**Министерство образования и науки Российской Федерации**

ГОУ ВПО

**«Камчатский Государственный Университет им. Витуса Беринга»**

Кафедра Всеобщей Истории

**Курсовая работа**

**Тема: «Образ монополиста в эпоху империализма в американской литературе начала ХХ века».**

Выполнила студентка

4 курса

социально - экономического факультета

группы ИА-03

Толман Надежда

Проверил: старший преподаватель

Кошкарева С. Г.

г. Петропавловск – Камчатский, 2007 г.

**Содержание:**

Аннотация…………………………………………………………………………3

Введение…………………………………………………………………………...4

Глава 1

Империалистическая система: сущность и национальные особенности (на примере США)……………………………………………………………………………....7

* 1. Становление монополистического капитализма в конце XIX – начале XX в. и его характерные черты……………………………………………7
  2. «Америка – страна возможностей» (переход к монополистическому капитализму в США)……………………………………………………..15

Глава 2

Образ монополиста в американской литературе начала XX в……………….26

2.1. Фрэнк Каупервуд – представитель финансовой олигархии (по роману Т. Драйзера «Финансист»)…………………………………………………………26

2.2. «Американская мечта» в романе Эптона Синклера «Автомобильный король»…………………………………………………………………………...35

Заключение……………………………………………………………………….42

Список источников и литературы………………………………………………44

**Аннотация:**

This work consists of introduction, abstract, two chapters, each of them include two paragraphs, inference and list of literature.

This work investigates development of imperialism. Also there is research of national American capitalism. The second chapter is devoted to characters of monopolists in American literature.

**Введение:**

Некоторые люди задают вопрос: «Зачем нужно изучать историю?». Можно привести большое количество доводов в пользу исторической науки. История помогает воспитывать всесторонне развитую гармоничную личность и другие, но пожалуй одной из важнейших функций истории как науки является то, что полагаясь на опыт прошлого мы можем предсказывать, прогнозировать наше будущее. После краха советской системы наша страна вновь встала на путь капиталистического развития общества, нам приходится заново проходить этапы становления капиталистической системы. Вот почему изучение опыта других стран может облегчить и ускорить данный процесс. Период монополистического капитализма или империализма, как называют его некоторые исследователи, является одним из интереснейших в мировой истории. Он заложил основы современного, развитого гражданского общества. Это очень противоречивый этап в истории человечества. В нем переплетаются идеи свободы, индивидуализма каждой личности и переход к массовому, конвейерному производству; свобода предпринимательской деятельности и протекционистская политика государств; это время становления мировой экономики в ее современном виде; именно в начале XX века появилось множество изобретений, без которых мы не представляем повседневную жизнь. Изучению вышеупомянутых процессов посвящено огромное количество работ во всех уголках мира. Не осталось не одной страны, которую бы не затронуло данное явление.

Одним из главных теоретиков империализма стал В.И.Ленин, он провел анализ многих работ современников и создал труд, в котором обобщил знания о монополистическом капитализме. Ленин трактовал природу империализма с точки зрения формационного подхода (когда-то разработанного К.Марксом), он выделил пять признаков империализма. Вся советская историческая наука в исследовании монополистического капитализма не отступала от формационного подхода, и свято верила в признаки империализма, выделенные Лениным.

С изменением политического строя в отечественной науке произошел пересмотр данной проблемы. Современные исследователи отказались от формационного подхода, после перестройки им стали доступны труды зарубежных исследователей по данной проблеме. В данной работе была предпринята попытка показать характерные черты монополистического капитализма не только в свете формационного подхода, представленные трудом В.И.Ленина и советских историков Л.Л. Зорина, С.Г. Лившиц, Ю.П. Зотова, В.И.Кунина, Ю.Кочеврина и других. В данной работе представлены труды зарубежных ученых Э. Хобсбаума, Макса Лернера. Они рассмотрели империализм как новый этап в развитии человеческой цивилизации, охарактеризовали его влияние на экономическую, политическую и идеологическую жизнь общества. Также одна глава в работе посвящена исследованию образа монополиста в американской литературе начала XX века в романе Т.Драйзера «Финансист» и Э.Синклера «Автомобильный король».

Объектом исследования данной работы является империализм как период цивилизационного развития западного общества. Предметом – монополистический капитализм в американской истории и литературе. Хронологические рамки включают период с конца XIX века и начало XX. Целью данного исследования является раскрыть особенности развития монополистического капитализма в американской истории и культуре.

Задачи:

1. исследовать становление монополистического капитализма в XIX - начале XX века, выявить его характерные особенности.
2. рассмотреть на примере отдельно взятой страны (США) переход к империализму.
3. раскрыть образ финансового олигарха на примере героя романа Т.Драйзера «Финансист».
4. показать становление монополиста на примере Г.Форда по роману Э.Синклера «Автомобильный король».

В исследовании были применены анализ исторических источников, хронологический метод, метод сравнительного анализа и обобщающий метод. Работа состоит из введения, двух глав, в каждой по два параграфа, заключения и списка литературы.

**Глава 1**

**Империалистическая система: сущность и национальные особенности (на примере США).**

*1.1. Становление монополистического капитализма в конце XIX – начале XX века и его характерные черты.*

Слово «империализм», несомненно, появилось впервые как одно из выражений, использовавшихся политиканами и журналистами в 1890-х годах в спорах о колониальных завоеваниях, именно тогда оно приобрело и экономический смысл, ставший концептуальным и неотъемлемым. Поэтому ссылки на древние формулировки из политической и военной риторики, на которых якобы основано происхождение этого слова, являются беспочвенными. Империализм – это новое явление XIX века. Это слово не встречается в трудах К.Маркса (так как он умер в 1883 г.), впервые вошло в политический словарь в Великобритании в 1870-е годы и в то время считалось неологизмом. К 1900 году интеллектуалы начали писать книги об империализме. Короче говоря, это был новый термин введенный для обозначения нового явления. Этот очевидный факт является достаточным основанием для опровержения одного ошибочного мнения, высказанного в ходе напряженных идеологических споров по поводу «империализма». Сторонники его утверждали, что здесь нет ничего нового. Аргументы, связанные с этим сложным вопросом несколько противоречивы и запутаны, дело в том, что большинство аргументов относится не к событиям 1875-1914 годов, а к марксизму. Причиной этому стала работа В.И.Ленина «Империализм как последняя стадия капитализма».критический анализ империализма, данный в работе Ленина, стал основой революционного учения, принятого после революции 1917 года всеми коммунистическими движениями. В Большой Советской энциклопедии дается такое определение: «Империализм (от лат.imperium – власть, господство ), монополистический капитализм – высшая последняя стадия развития капитализма, канун социалистической революции. Переход к империализму произошел на рубеже 19 и 20 веков, когда капитализм претерпел качественные изменения, и в главных капиталистических странах сложилось господство монополий. В.И.Ленин определил основные экономические признаки империализма:

«1) Концентрация производства и капитала, дошедшая до такой ступени развития, что она создала монополии, играющие решающую роль в хозяйственной жизни;

2) слияние банковского капитала с промышленным и создание на базе этого «финансового капитала»,финансовой олигархии;

3) вывоз капитала, в отличие от вывоза товаров, приобретает особое значение;

4) образуются международные монополистические союзы капиталистов, делящие мир;

5) закончен территориальный раздел земли между крупнейшими капиталистическими державами».[2, с. 452]

Суть ленинского анализа (откровенно основанного на трудах многих авторов того времени), состоит в том, что империализм как новое явление имеет экономическую основу, созданную совершенно новой фазой капитализма, которая, наряду с другими событиями, привела к территориальному разделу мира между великими капиталистическими державами на их официальные и неофициальные колонии и сферы влияния. Противоречия между капиталистическими державами, вызвавшие раздел мира, породили также и первую мировую войну. В настоящее время многие отечественные историки отказались от формационного подхода к изучению истории. Но исследователь должен понимать, что и в ленинской концепции есть рациональное зерно. Неправильно отрицать тот факт, что раздел мира имел под собой экономические основания. Важнейшим фактором, характерным для XIX века, являлось создание единой глобальной экономики, постепенно проникавшей в самые отдаленные уголки мира. Образование и уплотнение мировой сети коммуникаций, экономических операций, потоков товаров, денег и людей, связывавших развитые страны между собой и остальным миром. Без всего этого не было бы причин для европейских государств проявлять особый интерес к обстановке в бассейне реки Конго или вести дипломатические споры по поводу какого-нибудь атолла в Тихом океане. Такая глобализация экономики не была новым явлением, но она значительно ускорилась в период империализма. Так экспорт стран Европы в 1848-185 гг. вырос больше чем в 4 раза, а затем еще удвоился к 1915 году. Мировое торговое судоходство выросло в 1840-1870-х годах с 10 до 16 млн. тонн, затем удвоилось за последующие 40 лет. Мировая сеть железных дорог выросла с несколько более 200 000 км (в 1870-е годы) до более чем 1 млн. км – перед Первой Мировой войной. Такой рост и уплотнение транспортной сети вовлекали в мировую экономику даже окраинные и отсталые страны и создавали в отдаленных районах новые очаги интересов для старых центров богатства и развития.

XIX век привлекает огромное внимание историков, как любителей, так и профессионалов; писателей, специализирующихся в области культуры, литературы и искусства; биографов; создателей фильмов и телевизионных программ. Указанный период не только был определяющим для развития современной культуры, но и обозначил направления многих дискуссий по истории национальной и международной: об империализме; о развитии лейбористского и социалистического движения; о причинах упадка экономики Великобритании; о природе происхождения русской революции и др.

История капитализма началась с решительного двойного прорыва, совершенного сначала первой промышленной революцией в Британии, открывшей безграничные возможности системы производства, введенной с целью экономического роста и глобального распространения нового строя, а затем – франко-американской политической революцией, установившей основные модели общественных институтов буржуазного общества. Суть девятнадцатого столетия – это перемены в жизни и в перспективах стран региона Северной Атлантики, составивших сердце мирового капитализма. Все страны, за исключением самых отсталых и окраинных, были захвачены, хотя бы отчасти, этими глобальными преобразованиями. Зона развитой и развивающейся промышленности увеличилась как в Европе, после промышленной революции в России и в таких странах, как Швеция и Нидерланды; так и Северной Америке и даже в Японии. Международный рынок профилирующих товаров вырос в громадной степени: в период 1880-1913 годов международная торговля этой продукции почти утроилась, благодаря чему выросло производство, усилилась специализация стран в области производства товаров и их интеграции в мировой рынок. Так Канада присоединилась к главным мировым производителям пшеницы в 1900 году, и ее валовой сбор зерна увеличился с 52 млн. бушелей в 1890-е годы до 200 млн.- в 1910-1913 г.г. Также в экономическую географию вошли Баку, Донбасс, Иоганнесбург, Буэнос-Айрес. Отсюда следует, что мировая экономика стала более плюралистской, чем до этого. Британия уже не была единственной в мире индустриальной и полностью индустриализированной страной. Если рассматривать объем промышленного производства четырех главных развитых стран, то на долю США приходилось 46 % всего объема, на долю Германии – 23,5 %, Британии – 19,8 %, Франции – 11% [23. с. 76]. XIX век был век соперничества государств. Несмотря на то, что Британия утрачивала свои позиции мирового лидера в промышленном производстве, она компенсировала отставание растущей финансовой зависимостью многих стран от лондонских банков. Мало того, что Лондонский Сити служит « коммутатором и распределителем» международных и коммерческих операций, так что одна только стоимость всех торговых и финансовых услуг почти покрывало крупный торговый дефицит Британии, составлявший 137 млн. фунтов стерлингов. В добавление к этому, огромные капиталовложения Британии в других странах и ее торговое судоходство еще усиливали ее центральное положение в мировой экологии, делавшее Лондон столицей мира, а фунт стерлингов – мировой валютой. На мировом финансовом рынке Британия сохраняла подавляющее превосходство.

Следующей, самой очевидной, характерной чертой мировой экономики была техническая революция. Как все мы знаем, это было время, когда частью современного образа жизни стали телефон и беспроволочный телеграф, фонограф, кино, автомобили и самолеты, не говоря уже о таких достижениях науки и техники, проникавших непосредственно в домашнюю жизнь, как пылесосы (1908 год) или аспирин (1899 год), оказавшим самым универсальным лекарством из всех, когда-либо изобретенных человеком. Не следует забывать и о самой полезной машине всех времен – скромном велосипеде. Подводя итог этому впечатляющему списку достижений науки и техники, не будем забывать, что своё настоящее развитие и оценку они получили лишь позднее. Для современников живших в XIX веке, главное новшество представляли результаты совершенствование достижений первой промышленной революции, полученные путем улучшения испытанной техники века чугуна и паровых машин, замененных сталью турбинами. Главную роль, особенно в странах с новой, динамично развивающиеся экономикой, стали играть новые отрасли промышленности, основанные на использовании электричества, химии, двигателей внутреннего сгорания и т.п. В 1907 г. Генри Форд начать выпускать свою знаменитую «Модель Т». В период 1880-1913 годов в Европе было построено столько же километров железной дороги, сколько их было проложено в годы расцвета железнодорожного строительства, т.е. в 1850-1880 гг. Франция, Германия, Швейцария, Швеция и Нидерланды за эти годы более чем удвоили длину своей сети железных дорог. Британия осуществила свой последний промышленный триумф, обеспечив в период с 1870-1913 годов фактически монопольное положение своего судостроения путем совершенствования достижений Первой промышленной революции. Так что новая промышленная революция скорее увеличила и усилила достижение предыдущей революции, но не заменила их.

Четвертая характерная особенность состояла в осуществлении двойной трансформации капиталистического предприятия, т.е. в преобразовании его структуры и его способа работы. Это явление включало, во-первых, концентрацию капитала и рост предприятия в таких масштабах, которые сделали наглядной разницу между «бизнесом и крупным бизнесом», сокращение свободной конкуренции и другие перемены. Во-вторых, происходила систематическая рационализация производства и внедрение «научных методов» не только в технологию, но и в организацию труда и в ведение отчетной документации.

Пятая особенность состояла в коренном преобразовании рынка потребляемых товаров, подразумевавшем полное изменение его качественных и количественных характеристик. В связи с ростом населения, его реальных доходов и масштабов урбанизации рынок товаров массового спроса, представленный до этого продуктами питания и одеждой, т.е. товарами первой необходимости, стал все больше заполняться промышленными потребительскими товарами. Поэтому именно фордовская «модель Т», а не «Роллс-ройс» произвела революцию в автомобилестроении. В это же время революционно новая техника и результаты политики империализма позволили создать ряд новых товаров и услуг для массового рынка – от газовых плит, появившихся в Британии во многих рабочих квартирах, до велосипедов, кино и бананов, практически не известных до 1880-х годов. Одним из наиболее заметных достижений стало создание средств массовой информации, которые впервые в истории действительно отвечали этому названию. В 1890-е годы одна из британских газет впервые достигла миллионного тиража.

Все это преобразовало не только само производство (которое стало называться «массовым производством»), но также и распределение товаров, путем введения, например, продажи в кредит или в рассрочку. С 1884 г. В Британии начали продавать чай в стандартных пачках. Это простое изобретение позволило создать состояние немалому числу воротил бакалейного бизнеса. Среди этих был и сэр Томас Липтон, богатства которого обеспечили ему дружбу с королем Эдуардом VII. Отделения фирмы «Липтон» начали создаваться в 1870 году, а в 1899 году их насчитывалось уже 500 [23, с. 79].

С указанной выше пятой особенностью была непосредственно связана шестая особенность: большой относительный и абсолютный рост «третьего сектора» экономики и количества рабочих мест в офисах, магазинах и др. подобных общественных и частных предприятиях. Достаточно убедиться в этом на примере Великобритании, которая находилась на пике своего развития, доминировала в мировой экономике и обходилась при этом до смешного малым количеством работников аппарата управления: « так, в 1851 году было 67 000 чиновников в государственных служб и 91 000 человек, занятых в офисах коммерческих фирм (почти все - мужчины), а в государственном секторе – 120 тыс. количество работников коммерческого сектора, исчисляемое в процентах от всего работающего населения, выросло с 1851 г. по 1911 г. в пять раз» [23, с. 80].

И последняя, седьмая особенность, которую здесь необходимо отметить: растущее слияние экономики с политикой, означавшее увеличение влияния правительства и государственного сектора на традиции индивидуализма и частного предпринимательства. Фактически это было одним из проявлений отступления экономики от рынка свободной конкуренции, служившей идеалом, а до некоторой степени реальностью капитализма середины XIX века.

Раздел земного шара между горсткой государств явился самым последним выражением растущего деления мира на сильных и слабых, «передовых» и «отсталых». В период 1676 – 1915 годов примерно 25% всей суши земли были распределены в качестве колоний между полудюжиной государств. Британия увеличила свои владения на 4 млн. квадратных миль; Франция – примерно на 3,5 млн.; германия приобрела более 1 млн.; Бельгия и Италия – несколько меньше. США приобрели около 100 тыс. квадратных миль за счет Испании; Япония – примерно столько же за счет Китая, России и Кореи. Старые африканские колонии Португалии увеличились на 300 тысяч квадратных миль; Испания, чьи владения явно уменьшились, все же ухитрилась прихватить каменистые земли Марокко и в Западной Сахаре. Из всех главных колониальных империй только Голландия не сумела приобрести новые земли и ограничилась расширением и укреплением своего контроля над островами Индонезии, которые уже официально числились ее «собственностью». Еще также Швеция ликвидировала свою колонию – остров в Вест-Индии, продав его Франции; и Дания готовилась поступить так же, сохраняя пока Исландию и Гренландию в качестве зависимых территорий.

Выше были указаны в характерные черты империализма в области экономики, но нельзя пройти мимо других сфер жизни метрополий и колоний. В связи с колониальными захватами появилось чувство превосходства, объединявшее белых людей Запада, как богатых так и средний класс и бедных. В Дакаре или Момбасе самый скромный клерк чувствовал себя господином и пользовался уважением как «джентльмен». Дело заключалось в том, что если даже идеология государства требовала хотя бы потенциального равенства, то эти благие намерения отступали перед возможностью главенствовать.

Влияние метрополий на зависимые страны было сильным и глубоким, даже если не ощущалась прямая оккупация; обратное влияние колоний было незначительным, во всяком случае – отнюдь не жизненно важным для метрополий. Например, Куба полностью зависела от цен на сахар и от желания США импортировать его, тогда как любая развитая страна, например Швеция не испытывала бы каких-то особых неудобств, если бы весь сахар карибских стран вдруг исчез с рынка, потому что ее импорт сахара был связан не только с этими странами.

Империализм был не только политико-экономическим, но и культурным явлением. Завоевание земного шара «развитым» меньшинством преобразовало идеи, идеалы и художественные образы коренного населения, изменившихся под действием силы и новых государственных учреждений, под влиянием нового образа жизни и новых примеров поведения в быту. В зависимых странах все это мало затронуло население, кроме местных элит, хотя не стоит забывать, что в некоторых регионах именно империализм и связанное с ним христианское миссионерство создали возможности для выдвижения новых общественных слоев, получивших образование западного образца. Что касается элитных слоев общества зависимых стран, то им империализм принес «вестернизацию» образа жизни. Нередко представители элит сопротивлялись наступлению Запада, но все равно постепенно воспринимали его влияние, даже в тех случаях, когда они не принимали «вестернизацию» в целом. Таким ярким примером стал Махатма Ганди, признанный святым. Он был ярким противником всего британского, защищал традиции Индии, хотя получил образование на Западе. Самое сильное культурное влияние империализма осуществлялось через образование западного типа.

Обратное влияние зависимых стран на метрополии вылилось в таком явлении, как «экзотизм». В литературе появилось творчество таких писателей как Р. Киплинг, С. Ромер, К. Мэем. Мимолетные образы индейцев, дикарей не были документально точными, но они несли определенную идеологическую нагрузку, состоявшую в укреплении чувства превосходства «цивилизованных» стран над «первобытными».

Таков краткий обзор характерных черт промежутка истории, который принято называть империализмом или монополистическим капитализмом.

*1.2. «Америка – страна возможностей» (переход к монополистическому капитализму в США).*

Последнее десятилетие XIX века – время становления современной Америки – страны крупного массового производства и гигантских корпораций, городов с миллионным населением, общества с преобладанием наемного труда. Символами эпохи стали небоскрёбы, Бруклинский мост, поражающая воображение статуя Свободы в нью-йоркском порту. То была пора величайших открытий, прочно вошедших в нынешнюю жизнь: пишущая машинка и телефон, электричество и фонограф, автомобиль и трактор.

США на рубеже XIX – XX веков переживали переломный момент своей истории: на смену мелкотоварной, аграрной Америки свободной конкуренции пришла индустриальная, городская, монополистическая. Последнюю треть XIX века в исследователи все чаще называют экономической революцией. Повсеместное внедрение машин привело к созданию на их базе качественно нового, крупного массового производства. Вместе с ним появились новые формы организации, управления и финансирования хозяйства, что привело к возникновению капиталистических объединений. Становление массового производства содействовала революция в средствах связи: распространение телефона, телеграфа, самого дешёвого вида транспорта – железных дорог, что объединила все регионы страны, расширила внутренний рынок ставший массовым в мире. Использование машин способствовало громадному росту производства. За 1860 – 1900 года стоимость промышленной продукции выросла более чем в 5 раз. «К началу XX века США принадлежало около трети промышленного производства» [21, с. 6].

Последние десятилетия XIX века вошли в историю хозяйства США достижениями тяжёлой промышленности. Уже в 1870 году металлургия опередила все отрасли по капиталовложениям и заняла второе место по стоимости продукции [21, с. 6]. Широкий размах железнодорожного строительства, потребность в сельскохозяйственной технике заставили американцев перейти к массовому выпуску металлургической продукции. В 1880 году США добывали угля и выплавляли чугуна вдвое меньше, чем Англия. Через десятилетие они догнали её по чугуну, а к началу века производили 13,8 млн. тонн против английских 9 млн. тонн [21, с. 6].Тогда же было достигнуто мировое первенство по добыче угля. Если становление индустриального могущества Англии не отделимо от парового двигателя, то промышленная мощь Соединённых Штатов создавалась на качественно новой основе – электричество, автомобиль, химия.

Успехи электротехники связаны с именем Томаса А. Эдисона. Им созданы электрическая лампа (1879 г.), первая городская электростанция (Нью-Йорк, 1882 г.), трамвай (1886 г.). Первый в США автомобиль был создан в 1892 году Чарльзом Дюреем. Его усовершенствованная модель имела скорость 10 миль в час. На следующий год появились ещё две модели – Элвуда Хеинса и Генри Форда. В результате промышленных достижений США к началу XX века превратились в первую индустриальную державу мира, обогнав Англию по общему объёму производства, степени его концентрации. Американская промышленность располагала самым большим в мире внутренним рынком.

Территория США огромна и, конечно же, она не могла развиваться одинаково. США свойственны неравномерность экономического развития регионов, несомненно, Северо-Атлантические штаты самый развитый Индустриальный регион.

США стали мировым лидером эпохи крупного массового производства. Американские исследователи приводят несколько этапов становления крупномасштабного производства Соединённых Штатов. Сначала – массовые средства связи, транспорта (телеграф, телефон, железные дороги), они в свою очередь вызвали появление новых методов торговли, наконец, третий этап – приобретение массового характера самим промышленным производством. Железные дороги сыграли важную роль в американском хозяйстве второй половины XIX века. Соединив все регионы страны, они ускорили освоение Запада, способствовали переходу ферм к товарному производству, т.е. стимулировали создание единого внутреннего рынка. В 1869 г. вошла в строй первая Трансконтинентальная линия, а к началу XX века их было уже четыре. Общая протяжённость дорог превышало 200 тыс. миль или 40 % мировых путей [21, c. 15]. Размеры капиталовложений в железные дороги значительно превосходили промышленные инвестиции.

Появление массового дешёвого транспорта способствовало росту товарности как промышленных, так и аграрных регионов, что привело к настоящей революции в методах торговли. В середине XIX века в США исчезает традиционная фигура купца, характерная для сбыта и распределения товаров в течение столетий. Стали появляться новые предприятия массовой торговли – универсальные магазины.

Железные дороги раньше всего подверглись процессу объединения, став первым большим бизнесом США. К началу XX больше половины железнодорожных линий страны находились в руках финансовых групп: Вандербильта, Моргана, Гарримана, Гульда, Хилла и Пенсильванской дороги. Концентрация производства в промышленности выразилась в увеличении размеров предприятий. Мелким не хватало средств для использования новой технологии, позволяющей наладить массовый выпуск продукции. Крупное массовое производство требовало новых методов финансирования. На смену индивидуальному пришло коллективные, акционерные компании. В акционерных обществах или в корпорациях, как их называли в США, происходило распыление права собственности при концентрации управления, т.е. шел процесс социализации производства. Функция владения отделялась от функции управления. Которая становилась делом специалистов - администраторов. В середине XIX века появилась и начала набирать обороты профессия менеджмент. Национальным центром образования менеджеров явилась Гарвардская высшая школа деловой администрации. Крупное производство требовало планомерности не только внутри предприятия, но и в пределах отрасли, всего хозяйства. Масштабы экономики, массовость продукции, растущая взаимосвязь отраслей сделали невозможной самостоятельность отдельных предприятий. Рынку становится не под силу стихийно регулировать непомерно разросшиеся части капиталистического хозяйства. С массовым производством началось его регулирование сначала отдельной отрасли – пулами, потом синдикатами трестами.

В США с 1860-х годов стали создаваться союзы акционерных обществ - пулы,- временные соглашения между независимыми компаниями о единых ценах, тарифах, размерах производства в железнодорожном деле, промышленности. Их число быстро росло в 70-е годы. В 1872 году по инициативе компании «Стандарт Ойл» был создан первый нефтяной пул – «Petroleum Refinger’s Association», которому принадлежало 4/5 всей нефтепереработки страны. Но пулы, как правило, оказывались неустойчивыми, ибо разногласия участников, выход одного из партнеров разрушали союз. Однако они сыграли свою роль, подготовив условия для более тесного объединения – треста,- первой современной крупной корпорации.

Американское производство. В отличие от западноевропейского до начала XIX века, не испытывало трудностей в сбыте товаров. Благодаря емкому внутреннему рынку оно достигло таких размеров, каких не знал Старый Свет. Но с ними возникла и новая проблема – поиски наиболее эффективного управления производством столь крупного масштаба. Вот почему США стали родиной теории научного управления, по той же причине распространенной формой монополистических объединений в Америке оказались не синдикаты для регулирования торговли, а тресты, централизовавшие работу всей отрасли.

Акционерная компания «Стандарт Ойл оф Огайо», в которую вошли братья Джон Уильям Рокфеллеры, была образованна из партнерского общества в 1870 году. В те же времена ей принадлежало не более 10% переработки американской нефти. Но уже к 1879 году она контролировала 90-95%. А ее капитал вырос с 1 до 70 миллионов долларов. Одна из важнейших причин такого успеха – установление связей с железными дорогами, обеспечивавших ей контроль над перевозкой нефти, что сразу дало неоспоримое преимущество перед соперниками. Происходило слияние железнодорожного и нефтяного капитала. Руководители «Стандарт Ойл» стали активно влиять на льготы по перевозке.

Столь же прочные связи компания устанавливала с владельцами нефтепроводов, также перешедших под контроль Рокфеллеров. Чтобы преимущество за собой «Стандарт Ойл» всяческими способами препятствовало созданию независимых нефтепроводов: скупала земли, по которым должно было идти строительство, пыталась задерживать поставки. Для монопольных объединений, таких как трест, характерен такой принцип борьбы, как «разная цена разным производителям. Союз с железнодорожными предприятиями и контроль над нефтепроводами позволил «Стандарт» подавить вслед за Кливлендом все крупные нефтяные районы страны: Питтсбург, Филадельфию, Нью-Йорк, западную Пенсильванию. А контроль над перевозкой и переработкой нефти в свою очередь обеспечил господство в добыче черного золота. В результате «Стандарт Ойл» превратился в монополию.

Таким примером быстро воспользовались. По всей Америке стали возникать тресты: по производству хлопкового масла (объединений 85 компаний юга), свинцовый трест с капиталом 90 миллионов долларов, сахарный трест (50 млн.), виски-трест.

Трест привел к огромной централизации капитала. До 1887 года в Америке существовало всего 6 крупных промышленных объединений с капиталом выше 1 млн. долларов, среди них самыми внушительными были именно объединения в форме треста. Другое экономическое преимущество треста – более совершенная система управления. Если пул занимался лишь координацией работы независимых компаний, трест, объединив их, создал централизованный контроль над отраслью, поэтому его политика шире и распространенней: отсюда рост эффективности в работе отрасли.

Однако почти не одному объединению не удавалось надолго удерживать монополию, а значит единый контроль даже в пределах отрасли. Постоянно растущее производство, находящееся в частных руках, неизменно готовит почву для появления новых конкурентов. Громадные размеры производства переросли возможности эффективного управления. Кратковременность монополистических объединений объясняется также дефектом самой монополии, склонной к застою, потере динамизма. «В нее как бы встроен тормоз экономической эффективности, что обусловливает деградацию монополистических структур» [14, c. 21]. Гигантский производственный комплекс «Ривер Руж», компания «Форд мотор» стали хрестоматийным примером неудачного инвестиционного решения: это были империи, включавшие рудные месторождения, угольные шахты, тысячи акров лесных угодий, лесопилки, домны, стекольные заводы, флот для транспортировки руды и угля и железные дороги. Монополизация не стала ведущей тенденцией развития капитализма XX века. В конце XIX века поднялась новая волна слияний, и ведущие места занял такой институт как держательская компания (holding company). Сущность ее оставалась как и у треста, т.е. объединение производства. Изменилась лишь форма финансирования: холдинг держит в руках акции или собственность компаний, бывших при тресте формально самостоятельными. Немаловажную роль в распространении новой формы сыграли судебные преследования трестов по акту Шермана. Процесс концентрации захватил и банковское дело. Финансовый центр страны переместился из Бостона в Нью-Йорк на Уолл-стрит. К началу XX века дому Морганов, который владел крупнейшими «First National Bank», «National Bank of Commerce»и рокфеллеровскому «National City Bank» принадлежало около половины основного капитала нью-йоркских банков. Группа Моргана благодаря могуществу своих банков стала самой крупной величиной в железнодорожном деле. Из шести ведущих железнодорожных систем только две. Гарримана и Гульда, не попали в сферу ее влияния.

Одна из отличительных черт страны последних десятилетий XIX в. – рост числа крупных состояний. Если в Филадельфии 1845 г. было 10 миллионеров, в Нью- Йорке – 28, то в 1892 г. в Филадельфии их насчитывалось 200 человек, а в Нью-Йорке – 2 тыс. усиление крупного капитала сопровождалось его вмешательством в политическую и социальную жизнь страны. Он приобретал все большее влияние на государственный аппарат, партии, а через прессу – на общественное мнение. В президентство Гаррисона сенат был впервые назван «клубом миллионеров», конгресс – «конгрессом миллиарда», а вся эпоха вошла в историю как «позолоченный век».

Именно в последние десятилетия XIX в. коррупция стала массовым явлением в Америке, использование денег в предвыборных кампаниях приняло систематический характер. Представители монополий с помощью подкупа добивались уничтожения неугодных и принятия нужных законов.

Крупный бизнес проникал в политические партии, превращая их соперничество в борьбу различных монополистических группировок. С 1890-х гг. Д. Рокфеллер приобрел влияние на республиканскую партию. Он был в близких отношениях с ее лидером М.А.Ханной, прослывшим «делателем президентов». В 1896 г. монополисты действительно «сделали» президентом Маккинли, организовав своего рода политический трест. Среди вкладчиков его – Рокфеллер, Хэвмэйр, Найт и другие крупнейшие миллионеры Америки. Одна только «Стандарт Ойл» внесла в избирательный фонд четверть миллиона долларов. Проблема монополий привела к изменению американской партийной системы, принявшей современный вид.

Усиление крупного капитала не только в экономике, но и в политике, общественной жизни страны вызвало беспокойство широких кругов американцев. Стремительные перемены в материальной жизни, вызванные индустриализацией, урбанизацией, усилением крупного капитала, тяжело отражались в обществе. В нём преобладали настроение подавленности, беспокойства, раздражения. Неприязнь к новым условиям вынуждала американцев искать средства их изменения. В США возникло множество организаций и движений, предлагавших свои пути решения проблем. Крупные корпорации стали главным объектом недовольства, поскольку воплотили новые тенденции капиталистической Америки, а их деятельность коснулась всех слоёв населения. Американцы отождествляли крупные корпорации и монополии, поэтому антимонополизмом были проникнуты все движения той поры. В 1870-х годах владельцы железнодорожных компаний получили прозвище «бароны - грабители», и средний американец долго отождествлял крупный бизнес с представлениями о грабеже, а само прозвище стало нарицательным. В народе тресты именовались монстрами, спрутами, говорили даже о наступлении в Америке нового феодализма.

Борьбу с монополистами поддерживали писатели, учёные, журналисты. С конца 1880-х г.г. пункт о борьбе с трестами содержался в программах почти всех политических партий. Печать была наводнена антитрестовскими публикациями. Не проходило недели, чтоб не появлялся новый материал с обвинениями в адрес монополии. Однако чем больше сил набирали корпорации, тем гибче и разнообразнее становилась их защита. Обществу настойчиво внушалось, что крупный бизнес не только не опасен, но и полезен. Главный довод трестов в своё оправдание – их общественная полезность, поскольку они удешевляют производство и понижают цену на продукцию. Пытаясь всячески оправдать себя, монополисты прибегли к благотворительной деятельности.

В США конца XIX века филантропия приняла значительные масштабы. В те годы Рокфеллер мечтал об организации треста благотворительности, что позднее реализовалось в его фондах. Он субсидировал строительство Чикагского университета, делал пожертвование церкви. Но особенно прославился филантропией Э. Карнеги, в конце жизни ушедший из бизнеса. Он даровал 20 млн. Питтсбургу, 2,5 млн. – своей родной Шотландии. Любой городок или посёлок на Земном шаре мог стать обладателем публичной библиотеки имени Карнеги, заплатив половину стоимости – вторую давал сталепромышленник.

Американская филантропия помимо общих для всех богачей мотивов благотворительности – спасти душу добрым делом, стремление к самовозвеличиванию, славе, вечности – преследовало ещё одну, практическую цель – защитить крупный бизнес от нападок общества, доказать его социальную полезность, поэтому деньги направлялись в самые массовые организации: университеты, библиотеки, церкви.

В борьбе с антимонополизмом конца XIX века формировалась идеология большого бизнеса. Возникла мысль «служения обществу», превратившаяся впоследствии «в социальную ответственность» бизнеса. Карнеги призвал богачей помогать благотворительностью, Г. Форд – самим производством. Миллионеры убеждали: целью большого бизнеса является не прибыль, а благо народа. Фордизм как – будто даже следовал этому, призывая удешевить товары и повышать зарплату рабочим. Было бы, конечно, наивно верить в озабоченность Форда и Карнеги судьбой общества. В условиях крупного производства изменились не мотивы, а тактика предпринимательства. При взаимодействии частей хозяйства прибыль отдельного бизнесмена определяется не только положением дел внутри фирмы, но ситуацией во всей стране, социальной политикой. Повышением зарплаты Форд рассчитывал расширить внутренний рынок для своих же товаров

Авангардом антимонополистического движения стала либеральная и радикальная интеллигенция. С момента появления крупных корпораций она принялась разоблачать их деятельность в периодической печати, книгах, судах, за что в начале XX века получила прозвище «разгребателей грязи». Её представители создали целый ряд организаций, существовавших, как правило, недолго и предлагавших всевозможные проекты реформ от единого налога на землю до общественного владения производством.

Борьба с монополиями стала одной из характерных черт монополистического капитализма в Америке - стране, где монополии охватили все области производства.

В данной главе были рассмотрены основные черты империалистической системы, присущие западному обществу в целом, и национальные особенности на примере США. Можно выделить несколько особенностей: зона промышленности увеличилась, вырос международный рынок товаров, мировая экономика стала более плюралистской. Несмотря на то что Англия теряла позиции мирового лидера, лондонский Сити стал коммутатором и распределителем международных и коммерческих операций. Следующей характерной чертой стала техническая революция, так же произошла трансформация капиталистического предприятия. Произошло коренное преобразование рынка потребляемых товаров, появилось так называемое «массовое производство», в связи с чем изменился рынок труда: увеличилось число рабочих мест в офисах, магазинах и т.д. Наблюдается растущее слияние экономики с политикой.

**Глава 2**

**Образ монополиста в американской литературе начала XX в.**

*2.1. Фрэнк Каупервуд – представитель финансовой олигархии (по роману Т. Драйзера «Финансист»).*

Характерные черты каждой цивилизации в период ее расцвета проявляются в личностных особенностях определенного социального типа, который рядовые члены данной цивилизации берут за образец. В афинской цивилизации таким социальным типом был гражданин, представитель праздного класса, проявляющий склонность к искусству и философии; у евреев это был законодатель и пророк, в Римской империи – солдат-администратор; в средние века – духовное лицо, мечтающее стать святым, в китайской цивилизации – мандарин-ученый, у индийцев – аскет, в Италии эпохи Возрождения – патрон-кондотьер, во Франции в период расцвета абсолютизма – придворный, в Великобритании на вершине ее могущества – торговец-авантюрист и строитель империи; в истории германии и Японии это был отборный солдат из юнкеров и самураев.

В американской цивилизации таким типом стал бизнесмен – «Титан», как назвал его Драйзер. Если типичные представители других цивилизаций стремились к мудрости, красоте, святости, военной славе, грабительству, аскетизму, то бизнесмен с такой же целеустремленностью добивается наибольшей прибыли. Столкнувшись в своей деятельности с призывами к ценностям неденежного характера, он, вероятнее всего, ответит, что занимается бизнесом не ради своего здоровья. В жесткой конкурентной борьбе выживали те, кто наиболее четко воплощал в себе целеустремленность бизнесмена. Это были такие люди, как Дж. П. Морган, Вандербильт, Джей Гульд, Дэниэл Дрю, Джон Рокфеллер, Джей Кук, Эндрю Карнеги, Чарлз Т.Йеркс, Соломон Гуггенгейм, Генри Форд, Ирене Дюпон. Некоторые из них были честными по стандартам чести делового человека, другие без колебаний прибегали к силе, вероломству и подкупу. Все они занимались бизнесом без сентиментальности и жалости, даже если были набожными в церкви, преданными в семье и мягкосердечными с друзьями.

Дух бизнеса зародился не в Америке. Он вырос из истории европейского капитализма и ко времени американской революции уже проявился в Италии, Великобритании и Голландии. В течение первых пятидесяти лет независимого существования США американский деловой дух отставал от европейского. Хотя в то время уже существовали земельные спекулянты, судостроительная и коммерческая группа, зарождавшаяся система промышленных предприятий и аристократия ценных бумаг и кредита. Типичным представителем Америки вплоть до середины эпохи Джексона был фермер.

Расширение сети железных дорог в 50-х годах XIX, победа капиталистического Севера над рабовладельческим Югом в 1860-х годах, возникновение инвестиционных банков и быстрый процесс капиталовложения в 1870-х годах, трестовское движение в 1880-х годах, богатые плоды в виде денег и власти, которые приносила Большая Технология в течение всего этого периода, - все это, вместе взятое, превратило Америку в рай для владельцев новых крупных состояний, сделанных на бизнесе, и благоприятное место для проявления делового духа.

В результате появились Большие Деньги и Большой Бизнесмен. В течение одного лишь десятилетия – от избрания Маккинли на пост президента США до паники 1907 года, - десятилетия крупной концентрации капитала, Гарриман и Хилл строили не только железные дороги, но и свои состояния, причем Гарриман грезил о создании мировой железнодорожной империи. В сталелитейной промышленности выковывались состояния Гэри, Моргана, Шваба, Карнеги. Нефтяные фонтаны несли богатство целому клану Рокфеллеров.

К началу первой мировой войны образ «Титана» приковал к себе внимания писателей романистов и широких слоев населения, а также в газетах и журналах он стал подаваться как фигура легендарная, но во многом отличная от тех слащавых легенд, которые создавались его прежними поклонниками.

Американцам не нужны были образы неприступных. Высокомерных империалистов, чтобы выразить свое представление о том, что важно для страны. «Титан» был единственным символом страны, в котором они нуждались. Где бы он не появлялся, возникали вселенская суматоха и чувство созидания, и деньги лились вокруг рекой. Даже когда «разгребатели грязи» обвиняли его в подкупе законодательных органов, скупке на корню муниципалитетов и измене исходным демократическим принципам, они почти не сомневались в том, что их жизненной целью был действительно Титан. Читатели журналов различали контуры героического в главных действующих лицах биографических очерков – разоблачений и испытывали скорее зависть, чем негодование.

На мысль написать роман об американском финансисте Драйзера натолкнула судьба умершего в 1905 году чикагского миллионера Чарльза Тайзона Йеркса. Писателя поразило, что нажитое этим миллионером состояние после его смерти мгновенно растаяло в тяжбах наследников, а сам Йеркс перед смертью чувствовал себя опустошенным и уставшим от жизни человеком. Новое произведение получило название «Финансист».

В обращении Драйзера к миру финансистов была своя глубинная логика. Драйзер уже обращался к созданию образа американских богачей в работах над «Дженни Герхард» и «Сестра Керри». Создавая образ Каупервуда, воскрешая обстановку его детства, его вторжения в мир бизнеса и превращение в дельца, Драйзер не мог полагаться только на свой жизненный опыт, на свои наблюдения. С представителями крупной американской буржуазии – миллионерами Карнеги, Армором, Филдом и другими – Драйзер познакомился в качестве репортера. Анализ опубликованных интервью показывает, что у Драйзера в руках был богатый материал о формировании типа капиталиста, также писатель обратился к литературе, посвященной финансам Америки. «Я прочитал все книги, которые были написаны по финансовым проблемам, - книгу Хайда, книгу Лоусона и остальные» - говорит в интервью писатель [10, c. 94]. Драйзер изучает биографию Йеркса, знакомится с механикой биржевых операций, в 1911 г. он начинает писать «Финансиста», затем сохраняет это название лишь за первым романом, второй называет «Титан», третий – «Стоиком», а весь цикл «Трилогией желания». Взяв за основу Сюжета «Трилогии желания» карьеру Чарльза Тайзона Йеркса, Драйзер довольно точно следует в своих романах за фактами биографии этого миллионера. Йеркс начал свое восхождение на финансовый Олимп в Филадельфии, затем обосновался в Чикаго, где вложил капитал в строительство уличных железных дорог и, наконец, пересек океан, чтобы попытать счастье в Лондоне, вступив в схватку с магнатами Сити. Соответственно меняется и место действия в «Трилогии желания». В «Финансисте» дело происходит в Филадельфии, в «Титане» - в Чикаго, в «Стоике» - в Лондоне. Перед началом работы над каждым их этих романов Драйзер въедливо и скрупулезно изучал жизнь Йеркса в Филадельфии, Чикаго, Лондоне, беседовал с людьми, знавшими его, посещал места, где бывал Йеркс, просматривал подшивки местных газет. Эта огромная подготовительная работа помогала писателю воссоздать детали жизни и быта его героя с той пунктуальностью, которая характерна для стиля Драйзера.

Осенью 1912 года «Финансист» был опубликован издательством «Харперс». «Никто и никогда не смог создать лучшую картину политико-финансовой каморры. Она абсолютно точная и абсолютно американская» - писал Драйзеру Т.Л.Менкен. [10, c. 97]. И действительно, в романе обрисована механика создания американских миллионеров, безудержная и нещадная эксплуатация народа, преступление, обман, спекуляция, подкупы – вот приемы, с помощью которых создается капитал Каупервуда и ему подобных.

«Финансист» - роман-биография, в котором центральное место занимает развитие характера главного героя. Образ Каупервуда не статичен, он дан в развитии. Драйзер начинает повествование портретом юного Каупервуд: «Фрэнк Каупервуд в десять лет вел себя как прирожденный вожак. И начальной, и в средней школе все считали, что на него можно положиться при любых обстоятельствах. Характер у него был независимый, смелый и задорный. Политика и экономика привлекали его с детства. Книгами он не интересовался. С виду это был подтянутый широкоплечий, ладно скроенный мальчик. Лицо открытое, глаза большие, ясные и серые; широкий лоб и темно-каштановые, остриженные бобриком волосы. Манеры порывистые и самоуверенные. Всех и каждого донимал вопросами, он настаивал на исчерпывающих, разумных ответах. Фрэнк не знал болезней или недомоганий, отличался прекрасным аппетитом и полновластно командовал братьями…». [8, c. 5]. Фрэнк был симпатичным и здоровым мальчиком не склонным к книжным премудростям, но любознательным, живым и этого мальчика, прирожденного вожака, в десять лет усвоившего повадки командира, волновал «главный вопрос: что за штука жизнь и как она устроена?» [8, c. 6]. ответ на этот вопрос он находил в разговорах родителей, в уличных зрелищах, во всей окружавшей его обстановке, которая внушала ему дух индивидуализма и стяжательства. На рыбном рынке в аквариум, выставленный для всеобщего обозрения, пустили омара и каракатицу, наблюдая вместе с толпой обывателей за тем , как омар постепенно пожирает каракатицу, Фрэнк делает вывод, что в мире «все живое существует – одно за счет другого» [8, c. 8]. А кто же пожирает человека? И на этот вопрос смышленый мальчик дает быстрый ответ, вспомнив разговоры родителей о неграх-невольниках и погром, свидетелем которого был он сам: «одни люди живут за счет других. Рабы они ведь тоже люди. Из-за этого и царило в те времена такое возбуждение. Одни люди убивали других людей - чернокожих» [8, c. 8]. И постепенно у Фрэнка складывается твердое желание принадлежать к тем, кто живет за счет других.

Наблюдая, как отец – помощник кассира в банке, считает деньги, мальчик решил, что интереснее всего банковское дело. Отец посвящал его в тайны банковских операций, и к пятнадцати годам Фрэнк «начал уяснять значение денег как средства обмена и понял, всякая стоимость исчисляется в зависимости от основной – стоимости золота. Он был финансистом по самой своей природе и все, связанное с этим трудным искусством схватывал так же, как поэт схватывает тончайшие переживания, все оттенки чувств. Золото – это средство обмена – страстно его привлекало » [8, c. 10].

Почтение к золоту не уживается с почтением к честности и вскоре «Фрэнк решил, что его отец не в меру честен, не в меру осмотрителен, - когда он сам вырастет и сделается биржевиком, банкиром, финансистом, то уж, конечно не упустит такого случая.»[8, c. 13].

В результате такого воспитания Фрэнк, отвечая на вопрос, что его интересует, заявляет «Деньги». Его родные прочат ему блестящую карьеру. Дядя с гордостью говорит матери Фрэнка о ее тринадцатилетнем сыне: «Похоже Нэнси, что у тебя растет финансист он смотрит на вещи как настоящий делец»[8, c. 15].

В четырнадцать лет Фрэнк Каупервуд впервые пускается в коммерческую авантюру – покупает по дешевке семь ящиков мыла и перепродает их по значительно более высокой цене. Новые операции следуют одна за одной: малолетний делец собирает подписку на журнал для юношества; работает агентом по распространению нового типа коньков; соблазняет окрестных мальчишек объединиться для закупки к лету соломенных шляп по оптовой цене. Живому и любознательному мальчику прививаются торгашеские и деляческие взгляды. Ему внушают почтение не к человеку, а к золоту. Его заставляют поверить, что деньги и определяют смысл жизни. Так протекает детство Фрэнка.

Совершая свое открытие мира, Фрэнк усваивает обычаи мира финансовые тузов. Его прирожденная способность, его талант вожака, которые в других условиях могли принести пользу обществу, обращаются не на созидательную работу, а подчиняются страсти к наживе, к обогащению. Драйзер подчеркивает в образе Каупервуда противоречивость: данные ему от природы привлекательные человеческие черты – внешнее обаяние и силу воли, смекалку и наблюдательность – и воспринятые им от общества повадки стяжательства, которые по мере приобщения к бизнесу становятся главным определяющим качеством в его характере. И если Каупервуд делается преступником, то происходит это вовсе не потому, что он злодей от рождения, а потому что преступником его делает само приобщение к миру биржевиков, финансистов, капиталистов. Нельзя быть финансистом и не быть преступником, финансист по самой природе своей деятельности преступник - эта мысль лежит в основе развития сюжета романа. Чем выше поднимается Каупервуд в мире финансов, тем больше и полнее усваивает он преступные и антиобщественные секреты своей профессии.

Работая в банковском доме «Тай и Ко», Каупервуд узнает о спекуляциях, в которых замешаны все чиновники города и штата. «В Филадельфии действовала целая шайка: в долю входили мэр города, несколько членов муниципалитета, казначей, начальник полиции, уполномоченный по общественным работам и другие чиновники, - пишет Драйзер, - их девиз был «рука руку моет». В начале такая деятельность внушала Каупервуду брезгливое чувство, но многие разбогатели на его глазах, и никого это, по-видимому, не тревожило. Газеты вечно трубили о гражданском долге и патриотической гордости, но о подобных махинациях не упоминали ни слова. А люди, их совершившие, оставались у власти и пользовались всеобщим уважением» [8, c. 70]. И Каупервуд через некоторое время сам сознательно, без всяких угрызений совести идет на участие в подобных махинациях, а вместо брезгливого отношения к подобным жульничествам возникает чувство удовлетворения по поводу успешного проведения. И ведь за подобные спекуляции с городскими деньгами попал Каупервуд на скамью подсудимых.

Драйзер точно показывает, как быстро отбрасывает Каупервуд понятия честности и законности, втягиваясь в мир биржевых спекуляций. Каупервуд оказывается способным учеником, он с легкостью преодолевает опасения по поводу нарушения законов и быстро усваивает основные заповеди стяжательства. Не случайно так много места в романе уделено судебному процессу над Каупервудом, который для своих темных махинаций использовал деньги, принадлежащие городскому муниципалитету Филадельфии. За это мошенничество он попадает на скамью подсудимых. Из всего содержания романа вытекает, что судебное преследование Фрэнка носит скорее случайный характер. Каупервуда судят лишь потому, что не угодил более крупным капиталистам – подлинным хозяевам города – Батлеру, Молленхауэру и Симпсону, которые стремятся избавиться от опасного конкурента, создать видимость борьбы против хищений в городском казначействе, оградить себя от разоблачения и обеспечить успех на предстоящих выборах в органы городского самоуправления. Они должны были предстать на скамье подсудимых вместе с Каупервудом, но их не судят ибо суд в США, описанный Драйзером, призван не разоблачать, а прикрывать их преступления.

Деньги для Каупервуда не являлись самоцелью. Он не страдает манией накопительства, его манит не блеск золота, а власть и сила, которые оно дает. Основной девиз Каупервуда – «Мои желания прежде всего» [8, c. 150]. И, добиваясь осуществления этого девиза, он убеждается, что «все затруднения разрешает сила, умственная и физическая. Ведь вот промышленные и финансовые магнаты могут же поступать – и поступают – в сей жизни, как им заблагорассудится» [8, c. 149]. такое понимание жизни не было характерно для молодого Каупервуда. Это уже черта финансиста, главным призванием которого было «делать деньги», организовывать предприятия, приносящие крупный доход. Писатель скрупулезно анализирует неуемные страсти своего героя «Каупервуд от рождения был прежде всего рассудочным эгоистом» [8, c. 149]. Драйзер пишет, что Фрэнк «отнюдь не был наделен из ряда вон выходящим интеллектом. У него был достаточно изощренный ум, с которым – как это часто бывает у людей практического склада – сочеталось неуемное стремление к личному преуспеванию. Этот ум, подобно мощному прожектору, бросал свои ослепительные лучи в темные закоулки жизни, но ему не хватало объективности, чтобы исследовать подлинные глубины мрака» [8, c. 489]. Несмотря на вышеперечисленные негативные стороны Фрэнка, Драйзер показывает проявление природного жизнелюбия Каупервуда, который горячо любил природу, живопись, искусство.

То же жизнелюбие и больше того – проявление особой жизненной силы и энергии усматривает Драйзер и в страсти Каупервуда к женщинам. Увлечение, уже женатого финансиста, дочкой богатого дельца Батлера, заставляет Каупервуда пойти против норм буржуазной морали. Именно горячая любовь заставляет Фрэнка преступить рамки дозволенности. Любовь к Эйлин завершает формирование характера Каупервуда-финансиста. Не желающего ограничивать себя ни законами, ни обычаями, ни моральными нормами буржуазной Америки.

Рассказывая о карьере Каупервуда, писатель воспроизводит достаточно точно определенные черты развития американского капитализма в 50 - 70-е годы XIX века. В этот период создаются огромные банковские капиталы, в 70-х годах начинается их сращивание с промышленным капиталом. Нажив свое состояние с помощью махинаций во время войны Севера и Юга, Каупервуд стремился вложить свой капитал в транспорт. Он пытался овладеть контрольным пакетом акций городских железных дорог в Филадельфии, чтобы сделаться монополистом в городском транспорте, добиться получения максимальных прибылей.

«Финансист» занимает почетное место в развитии реалистической литературы США 1900-х годов. Этот биографический роман представляет галерею ярких образов монополистического сообщества. Произведение отражает нравы, систему отношений, царивших в жестоком мире биржевых дельцов, банкиров, финансистов, владельцев железнодорожных ветвей и других монополистов.

Нарисованный Драйзером портрет Фрэнка Элджернона Каупервуда, который он списал с Чарльза Тайзона Йеркса – трамвайного короля Филадельфии и Чикаго, наиболее отчётливо показывает то смешанное чувство восхищения и отвращения, которое вплоть до Великой депрессии, испытывало большинство американцев к могуществу и беспощадной напористости Титанов бизнеса. Слово «Титан», которым он охарактеризовал Каупервуда, было образом в духе Лукреция, подразумевавшим, что эти люди, действовавшие где–то высоко над простым смертным и считавшие себя выше человеческих законов, были не столько безнравственными, сколько вне морали.

*2.2. «Американская мечта» в романе Эптона Синклера «Автомобильный король».*

В предыдущем параграфе упоминалось о существовании в Америке общества писателей, которое называлось «разгребатели грязи». Одним из участников этого сообщества был Эптон Синклер – американский публицист первой четверти XX в. Творчество этого писателя является ярким образцом американской реалистической литературы начала XX века. Живописание нравов, господствующих в непроглядных джунглях капитализма, стало сквозной темой во всем творчестве Эптона Синклера. Разработка этой проблемы была представлена им в романах «Столица» (1907 г.) и «Дельцы» (1908 г.). Если в «Столице» Эптон сосредоточился на показе неприглядных сторон «сладкой жизни» нью–йоркской нищей духом аристократии, то в романе «Дельцы» он уделил главное внимание вскрытию механизма биржевых махинаций. Своими книгами Э. Синклер не раз пытался расшатать троны некоронованных американских королей тушенки, прессы, стали, нефти, угля. И вот во второй половине 30-х гг. писатель обратился к личности еще одного короля – автомобильного. Роман «Автомобильный король» (1937 г.) имеет подзаголовок «История фордовской Америки», посвящен он становлению «империи» Генри Форда (1836 – 1947 гг.) и вышел в свет еще при жизни ее основателя.

Действие романа разворачивается на фоне блистательной карьеры Генри Форда. Практически в самом начале повествования автор излагает мысль, которая будоражила умы всех американцев. «Америка – страна возможностей, и каждый день в ней происходят удивительные вещи. Самый бедный мальчик имеет право стать президентом; помимо этого главного приза было множество помельче – сенаторы, губернаторы, судьи и все промышленные короли, лорды и прочая знать. Жизнь в Америке похожа на непрерывную лотерею, каждая женщина, родившая на свет ребенка, пусть даже в грязной трущобе, словно опускает руку в ящик с билетиками, оттуда может вынуть блистательный алмаз». [26, c. 204]. Такие размышления толкали людей на разного рода авантюры, пробуждали стремления разбогатеть.

Эптон Синклер в романе создает живое воплощение Американской мечты – образ Генри Форда. Произведение знакомит нас уже со взрослым человеком, со сложившимся мировоззрением. Как историк я считаю нужным обратиться к некоторой биографической справке. Родился Генри 30 июля 1836 г. в г. Дирборне, штат Мичиган. Был одним из восьми детей фермера – иммигранта из Ирландии. Семья была небогата. Когда Генри было 12 лет, он отправился с родителями в город Детройт, где ему позже и суждено было прославиться. С раннего детства он интересовался механикой, собирал часы, делал какие – то простейшие изобретения, необходимые в быту. Генри даже не закончил школу, но будущий основатель «Автомобильной империи» поступил учеником в механическую мастерскую. В 16 лет он научился управлять локомобилем (экипаж с мотором) и устроился в компанию «Вестингауз» экспертом по сборке и починке локомобилей. В 1888 – 1899 гг. работал инженером – механиком, а затем главным инженером в «Электрической компании Эдисона». Автор рисует образ человека увлеченного идеей, целеустремленного. Именно эти качества присущи людям, которые вставали во главе крупных компаний. С ранней молодости Генри завладела мысль создать «коляску без лошади». Все свое свободное время и личные деньги он тратил на изобретение, которое в мечтах будущего «автомобильного короля» должно было служить на благо общества. «Я не игрушку делаю, а полезную вещь. Я хочу, чтобы это было для всех, чтобы любой человек мог иметь и ездить в ней на работу» – говорил Генри в романе Синклера.

Как и многих будущих монополистов Генри двигала светлая идея, он был в своем роде идеалистом. Форд стремился к всеобщей доступности своего будущего изобретения. Синклер показывает нам, что года усердной работы изобретателя не прошли даром. В 1893 г. после нескольких лет экспериментов он изобрел свой первый автомобиль, напоминающий ящик на колесах. Мечта Форда стала реализовываться, теперь необходимо было наладить производство. Пути поиска компаньонов оказались нелегки. Деловой мир всегда стремится к выгоде, а мечта Форда о всеобщей доступности его изобретения противоречила дикому миру капитализма. В романе мы прослеживаем трансформацию главного героя, конечно, Генри не отступил от своей мечты, но ему пришлось считаться с жестоким миром капитализма. Он вошел в соглашение с группой, которая называла себя «Детройтская автомобильная компания», но в 1902 г. оставил ее из–за несогласия с политикой остальных совладельцев. Автор показывает, что уже тогда Форд чувствовал необходимость несколько иной экономической политики. Из биографии мы знаем, что у него не было высшего специального образования. В романе мы видим образ человека, который сам того не осознавая, играючи пользовался рыночными законами для накопления капитала. Он диктовал свою политику на рынке автомобилестроения не только в Америке, но и во всем мире. Именно Генри одним из первых стал наживать свой капитал на понижении цен. Конечно, он мог разбогатеть и на продаже дорогих автомобилей, но это противоречило его мечте. Огромное, а может и решающее значение в жизни не только Форда, но и всей Америки сыграло создание автомобиля «Модели Т», которая впервые появилась в 1908 г. Это была дешевая модель для массового покупателя. Казалось, мечта осуществилась: был создан универсальный во многих отношениях автомобиль. Именно «Модель Т» стала фундаментом «империи» Форда. Что может быть лучше, когда мечта всей жизни воплощается, еще и при этом приносит тебе немалый доход? Роман показывает тот тернистый путь, который преодолевал будущий «автомобильный король». Это был человек трудолюбивый, каждое утро он вставал с зарей и шел на свой завод, знал практически всех своих рабочих в лицо. Рост компании, несомненно, вел к росту и расширению производства, - автор параллельно с трансформацией фордовской компании рисует нам изменение самого Форда. Общение в жестком мире капитализма не смогло пройти бесследно, здесь действовали очень суровые законы. Именно в период монополистического капитализма появляется промышленный шпионаж. Синклер описал, что благодаря своим шпионам Генри перешел к конвейерному производству, которое в свою очередь дало толчок к безудержному производству автомобилей «Модели Т». Применив конвейер, Генри просто завалил всю Америку дешевыми автомобилями. Широкая реклама помогала годами удерживать «Модель Т» в центре внимания потребителя (впервые была создана дилерская сеть во всей США). Потребление стало настолько огромным, что для производства Генри открыл сеть заводов в Детройте, со временем Форд начал вырабатывать сталь, «он приобретал земельные участки, простирая щупальца от одной промышленности к другой, чтобы взять в свои руки сырье и производство автомобильных частей: сталь, железная руда, уголь, стекло, резина, цемент, - для создания одного форда ему требовался целый мир» [26, c. 262].

Несмотря на недостаточное образование, Генри был в некотором роде экономистом, и, опередив экономистов профессионалов, понял, что, если «он будет платить рабочим высокую заработную плату. Они смогут покупать фордовские автомобили. Чего Генри бояться заработной платы, когда он может быть уверен, что получит все деньги обратно…», [26, c. 239]. Такая политика создала славу Генри Форду, в мгновение ока он стал одним из национальных героев, активно включился в политическую деятельность, участвовал в предвыборных кампаниях, организовал широкую кампанию по борьбе с евреями, стал издавать собственную газету. Он стал ярким воплощением монополиста.

Роман Эптона Синклера «Автомобильный король» раскрывает нам мир монополиста. Генри Форд лишь один из ярких примеров воплощения так называемой Американской мечты, некий образ, сложившийся в представлениях сотен, тысяч американцев. Автор наделят главного героя чертами, присущими человеку, который смог встать во главе крупной компании. Одной из главных характеристик личности Генри Форда в романе выступает целеустремленность. С раннего детства Генри шел к своему изобретению, настойчивость помогла не опустить руки в нужный момент. Его предпринимательская хватка позволила сориентироваться в деловом мире, не упустить свое изобретение, не оставить его проживать в гараже. Автор рисует нам портрет талантливого экономиста, который сумел выпустить продукт, ориентированный на массового покупателя, именно Форд одним из первых применил рекламу. Для пропаганды своего изобретения, а экономические нововведения создали Генри славу идеального руководителя.

Роман «Автомобильный король» служит очень важным историческим источником, он носит биографический характер. Несмотря на то, что это публицистическое произведение, с большой долей уверенности можно использовать его для характеристики этапа монополистического капитализма в США. Эптон Синклер (1878 – 1968 гг.) являлся современником Генри Форда и роман был выпущен в 1937 г.

Начало XX в. время бурного становления монополистического производства. Несомненно, Соединенные Штаты Америки являлись одним из лидеров мирового производства. Жизнь буквально бурлила, повсеместно открывались новые предприятия, некоторые из них перерастали в более крупные, сливались в корпорации. Конечно, данный процесс затронул многие сферы жизни: культура стала носить массовый характер, наука и новые научные изобретения были ориентированы на усовершенствование производства, в политической жизни характерно появление партий социалистического характера, в экономике же, конечно, - концентрация капитала в одних руках. Данные процессы способствовали формированию такого типа людей, которых в наше время принято называть миллионерами. Литература не смогла пройти стороной мимо таких событий. Для Американской реалистической литературы начала XX в. характерно обращение к процессам, происходившим в обществе.

Все лучшие американские писатели гневно осуждали установившееся в конце XIX века господство монополий во всех сферах общественной, политической и культурной жизни. Марк Твен, Фрэнк Норрис, Джек Лондон, Эптон Синклер, Теодор Драйзер – все эти замечательные писатели внесли вою лепту в развенчание некоронованных королей американской промышленности. Они создали галерею образов монополистов, эти литературные герои стали воплощением эпохи империализма, читая такие произведения, легко воссоздать атмосферу того дикого мира капитализма.

Нарисованный Драйзером портрет Фрэнка Элджернона Каупервуда, который он списал с Чарльза Тайзона Йеркса – трамвайного короля Филадельфии и Чикаго, наиболее отчётливо показывает то смешанное чувство восхищения и отвращения, которое вплоть до Великой депрессии, испытывало большинство американцев к могуществу и беспощадной напористости Титанов бизнеса. Драйзер изучал феномен Каупервуда – Йеркса, размышляя над дарвинской теорией выживания наиболее приспособленных и ницшеанскими идеями о стремлении к власти и о том, что находится «по ту сторону добра и зла». Слово «Титан», которым он охарактеризовал Каупервуда, было образом в духе Лукреция, подразумевавшим, что эти люди, действовавшие где – то высоко над простым смертным и считавшие себя выше человеческих законов, были не столько безнравственными, сколько вне морали.

**Заключение:**

Целью данного исследования было рассмотреть особенности монополистического капитализма в американской литературе начала XX века. Конечно, знать особенности империализма в Америке и не обращаться к теории монополистического капитализма, в целом, было бы не логично. Исходя из этого первая глава была посвящена исследованию становления империализма в странах, которые являлись лидерами в мировом производстве. Что касается американского монополизма, тот конечно же он имел много общего с теми же процессами в развитых странах Европы. Но особенности аме6риканской цивилизации наложили свои отпечатки на становление монополистического производства, такие как преобладание крупных монополистических объединений – трестов, всеохватывающая монополизация всех областей производства, развитие антимонопольного движения. Данные процессы нашли свое отражение в литературе, творчество американских писателей начала XX века обличало нравы верхушки монополистического мира. Произведения Т. Драйзера и Э. Синклера являются яркими образцами развенчания монополиста, биографический характер этих романов позволяет рассматривать их в качестве исторического источника.

XIX век создал мировую историю, он породил современную капиталистическую экономику. Для европейцев этот век нес особый эмоциональный заряд, потому что это была европейская эра в мировой истории. А для британцев XIX в. стал просто уникальной эпохой, так как, не только с экономической точки зрения, Британия была мировым стержнем. Для северо-американцев это был век, когда США перестали быть частью европейской периферии. Для народов остального мира это была эра, когда вся прошлая история, сколь бы длинной и выдающейся она ни была подошла к необходимому преобразованию.

Ни в каком ином веке прежде или позже люди не имели таких высоких, утопических ожиданий от жизни на земле: всеобщий мир, всеобщая культура, наука, не только исследующая, но и дающая реальные ответы на фундаментальные вопросы, эмансипация женщин, освобождение всего человечества через освобождение рабочих, общество изобилия.

Эпоха империализма засвидетельствовала рождение большей части того, что характеризует современное урбанистическое общество массовой культуры. Даже с технической точки зрения современные средства массовой информации не являются абсолютными инновациями, их прототипы были созданы в конце XIX – начале XX вв.

Это был век, который преобразил мир, он дал людям надежды на светлое будущее.

**Список источников и литературы.**

1. Богатые мира сего/ пер. с нем. Дера А. Д., Ростов-на-Дону: Феникс, 1998 г. – 318 с.
2. Большая советская энциклопедия (третье издание), М.: Сов. Энциклопедия, Италики, 1972 г..
3. Бродель Фернан. Динамика капитализма/ пер. с фр. – Смоленск: ГОО Полиграмма, 1993 г. – 123 с.
4. Бурстин Даниел. Американцы: демократический опыт/ пер. с англ., М.: Прогресс, Литера, 1993 г. – 831 с.
5. Бурстин Даниел. Американцы: колониальный опыт/ пер. с англ., М.: Прогресс, Литера, 1993 г. – 479 с.
6. Всемирная история: канун Первой мировой войны/ Бадак А. Н., Войнич И. Е., Волчек Н. М. и др., М.: АСТ, МН., Харвест, 2002 г. – 528 с.
7. Геблер Конрад. История человечества: Америка после открытия Колумба, СПб.: Полигон, 2003 г. – 442 с.
8. Драйзер Т. Финансист., М.: Правда, 1981 г. – 560 с.
9. Зарин В. А. Запад и Восток в мировой истории XIV – XIX вв. Записки концепций общественного развития и становления мирового рынка. – М.: Наука, 1991 г. – 261 с.
10. Засурский Я. Н. Теодор Драйзер, М.: изд-во Моск. ун-та, 1977 г. – 320 с.
11. Идеи и образы художественной литературы/ Академия общественных наук при ЦК КПСС, каф. теории литературы и искусства, М., 1958 г.
12. Из истории экономической политики европейских капиталистических государств в новое и новейшее время: межвуз. сб. науч. Тр./ м-во Просвещения РСФСР, Ростов-на-Дону, гос. пед. ин-т. – Ростов-на-Дону, 1987 г. – 94 с.
13. История американской литературы/ под ред. проф. Самохвалова Н. И., учеб. пособие для студентов фак-тов иностр. яз. пед. ин-тов, ч. II., М.: Просвещение, 1971 г. – 319 с.
14. Кочеврин Ю. Крупная корпорация как объект исследования/ Кочеврин Ю.// Мировая экономика и международные отношения - 1988 г. - № 11
15. Краткая история США, М.: ред.-произв. агентство Олимп, 1993 г. – 238 с.
16. Лернер Макс Развитие цивилизации в Америке. Образ жизни и мыслей в Соединенных штатах сегодня, сочинение в 2-х т., М.: Радуга, 1992 г., Т. 1, - 670 с.
17. Невинс Аллан, Комманджер История США от английской колонии до мировой державы/ пер. с англ. Оболенского В. – Нью-Йорк: Телекс, - 1991 г.
18. Юровская Е.Е. Новая история стран Европы и Америки: второй период/ под ред. Юровской Е. Е., Кривогуза И. М., М.: Высшая школа, 1998 г. – 315 с.
19. Соловьев Е. А. Ротшильды: Династия миллионеров. – М.: Товарищество Соратник, 1994 г. – 126 с.
20. Супоницкая И. М. Монополии и антимонополизм в США конца XIX в.// Экономика и политика, М. – 1990 г.
21. Супоницкая И. М. Монополии и антимонополистическое движение в США конца XIX в., М.: Академия наук СССР Ордена трудового красного знамению Институт всеобщей истории, 1991 г.
22. Фурсенко А. А. Нефтяные войны (конец XIX – начало XX вв.)/ отв. ред. Ананьич Б. В. – Л.: Наука, Ленингр. отделение, 1985 г. – 207 с.
23. Хобсбаум Эрик Век империи: 1875 – 1914 гг./ пер. – Ростов-на-Дону: Феникс, 1999 г. – 540 с.
24. Хобсбаум Эрик Век капитала: 1848 – 1875 гг./ пер. – Ростов-на-Дону: Феникс, 1999 г. – 476 с.
25. Шлезингер Артур Циклы американской истории, М.: «Прогресс-академия», 1992 г. – 685 с.
26. Эптон Синклер Автомобильный король, М.: Правда, 1983 г.- 307 с.