Абебе открылась первая светская школа, которая из детей богатых феодалов готовила бюрократическую элиту. Кроме того, молодых эфиопов стали посылать на учебу за границу, первые такие группы были отправлены в Швецию и Россию.

Но экономическое положение Эфиопии тогда было крайне трудным. Она пережила страшный голод, только что завершились внутренние войны, которые принесли народу тяжелые испытания. В этих условиях необходимо было приступить к восстановлению и развитию экономики страны. Большие надежды возлагались на торговлю, оживление которой было одним из условий общего улучшения экономического положения государства. Главным тормозом развития Эфиопии, и в частности торговли, явилось отсутствие хороших дорог, без которых нельзя было добиться какого-либо прогресса. Можно привести такой факт: для того чтобы из столицы Эфиопии попасть на побережье Красного моря, надо было затратить 1,5 — 2 месяца.

Положение Эфиопии начиная с последней четверти XIX и до середины XX в. осложнялось еще и тем, что страна была окружена со всех сторон владениями Англии, Франции и Италии [10, с. 11]. Поэтому наряду с экономическими проблемами необходимо было решить и не менее важную политическую задачу. В целях сохранения независимости страны Менелик II пытался использовать противоречия между колониальными державами, стремившимися подчинить Эфиопию своему контролю. 1880—1890-е годы были периодом активной экспансии итальянского империализма в эту страну. Чтобы противостоять агрессивной политике итальянцев, Менелик II надеялся получить поддержку Франции [4, с. 61], которая добивалась приобретения права на строительство путей сообщения и эксплуатацию природных богатств страны.

Сложная история эфиопской железной дороги началась еще в 1879 г., когда Альфред Ильг, германский подданный швейцарского происхождения (проживший в Эфиопии около 30 лет), показал модель дороги Менелику, в то время еще правителю Шоа, чтобы продемонстрировать значение современного транспорта для будущего страны. Тогда нельзя было и мечтать о том, что император Эфиопии Йоханнес IV согласится с этим проектом, осуществление которого укрепило бы провинцию Шоа, находящуюся в центре государства. В 1889 г., после того как императором страны стал Менелик II, А. Ильг вновь посоветовал ему вернуться к этому вопросу. 11 февраля 1893 г. Менелик издал декрет, который уполномочил А. Ильга изучить возможности железнодорожного строительства. Позже, в том же году, последний доложил императору, что планы вполне осуществимы, отметив, что денежные средства можно получить во Франции [13, с. 127].

9 марта 1894 г. Менелик II предоставил А. Ильгу совместно с французским инженером Л. Шефне концессию на строительство железной дороги от Джибути до берегов Белого Нила. А. Ильг получил эту концессию благодаря тому, что он сумел завоевать доверие императора. В одной из бесед с главой русской дипломатической миссии в Эфиопии П. М. Власовым Менелик II сказал: «Я до сего времени вполне и во всем доверял Ильгу и не имел причин **раскаиваться в том...** у меня не имеется лица надежнее его» [3, д. 142, л. 24].

Необходимо хотя бы в нескольких словах сказать об этом человеке. А. Ильг после окончания Цюрихской политехнической школы прибыл в 1878 г. в Эфиопию, где находился до 1907 г. С 1897 г. он в течение 10 лет являлся министром при Менелике II, и его деятельность во многом способствовала проникновению иностранного капитала в экономику Эфиопии. Приобретая концессию, А. Ильг считал, что это предприятие станет и для него источником дохода [13, с. 127].

Согласно ст. I договора о концессии, А. Ильгу поручалось организовать «императорскую компанию эфиопских железных

дорог» [16, с. 343]. Правительство Эфиопии предоставило компании территорию для проведения дороги, строительства платформ, станций, мастерских, а также земли вдоль линии железной дороги шириной 1 км со всеми находящимися там лесами, водами и полезными ископаемыми [5, с. 61]. Оборудование, машины, инструменты, топливо, которые ввозились для строительства и эксплуатации железной дороги, освобождались от таможенных пошлин. Компании было дано право устанавливать любые тарифы при условии, что они не будут превышать стоимость существующей вьючной перевозки.

Вся линия была разделена на три участка (Джибути — Харэр; Харэр — Аддис-Абеба; Аддис-Абеба — Белый Нил), для начала работ на каждом из них должно было быть получено особое разрешение Менелика II. Это условие император Эфиопии выдвинул с целью контроля за ходом строительства и для того, чтобы ограничить внедрение других иностранных компаний в экономику страны. Концессия предоставлялась на 99 лет. По истечении этого срока железная дорога переходила в собственность Эфиопии. В январе 1896 г. концессионеры подписали контракт с одной из парижских фирм на это строительство. Формально компания была эфиопской, но в действительности находилась в руках французов.

Таким образом, получив право на строительство железной дороги, Франция захватила инициативу в борьбе империалистических держав за природные богатства и рынки Эфиопии, за пути проникновения в богатые провинции Харэр и Шоа. Постройка железной дороги открывала перед французами широкие возможности торговли со всей Южной Эфиопией — в то время торговля в основном шла через порты Зейла и Бербера, находившиеся в английских колониях на побережье Аденского залива.

В 1896 г. Менелик II и французское правительство разрешили компании приступить к строительству первого участка железной дороги на территории Французского Сомали и Эфиопии протяженностью около 300 км. Одновременно в проект было внесено изменение: конечным пунктом первого участка стал Дыре-Дауа вместо запланированного Харэра, так как подъем к последнему был очень крут [17, с. 377].

Хотя французское министерство колоний предоставило компании денежные льготы, она с самого начала своей деятельности натолкнулась на финансовые затруднения. Выпущенные компанией 28 тыс. акций достоинством в 500 фр. каждая были проданы лишь на сумму 8,7 млн. фр., реализация долгосрочных обязательств дала 11,7 млн. фр., таким образом, было собрано только 20,4 млн. фр. [5, с. 61].

Несмотря на недостаток средств, в октябре 1897 г. началось строительство железной дороги, но сразу же возникла другая трудность, о которой П. М. Власов писал следующее: «За исключением императора, все население Эфиопии без раз-

личия классов к постройке железной дороги... относится или вполне равнодушно, или безусловно враждебно» [3, д. 141, л. 80]. Население Французского Сомали, территорию которого должна была пересечь железная дорога, было настроено крайне агрессивно. Строители дороги порой подвергались нападениям. «Причину ненависти местных племен к железной дороге нетрудно понять: французы сводили на нет роль верблюдов как средства заработка местного населения» [4, с. 75].

Большие осложнения в постройке дороги вызвали местные климатические условия. По характеристике французского географа Е. Фелькура, «этот район является самым пустынным в мире, имеет только в некоторых пунктах воду. Температура там обычно поднимается до +50°. Страна очень мало изучена, имеет неустойчивый водный режим, что вводит в заблуждение инженеров, строящих мосты, которые зачастую оказываются скорее вредными, чем полезными» [12, с. 183].

Но главным препятствием для французской компании при постройке железной дороги была нехватка финансовых средств, которая становилась все более ощутимой. Руководители компании стремились раздобыть кредиты. Быстрое завершение постройки дороги было вопросом престижа Франции, оно способствовало бы росту ее влияния в Эфиопии. Однако французское правительство проявило тогда определенную близорукость, не оказав компании поддержки. Банкиры Парижа разуверились в успехе этого предприятия.

К концу 1900 г. железная дорога достигла эфиопской границы. Но уже после прокладки 163 км пути, в том числе 54 км по территории Эфиопии, организаторы этого предприятия обратились за помощью к английскому капиталу. 28 января 1901 г. преемник П. М. Власова на посту главы русской миссии в Эфиопии А. А. Орлов сообщал в Петербург, что сначала Ильг предпринял огромные усилия, чтобы найти деньги во Франции, но, убедившись, что эти попытки тщетны, обратился к англичанам [3, д. 152, л. 11].

Англичане немедленно откликнулись на это предложение, так как постройка французами железной дороги была им крайне невыгодна — она разрушала их план прокладки железной дороги Хартум — Бербера, которая дала бы Англии доступ к Индийскому океану [15, т. 1, с. 488]. Кроме того, англичане понимали, что в случае соединения французской колонии с Аддис-Абебой вся торговля Эфиопии будет проходить через Джибути, что позволит ему стать одним из самых процветающих портов Африки.

Английские компании тотчас ссудили на строительство дороги 3,5 млн. фр. под залог участка 140 км [3, д. 158, л. 11]. Англичане также приобрели 11 тыс. акций из 28 тыс., составляющих первоначальный капитал компании [15, т. 2, с. 477]. Так как эта сумма предназначалась только на покрытие долгов, а на дальнейшую постройку железной дороги по-прежнему

му денег не было, то французские предприниматели согласились на учреждение англичанами общества «International Ethiopian Railway Trust and Construction Company». Во главе этого общества встал граф Честерфильд, открыто заявивший, что «цели новой компании прежде всего политические, коммерческие же расчеты должны стоять у нее на втором плане» [7, 02.05.1902].

Англичане фактически стали хозяевами строительства железной дороги и начали замену большей части служащих английскими подданными. Кроме того, у англичан возник план соединения строящейся дороги с линией, которая должна была вести к одному из портов Британского Сомали, чтобы превратить его в центр транзитной торговли в ущерб Джибути [2, с. 65]. При успешном осуществлении этого плана будущая дорога отходила бы от моря двумя главными ветвями. Имея в своих руках управление дорогой, англичанам было бы нетрудно направлять грузы в один из портов Британского Сомали, в первую очередь Зейлу, которая находилась на расстоянии 50 км от Джибути.

Если говорить о Джибути как о торговом порте, то он обладал превосходными условиями, обеспечивающими безопасность навигации, и имел более удобные подходы, чем порты Британского Сомали. Таким образом, строительство железной дороги, планируемое англичанами, имело целью поднять их торговое и политическое влияние на Красноморском побережье Африки. Но Англию волновали не только проблемы укрепления своих позиций в Восточной Эфиопии. По свидетельству А. И. Кохановского, с постройкой железной дороги порт Джибути стал бы серьезным соперником английской колонии Аден [6, с. 324].

Эти действия и планы англичан вызвали озабоченность правительства Франции, которое предложило А. Ильгу продать построенный участок железной дороги от Джибути по территории французской колонии. Но он отверг это предложение, поскольку считал, что эксплуатация данного участка обеспечит ему значительные прибыли. Он полагал, что дорога останется в основном в руках французозов, так как из намеченных к постройке 800 км пути англичанам будет принадлежать всего 140 км [3, д. 152, л. 12]. Однако во французской прессе появились многочисленные статьи, подчеркивающие опасность привлечения британских капиталов, раздавались призывы к правительству поддержать железнодорожную компанию, которая является главным проводником влияния Франции в Эфиопии [16, с. 352].

Правительство Франции вполне сознавало, что реализация английского плана вызвала бы конкуренцию Зейлы и Берберы — портов в Британском Сомали — с Французским Джибути и исход соперничества был бы, вероятно, в пользу двух первых. Тогда Франция окончательно утратила бы свои позиции в Вос-

точной Эфиопии. В этих условиях министр иностранных дел Франции Т. Делькассе призвал летом 1901 г. министров колоний и финансов оказать содействие строительству железной дороги в Эфиопии [11, т. 1, № 309, с. 360]. В итоге французское правительство решило предоставить железнодорожной компании субсидию в 5 млн. фр. [3, д. 155, л. 9]. Тем самым исключалась необходимость привлечения британских капиталов и устранялась опасность перехода линии в руки англичан.

6 февраля 1902 г. было подписано соглашение правления компании с губернатором Французского Сомали, который был уполномочен правительством Франции предоставить упомянутую субсидию. В соответствии с этим договором контроль над дорогой передавался в руки французского правительства. Субсидия должна была выплачиваться в течение 50 лет ежегодно в размере 500 тыс. фр., начиная с 1 июля 1902 г. Компания реорганизовалась на основе французских законов. Ее правление было переведено в Париж. Все вопросы компании отныне решались с согласия министров колоний, финансов и иностранных дел Франции. Французская полиция должна была нести охрану железной дороги. Правительство получило право на расторжение договора и конфискацию дороги в случае, если компания будет не в состоянии выполнить условия концессии. По истечении срока концессионного договора железная дорога переходила в полную собственность французского правительства [16, с. 353—355]. Отметим, что этот договор был заключен без согласования с Менеликом II.

21 марта 1902 г. французская палата депутатов, а 6 апреля того же года сенат одобрили этот договор. Ежегодная правительственная субсидия была капитализирована, благодаря чему компания получила наличными 11,3 млн. фр. Этих средств хватило на оплату старой задолженности и на завершение железнодорожной линии до Дыре-Дауа к концу 1902 г. После открытия в начале 1903 г. первого участка дороги центр эфиопской торговли переместился в Джибути [15, т. 1, с. 489]. Некоторые подробности об этом участке железной дороги можно почерпнуть из донесения командира русского крейсера «Новик», который в начале 1903 г. посетил Джибути. Он сообщал, что во многих местах путь образует крутые повороты, поэтому скорость движения поездов не превышает 25—30 км в час. Поезда ходят регулярно, но только дважды в неделю. Железнодорожное депо станции Джибути имеет хорошо оборудованную слесарно-токарную мастерскую [8, л. 259].

К тому времени были завершены все расчеты с английскими компаниями, осудившими железной дороге 3,5 млн. фр. При этом англичане получили за свою ссуду 3 млн. фр. в виде процентов и неустойки [3, д. 158, л. 11]. Таким образом, Франция стала осуществлять полный контроль над строительством дороги. По свидетельству А. А. Орлова, «это соглашение создало французскому правительству во всей восточной части Эфио-



лии исключительное положение как по отношению к эфиопскому правительству, так и по сравнению с прочими заинтересованными державами» [3, д. 155, л. 44].

Что касается реакции Менелика II на эту акцию французов, то он был ею потрясен [13, с. 358]. Выдавая концессию, император предвидел возможность образования компании интернациональной или французской, находящейся в последнем случае даже под покровительством французского правительства. Но в его расчет не входило, что концессионером станет само французское правительство. В апреле 1902 г. в беседе с А. А. Орловым Менелик II просил его довести до сведения Л. Шефне и губернатора Французского Сомали, что он не признает соглашения о железной дороге [3, д. 155, л. 55]. Кроме того, он заявил, что считает обязательной для себя первоначальную концессию, предоставленную в 1894 г.

Об оппозиции Менелика II этому соглашению свидетельствует также его отказ участвовать в церемонии открытия движения по новому участку, которая состоялась в начале 1903 г. [16, с. 360]. Кроме того, император запретил вести какие-либо работы по строительству второго участка железной дороги. Таким образом, между ним и правительством Франции возник конфликт, который продолжался в течение нескольких лет.

После подписания упомянутого соглашения англичане тотчас возобновили попытки захвата железной дороги, которая, как было отмечено, имела для них важное экономическое и стратегическое значение. Они воспользовались обострением франко-эфиопских отношений и добились того, что 15 мая 1902 г. между Эфиопией и Англией был заключен договор, согласно которому английскому правительству предоставлялось право строительства на территории Эфиопии железной дороги, соединяющей две британские колонии — Судан и Уганду. Два года спустя, в августе 1904 г., Менелик II «даровал» Англии еще одну концессию на сооружение железной дороги из Британского Сомали через Эфиопию в Судан параллельно строящейся французской железной дороге [6, с. 360].

Все это свидетельствует об усилении влияния Англии на Менелика II и ослаблении французских позиций в Эфиопии. Следует отметить гибкость избранной Менеликом II тактики использования противоречий между соперничающими державами в интересах эфиопского государства.

Английские колонизаторы не удовлетворились этими успехами и стали домогаться контроля над железной дорогой под флагом ее «интернационализации». В этих целях они пытались заручиться поддержкой Италии, что грозило новым столкновением между французами и англичанами [3, д. 158, л. 65]. Последние по-прежнему стремились вытеснить Францию с Красноморского побережья и добиться преобладания в этом районе.

Активное противодействие работе французской железнодо-

рожной компании оказывал, в частности, английский представитель в Эфиопии Дж. Харрингтон. Он говорил об этом в одной из бесед с русским дипломатом [3, д. 161, л. 50]. В конце 1903 г., находясь в Париже, во время встречи с крупными финансистами он заявил, что всеми силами будет препятствовать постройке французами линии, призванной соединить побережье моря с Аддис-Абебой [11, 1955, т. VI, № 196, с. 252]. Свою позицию Дж. Харрингтон не изменил и впоследствии, когда началось сближение между Англией и Францией после подписания соглашения 8 апреля 1904 г. Антифранцузскую позицию по этому вопросу занимал также итальянский представитель в Эфиопии.

Что касается Менелика II, то, видя, что в Эфиопии усиливается английское влияние, становящееся для него опасным, он пошел на некоторые уступки французам, чтобы вновь сыграть на противоречиях между этими двумя державами. В июле 1903 г. русский дипломат К. Н. Лишин сообщал, что император готов способствовать продолжению французской железной дороги до Аддис-Абебы [3, д. 159, л. 24]. В это же время французы стремились добиться признания Эфиопией соглашения от 6 февраля 1902 г. Делькассе обратился к русскому послу во Франции с просьбой, чтобы Лишин высказался в пользу данного соглашения [3, д. 162, л. 5]. В Париже было хорошо известно, что к его мнению император всегда прислушивался. В итоге в начале 1904 г. французы получили от императора разрешение на продолжение строительства железной дороги от Дыре-Дауа до Аддис-Абебы. Но спустя некоторое время Менелик II, уступив давлению англичан и итальянцев, приостановил осуществление предоставленной им Франции железнодорожной концессии [3, д. 161, л. 28]. Однако 8 августа того же года он вновь санкционировал ее реализацию. Все эти колебания Менелика II и соперничество английских и французских предпринимателей крайне затормозили строительство дороги от Дыре-Дауа в глубь Эфиопии. Понадобилось несколько лет, чтобы конфликт на этой почве между Францией и Эфиопией был разрешен в пользу первой в результате переговоров между Англией, Францией и Италией, завершившихся подписанием 13 декабря 1906 г. трехстороннего соглашения.

Статья 4 этого договора, носившая совсем неподходящий заголовок «О сохранении целостности Эфиопии», определяла особые интересы держав в случае распада Эфиопии, т. е. фактически фиксировала схему ее будущего империалистического раздела. При этом демагогически подчеркивалось, что подписавшие договор державы должны «приложить все усилия, чтобы сохранить целостность страны» [18, с. 23]. Сфера британского влияния определялась бассейном Нила. За Италией признавались особые интересы в районах Эфиопии, прилегающих к Эритрее и Сомали, а также права на установление сухопутного сообщения к западу от Аддис-Абебы, которое связало бы

эти итальянские колонии. Французские же интересы ограничивались зоной в Восточной Эфиопии, необходимой для завершения постройки железной дороги до Аддис-Абебы. Следует отметить, что английские и итальянские зоны частично совпадали, так как сообщение между Эритреей и Сомали пересекало ряд притоков Нила, входящих в английскую зону. Поэтому в статье отмечалось, что английские интересы не должны нарушать итальянские [18, с. 23].

Статьи 5 и 6 признавали право французской компании продолжить строительство железной дороги от Дыре-Дауа до Аддис-Абебы при условии, что эта компания не будет допускать никакой дискриминации по отношению к Англии и Италии в торговле и транзите [18, с. 24]. Здесь же отмечалось, что завершение строительства может быть осуществлено эфиопской или частной французской компанией.

Статья 7 оговаривала право Англии, Италии и Эфиопии иметь по одному представителю в правлении французской железнодорожной компании. Аналогичную привилегию получала Франция в правлениях английских и итальянских компаний, которые могли быть образованы «для строительства железных дорог, идущих из любой точки Эфиопии в любую точку прилегающих к Эфиопии английских и итальянских владений» [18, с. 24]. В частности, за Англией, в соответствии со статьей 9 договора, сохранялось право воспользоваться в случае надобности разрешением Менелика II прокладывать линию от Британского Сомали до границ Судана, но после предварительного согласия Франции и Италии.

История заключения этого соглашения свидетельствует, что три империалистические державы договорились между собой о разделе суверенного государства на сферы влияния, решив этот вопрос за его спиной. После подписания договора его участники лишь сообщили Менелику II о содержании заключенной закулисной сделки. В дальнейшем каждая из трех держав стремилась укрепить свои позиции в тех сферах влияния, которые она приобрела по этому соглашению.

Главная задача французоз заключалась в завершении строительства железной дороги Джибути — Аддис-Абеба. Подписанный в 1906 г. договор не сгладил разногласий между Менеликом II и Францией по этому вопросу. Император не дал разрешения французской компании продолжить дальнейшее строительство линии от Дыре-Дауа до Аддис-Абебы. Тогда в начале 1907 г. французское правительство направило в Эфиопию своего министра — резидента в Каире А. Клобуковского со специальной миссией. Министр иностранных дел Франции С. Пишон в инструкции названному выше дипломату указывал на необходимость заключения с Менеликом II соглашения о создании новой компании по постройке второго участка железной дороги [11, 1955, т. X, № 447, с. 722]. Отправляя А. Клобуковского в Аддис-Абебу, французские дипломаты полагали, что

его миссия продлится по крайней мере до октября 1907 г., но переговоры с Менеликом II, начавшиеся в июне, затянулись. Следует отметить, что это были последние переговоры, происходившие при личном участии императора, который вскоре серьезно заболел [14, с. 57].

Между тем французская железнодорожная компания осталась в крайне стесненном финансовом положении. К. Н. Лишин в своих донесениях из Аддис-Абебы в 1903—1905 гг. неоднократно сообщал, что эксплуатация построенных участков не покрывает расходов и «не приносит ни одного процента на затраченный капитал» [3, д. 158, л. 14]. Одновременно он предсказывал вероятность в близком будущем банкротства этого французского предприятия [3, д. 164, л. 73].

Компания предпринимала отчаянные усилия, чтобы выпутаться из трудностей. Так, она пыталась укрепить свои финансы путем введения в конце 1906 г. дополнительно 10-процентного сбора с грузов. Но эти действия вызвали протесты со стороны купцов, которые прекратили пользоваться услугами железной дороги. В начале 1907 г. сбор был отменен. Все попытки компании добиться рентабельности дороги ни к чему не привели. В июне 1907 г. французское правительство, разочаровавшись в ее способности вести дело собственными средствами, объявило компанию несостоятельной и заявило о ее ликвидации [17, с. 385].

Несмотря на эти финансовые перипетии, А. Клобуковский продолжал переговоры с Менеликом II по вопросу заключения договора о постройке второго участка железной дороги. В январе 1908 г. император дал разрешение на создание новой смешанной франко-эфиопской компании по эксплуатации железнодорожной линии Джибути—Дыре-Дауа и на продолжение ее строительства до Аддис-Абебы [16, с. 370]. 24 марта 1908 г. врач Менелика II, французский подданный Витальен, организовал компанию по строительству железной дороги.

Французское правительство и Менелик II приняли участие в создании основного капитала этой акционерной компании. Все товары, провозимые по железной дороге, наряду с таможенными сборами облагались 6-процентной пошлиной, при этом 4% поступали в пользу акционерной компании, а 2% — в казну Эфиопии [3, д. 173, л. 4]. Французская сторона вынуждена была пойти на крупные затраты, чтобы погасить убытки и долги прежней компании. В Париже также согласились на первом этапе эксплуатации дороги выдавать вновь созданной компании в случае нужды денежные авансы [3, д. 173, л. 4].

Обеспечив себе солидную финансовую базу, компания франко-эфиопской железной дороги в начале 1910 г. возобновила работы по строительству второго участка, которые успешно продолжались [3, д. 176, л. 103]. К началу первой мировой войны линия была доведена до деревни Акаки, находившейся

в 23 км от Аддис-Абебы, затем работы приостановились. Лишь в 1917 г. столица была наконец соединена с побережьем Красного моря железной дорогой протяженностью 712 км. Вдоль нее были протянуты телеграфная и телефонная линии, соединившие Аддис-Абебу с Джибути.

Завершив строительство этой дороги, Франция укрепила свои позиции в Восточной и Центральной Эфиопии [5, с. 66]. В дальнейшем французское правительство прежде всего стремилось сохранить статус-кво, предусмотренное договором 1906 г. В итоге Франция полностью восстановила свое влияние в Эфиопии, что позволило ей иметь прочные позиции в этом районе Африки в течение ряда лет.

Что касается взаимоотношений трех держав после заключения договора 1906 г., который определил и судьбу железной дороги, то между ними порой возникали трения (в связи с нарушением той или иной стороной взятых на себя обязательств), но ни одна из них не помышляла о денонсировании договора. И только в обстановке начавшейся первой мировой войны Италия, затеяв циничный торг за свое присоединение к одной из двух враждующих коалиций, потребовала пересмотра соглашения об Эфиопии 1906 г. Она выдвинула тогда целую программу колониальных притязаний в Африке, которая была предъявлена Англии и Франции. В ней, в частности, Италия потребовала уступки в свою пользу Французского Сомали и передачи контроля над железной дорогой Джибути — Аддис-Абеба, строительство которой, как отмечалось выше, было к этому времени уже завершено. Однако англичане и французы отвергли эти притязания.

Таким образом, договор 1906 г. оставался основой, на которой Англия, Франция и Италия строили свои отношения в Эфиопии вплоть до окончания первой мировой войны.

## Л и т е р а т у р а

1. Ленин В. И. Тетради по империализму.— Т. 28.
2. Александров В. А., Зусманович А. З. Абиссиния. М., 1936.
3. Архив внешней политики России. Фонд «Политархив».
4. Васин И. И. Политика капиталистических держав в Эфиопии (80—90-е годы XIX века). М., 1974.
5. Вобликов Д. Р. Французская железнодорожная концессия в Эфиопии.— Краткие сообщения Института народов Азии АН СССР. М., 1963, № 56.
6. Кохановский А. И. Абиссиния (Доклад министру иностранных дел С. Д. Са-зонову 1 июня 1913 г.).— Новый Восток. М., 1922, № 1.
7. Новое время. СПб.
8. Центральный государственный архив Военно-Морского Флота СССР. Ф. 417, оп. 1, д. 2427.
9. Цыпкин Г. В. Менелик II — император Эфиопии.— Азия и Африка сегодня. 1972, № 6.
10. Ягья В. С. Эфиопия в новейшее время. М., 1978.
11. Documents Diplomatiques Français. 1871—1914. 2-ème série (1900—1911). P., 1930—1955.
12. Felcourt E. L'Abyssinie. Agriculture, chemin de fer. P., 1911.

13. *Keller C.* Alfred IIg. Lpz., 1918.
14. *Marcus H. G.* The Life and Times of Menelik II. Ethiopia. 1844—1913. Oxf., 1975.
15. *Morié L. J.* L'Histoire l'Ethiopie (Nubie et Abyssinie). Vol. 1—2. P., 1904.
16. *Pankhurst R.* The Franco-Ethiopian Railway and Its History.—Ethiopia Observer. 1963, vol. VII, № 4.
17. *Pankhurst S.* The Beginning of Modern Transport in Ethiopia.—Ethiopia Observer. 1957, vol. 1, № 12.
18. Une Route imperiale française menacée en mer Rouge. Les conversation franco-italiennes et l'Ethiopie. P., 1934.