

Afryką Wschodnią). Niemcy usadowili się też w Togo, w Afryce Południowo-Zachodniej. Na terenie Oceanii kupili w 1899 roku od Hiszpanii Karoliny, Mariany i Wyspy Marshalla, opanowali także Samoa Zachodnie i północno-wschodnią część Nowej Gwinei (tzw. Ziemia Cesarza Wilhelma). W Chinach wydzielili dużą enklawę w Qiaozhou nad Morzem Żółtym.

KOLONIE INNYCH PAŃSTW

Mniejszymi imperiami kolonialnymi dysponowały także:

– Portugalia, która rozszerzyła swoje, istniejące od XV wieku posiadłości w Afryce w głąb lądu i dysponowała Angolą, Mozambikiem, Gwineą Portugal-

ską, Wyspami Zielonego Przylądka, Wyspami Świętego Tomasza i Książęcą, a w Azji Timorem Portugalskim, Makau i trzema enklawami w Indiach z Goa na czele.

– Hiszpania, która w Afryce władała wyspami Fernando Po i Annobón – dziś, wraz ze skrawkiem lądu stanowiącymi Gwineę Równikową. Na początku XX wieku Hiszpania podbiła tereny Río de Oro (Sahary Zachodniej), uzyskała też w 1912 protektorat nad częścią Maroka;

– Belgia – od 1884 roku posiadała Kongo, formalnie stanowiące jej kolonię dopiero od 1908 roku;

– Włochy – w drugiej połowie XIX wieku opanowały Erytreę oraz część wybrzeży Somalii (późniejsze Somali Włoskie). Próba podboju Etiopii (1896) zakończyła się katastrofą armii włoskiej pod Aduą. Przez następnych 39 lat Rzym wystrzegał się atakowania tego kraju;

– Stany Zjednoczone Ameryki, które po zwycięstwie nad Hiszpanią w 1898 roku podporządkowały sobie Kubę, Filipiny, Puerto Rico, a nadto domagały się zwiększenia możliwości swojej ekspansji w Chinach.

ROSJA

U progu stulecia Rosja nadal uchodzi za prawdziwe mocarstwo – choć już wkrótce

Reklama maszyny do pisania

ki pokojowe po wojnie rosyjsko-tureckiej z lat 1877-78, trzeba było sobie radzić z rozbieżnymi interesami państw bałkańskich, co dyplomacji carskiej niespecjalnie wychodziło.

W Azji Rosja umacniała swe pozycje na Kaukazie i w Azji Środkowej, pilnowała swych interesów w Persji i Afganistanie, uzyskiwała kolejne koncesje w Chinach czyhajac na ich rozbiór i prowadziła skomplikowane gry dyplomatyczne na Dalekim Wschodzie. Jedną z nich była wymierzona przeciw Wielkiej Brytanii sprzedaż Alaski Stanom Zjednoczonym (1867), inną – oddanie Japonii Wysp Kurylskich w zamian za południową część wyspy Sachalin (1875).

Wspomniany kongres berliński (1878) był początkiem końca sojuszu trzech cesarzy, który od Kongresu Wiedeńskiego (1815) zamroził układ sił w Europie. Od 1890 r. Rosja zaczyna prowadzić politykę zbliżenia z Francją, czego ostatecznym rezultatem będzie Ententa i układ sojuszy w okresie I wojny światowej. Podłożem zbliżenia Petersburga z Paryżem jest owocna współpraca gospodarcza. To dzięki kapitałom francuskim pod rządami Sergiusza Wittego jako ministra finansów przemysł rosyjski rozwija się w „amerykańskim” tempie. Owoce tego rozwoju są jednak zmarnowane na skutek szeregu nierozwiązanych problemów społecznych (które już wkrótce dadzą o sobie znać z dużą mocą) oraz przyrostu liczby ludności: między 1880 a 1914 wzrosła z 98 do 175 milionów.

NIEMCY MIAŁY NAJSILNIEJSZĄ ARMIE LĄDOWĄ,

klęski w wojnie z Japonią przekonają wszystkich, że kolos ma gliniane nogi. Mikołaj II kontynuuje politykę imperialną w Europie starając się poszerzyć swą strefę wpływów na całość ziem zamieszkałych przez wyznawców prawosławia. Dotąd odbywało się to głównie kosztem Turcji, po kongresie berlińskim ustalającym warun-

USA – NARODZINY POTĘGI

Ogromna fala imigracyjna stanowiła podstawowy czynnik niezwykle szybkiego wzrostu gospodarczego USA w pięćdziesięciolecie poprzedzającym wybuch I wojny światowej (liczba ludności tego kraju wzrosła z 38 mln w 1870 do 97 mln w 1913 roku). W latach 1870-1900 połowa przyrostu ludności

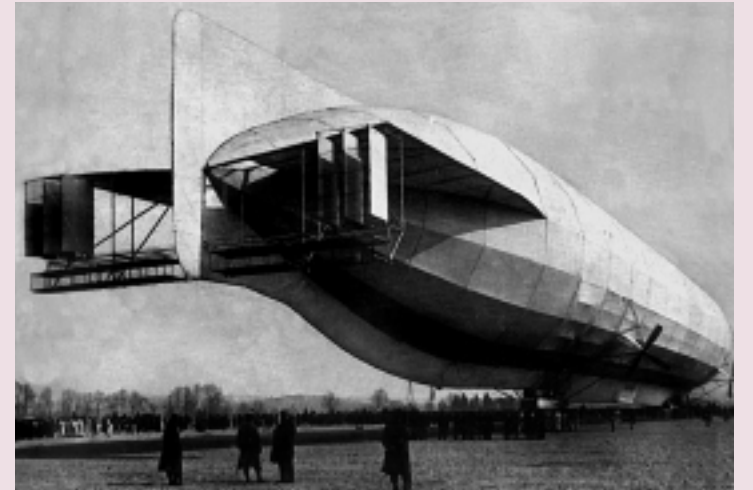
Sterowce

Setki gapiów zebrały się 20 lipca 1900 roku nad Jeziorem Bodeńskim, by oglądać jak 62-letni baron Ferdinand von Zeppelin spróbuje przelecieć nad jeziorem swoją przypominającą cygaro dziwną maszyną długości 128 metrów(!) i średnicy 11 m, ze zbiornikami wypełnionymi wodorem, napędzaną dwoma silnikami Daimlera o mocy 16 KM każdy. Sterowiec powoli wznosił się w przestworza na wysokość 400 metrów i z szybkością 32 km/h poleciał w stronę przeciwległego brzegu. Po 17 minutach jednak pękła powłoka z impregnowanej tkaniny, zlał się ster wysokości i pojazd spadł do jeziora. Konstruktor wyszedł z katastrofy cało.

Taki był początek jednej z bardziej romantycznych historii w dziejach podboju przestworzy. Sam pomysł sterowca przypisuje się czasem Archimedesowi (IV w. p.n.e.), częściej francuskiemu inżynierowi Henry'emu Giffardowi (1851). Ale ideę urzeczywistnił dopiero Zeppelin, który po przejściu w 1895 r. na wojskową emeryturę z własnych funduszy wybudował pierwszy sterowiec oznaczony symbolem LZ 1 (Luftschiff Zeppelin 1). Niepowodzenie go nie załamało. Jeszcze w październiku 1900 roku, naprawiwszy swój pojazd, kilkakrotnie okrążył nim jezioro, latając przez ponad półtorej godziny, a w 1906 roku rozpoczął we Friedrichshafen seryjną produkcję sterowców. W 1907 roku nad Berlinem odbył się udany pokaz przelotu nad miastem nowego sterowca „Perceval” (dł. 40 m, silnik o mocy 90 KM, zbiorniki mieściły 2500 m³ gazu). Nie spała konkurencja – w 1909 roku sterowiec „Clément-Bayard” odbył lot nad Paryżem, a w 1912 Włosi postanowili wybudować całą flotyllę sterowców.

Nie obyło się bez tragedii. W 1909 roku sterowiec z dwoma pilotami rozbił się o zbocze góry koło Fiume, w 1911 „Deutschland” rozpadł się podczas lotu inauguracyjnego. Ale fascynacja była tak mocna, iż Zeppelinowi udało się powołać do życia specjalną Fundację do popierania rozwoju sterowców, która zebrała 16 mln marek. Wybudowany w 1913 roku kolejny model „LZ” miał już 160 m długości, 16 m szerokości i napędzany był 4 silnikami o mocy 205 KM każdy. Niemcom sownie się to opłaciło. Na początku I wojny światowej sterowce stały groźną bombą nad Londyn, Paryż i Dunkierkę.

W 1917 roku Zeppelin zmarł, ale jego wynalazek rozwijał się; zdarzały się wprawdzie wypadki, ale stosunkowo niegroźne. W 1919 roku dokonano pierwszego przelotu zeppelinem nad Atlantykiem; w 1926 Amundsen w poszukiwaniu Nobilego dotarł sterowcem nad Biegun Północny; w 1929 H. Eckner odbył brytyjskim sterowcem podróż dookoła świata. Wybudowany w 1928 roku sterowiec „Graf Zeppelin” okrążył rok później kulę ziemską w 29 dni, a w ciągu 10 lat służby odbył 590 lotów, w tym 144 przez Atlantyk, przewożąc 133 tys. pasażerów. Katastrofa przysłała w 1937 roku. Wybudowany rok wcześniej dla zademonstrowania potęgi Niemiec ogromny sterowiec „Hindenburg” (dł. 245 m) w nocy z 5/6 maja wybuchł podczas lądowania w Lakehurst (USA). 97 pasażerów i 35 osób załogi zginęło. Zeppeliny wycofano z komunikacji. W końcu lat 80. biuro projektowe firmy Luftschiffbau Zeppelin z Friedrichshafen (po 50 latach zajmowania się produkcją radarów) wznowiło prace nad sterowcami, już bezpieczniejszymi, bo z silnikami na hel. Wybudowano w 1997 r. prototyp (dł. 75 m, szybkość 130 km/h, może się utrzymać w powietrzu 14 godzin). Z ekspertów wynika, że loty na odległość do 10 tys. km powinny być bezpieczne i ekonomiczne, zwłaszcza w transporcie towarowym. Prócz Niemców do budowy sterowców przystąpili też Holendrzy. A więc renesans? (sc)



Jeden z pierwszych zeppelinów utrzymujących regularne połączenia pasażerskie, 1913 r.



ALE PODCZAS PRZECIĄGAJĄCEJ SIĘ WOJNY MOGŁY ZOSTAĆ ODCIĘTE OD DOSTAW SUROWCÓW

wywołana była imigracją (16,25 mln ludzi w tym okresie). Obok imigracji z krajów anglosaskich, Niemiec i Skandynawii, pojawiła się w drugiej połowie XIX wieku imigracja włoska, słowiańska (głównie z Austro-Węgier), żydowska (z Rosji i Austro-Węgier). Na zachód USA przybywali imigranci z Chin i Japonii.

Najmniejsze trudności integracyjne mieli przybysze z krajów prote-

stanckich, zwłaszcza z Wysp Brytyjskich. W dalszym ciągu zasilali oni nieformalną, ale decydującą o wszystkim, co działo się w Stanach Zjednoczonych, kategorię *wasps* (jest to skrót od słów: White Anglo-Saxons Protestants, czyli biali protestanci pochodzenia anglosaskiego) i przeciwstawiani byli katolickim Irlandczykom, Polakom, Włochom i – oczywiście – ludności kolorowej, niezależnie od jej wyznania.

Druga połowa XIX wieku przyniosła ostateczne ukształtowanie się sieci kolejowej w USA, co pozwoliło szybko zagospodarować cały obszar kraju. W 1913 roku USA były już pierwszym mocarstwem przemysłowym świata. Wydobywano tam 34 mln ton ropy naftowej (na 54 mln ton wydobycia światowego), 517 mln t węgla kamiennego, wielkie ilości innych kopalin. Ogromny wzrost produkcji przemysłowej wywo-