

# VAI TRÒ CỦA CÁCH MẠNG CÔNG NGHIỆP TRONG QUÁ TRÌNH THỐNG NHẤT NƯỚC ĐỨC GIỮA THẾ KỶ XIX

Nguyễn Mậu Hùng<sup>1</sup>

## TÓM TẮT

Mặc dù xuất phát điểm có muộn hơn các nước ở phía Tây, nhưng cuộc cách mạng công nghiệp ở Đức giữa thế kỷ XIX đã làm thay đổi không chỉ số phận của nước này mà còn của nhiều nước liên quan. Trung tâm của cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ nhất ở Đức chính là sự ra đời và phát triển của hệ thống đường sắt. Chính hệ thống đường sắt đã tạo dựng những nền tảng cơ bản nhất cho quá trình thống nhất cũng như quá trình hiện đại hóa các nhà nước Đức giữa thế kỷ XIX. Hệ thống đường sắt đã góp phần thống nhất thị trường dân tộc, hình thành nên các nền tảng tư tưởng và tinh thần quốc gia, xây dựng một khối cộng đồng dân tộc thống nhất qua giao lưu, trao đổi và liên kết dưới sự phục vụ của hệ thống tàu hỏa. Hệ thống đường sắt cũng đã mang lại cho Phổ nhiều lợi thế vượt trội mà các nước láng giềng tham chiến trong các cuộc chiến tranh thống nhất nước Đức giữa thế kỷ XIX không thể có được. Chính vì thế, hệ thống đường sắt đã trở thành một bản sắc riêng trong quá trình công nghiệp hóa của nước Đức nói chung và làm cho quá trình thống nhất nước Đức 1848-1871 mang nhiều đặc điểm riêng biệt trong so sánh với các cuộc cách mạng tư sản khác thời cận đại.

**Từ khóa:** cách mạng công nghiệp, hệ thống đường sắt, quá trình thống nhất nước Đức, công nghiệp hóa, cách mạng tư sản.

## 1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Khi quá trình thống nhất nước Đức giữa thế kỷ XIX đang chuẩn bị bắt đầu thì nước Anh gần như đã hoàn thành cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ nhất của mình để vươn lên trở thành công xưởng của thế giới. Mặc dù có muộn hơn một đôi chút, nhưng cuộc cách mạng công nghiệp ở Pháp cũng đạt được những kết quả quan trọng không chỉ làm thay đổi hẳn bộ mặt nước này mà còn mở đường cho Pháp trở thành một cường quốc thuộc địa thế giới. Quá trình thống nhất nước Đức 1848-1871 diễn ra gần như cùng lúc với cuộc cách mạng công nghiệp đang bắt đầu những bước đầu tiên ở nước này và thực tế chỉ ra rằng cả hai quá trình này đều có những ảnh hưởng, bổ sung và tác động mang tính hỗ trợ lẫn nhau (Nguyễn Mậu Hùng, 2018, 255) [8].

Tuy nhiên, khác với các nước công nghiệp phương Tây đương thời nơi mà cách mạng công nghiệp thường diễn ra sau khi các cuộc cách mạng tư sản trên phương diện xã hội đã thành công và mở đường cho cách mạng công nghiệp phát triển, ở Đức cách mạng công nghiệp diễn ra gần như cùng lúc với quá trình giải quyết vấn đề nước Đức thế kỷ XIX. Khi quá trình thống nhất nước Đức 1848-1871 kết thúc cũng là lúc cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ nhất trong thế giới nói tiếng Đức ở Trung Âu gần như chấm dứt. Vậy hai cuộc cách mạng này đã có những ảnh hưởng và tác động lẫn nhau như thế nào trong quá trình giải quyết vấn đề nước Đức thế kỷ XIX? Câu hỏi này đã được đặt ra trên thế giới ở một chừng mực nhất định, nhưng

<sup>1</sup>ThS. Nguyễn Mậu Hùng – Trường Đại học Khoa học, Đại học Huế

ở Việt Nam vẫn còn là một vấn đề tương đối mới mẻ. Bằng các phương pháp logic và lịch sử cũng như định tính và định lượng và dựa trên cơ sở các nguồn tư liệu bằng nhiều ngôn ngữ khác nhau, bài viết hướng đến mục tiêu cung cấp thêm một góc nhìn về mối quan hệ giữa cách mạng công nghiệp và cách mạng trong quá trình thống nhất nước Đức giữa thế kỷ XIX.

## **2. CÁCH MẠNG CÔNG NGHIỆP VÀ QUÁ TRÌNH THỐNG NHẤT NƯỚC ĐỨC**

### **2.1. Một vài nét về cuộc cách mạng công nghiệp ở Đức giữa thế kỷ XIX**

Sau Hội nghị Viên năm 1815, thế giới nói tiếng Đức được tổ chức lại thành 41 nhà nước thành viên của Liên bang Đức 1815-1866. Mặc dù có chung một nguồn gốc nhân chủng và ngôn ngữ dân tộc, nhưng tất cả các nhà nước này đều là những chính thể độc lập và có chủ quyền riêng. Cùng lúc đó, các tư tưởng dân chủ cách mạng từ Pháp và Mỹ cũng như các làn sóng công nghiệp từ nước Anh bắt đầu thức tỉnh không ít lực lượng chính trị và xã hội có xu hướng tiến bộ của nước Đức lúc bấy giờ. Đứng trước tình hình đó, việc xóa bỏ tình trạng chia cắt yếu đuối và chia rẽ lệ thuộc, để xây dựng một quốc gia nhà nước thống nhất cho toàn thể cộng đồng các cư dân nói tiếng Đức ở Trung Âu, cũng như thống nhất thị trường dân tộc rộng lớn cho phát triển kinh tế trở thành một nhu cầu cấp thiết và tất yếu đến mức không thể khác được. Tuy nhiên, khác với phần lớn các quốc gia tư bản công nghiệp phát triển ở phía Tây lúc bấy giờ nơi mà cách mạng công nghiệp thường diễn ra sau các cuộc cách mạng tư sản, ở nước Đức quá trình thu giong sơn về một mối giữa thế kỷ XIX diễn ra gần như cùng một lúc với cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ nhất. Điều này được thể hiện rõ nhất trên lĩnh vực kinh tế trong các nhà nước thành viên của Liên bang Đức 1815-1866.

Trên phương diện kinh tế, phần lớn nước Đức bấy giờ vẫn nằm dưới sự thống trị của các phường hội và không có bất cứ dấu hiệu nào cho sự ra đời của một giai cấp tư sản thành thị, để có thể thực sự thách thức sự tồn tại lâu dài và nguyên vẹn của các triều đại quân chủ chuyên chế. Hoạt động kinh tế của các thành thị Trung Âu thời gian này chủ yếu tập trung vào việc duy trì và bảo vệ cái hệ thống phường hội đã lỗi thời và lạc hậu, với những đặc quyền đặc lợi mang tính giai cấp có sự hỗ trợ của nhà nước (Kopsidis, M., & Bromley, D. W., 2014, 10) [6]. Gần như chưa xuất hiện các hình thức công nghiệp giữa thế kỷ XIX, trong khi giới tiểu thủ công nghiệp nhỏ lẻ chỉ đáp ứng được một phần nhỏ nhu cầu của dân cư, còn thương mại thì chỉ giới hạn lại trong phạm vi của các sản phẩm nông nghiệp (Hähn, 2011, 15) [3]. Chỉ có khoảng 55 nhà máy sản xuất đáng chú ý ở Công quốc Nassau trong khoảng thời gian từ năm 1800 cho đến năm 1864, trong đó có đến 15 cơ sở có trụ sở ở Wiesbaden, 11 ở Höchst, 9 ở Oberursel. Tuy vậy, quá trình công nghiệp hóa diễn ra mạnh mẽ nhất trong giai đoạn sau Cách mạng 1848-1849 ở Biebrich với 60%, Wiesbaden 58%, trên trung bình còn có St. Goar shausen, Caub, Ems, Oberursel, Oberlahnstein, Hattenheim, and Königstein. Các hình thức sản xuất công nghiệp hiện đại ở Công quốc Nassau chỉ xuất hiện vào những năm 1860 với sự xuất hiện của 89 nhà máy hơi nước. Tháng 6 năm 1857, Hiệp hội tài chính dệt may được thành lập như là một cơ sở sản xuất công nghiệp đầu tiên ở Công quốc Nassau. Ngày 22 tháng 9 năm 1859, Hiệp hội Hohe-Mark tổ chức đại hội đầu tiên ở Frankfurt am Main. Từ năm 1861 trở đi, công ty này lại thăng hoa (Lerner, F., 1965, 115, 131, 363) [7]. Điều này được thể hiện trong **Bảng 1** được thống kê dưới đây:

**Bảng 1. Sự phát triển của tiểu thủ công nghiệp và công nghiệp trong những năm 1800-1848 trong phạm vi biên giới lãnh thổ của Đế chế Đức 1871**

Đơn vị tính (ĐVT): nghìn người

| STT | Ngành nghề       | Năm          |                 |              |                 |
|-----|------------------|--------------|-----------------|--------------|-----------------|
|     |                  | 1800         |                 | 1846 – 1848  |                 |
|     |                  | Số người     | Tỷ lệ phần trăm | Số người     | Tỷ lệ phần trăm |
| 1   | Thợ thủ công     | 1.230        | 75%             | 2.000        | 68,4%           |
| 2   | Dệt may          | 340          | 20,7%           | 570          | 19,5%           |
| 3   | Khai khoáng      | 40           | 2,4%            | 155          | 5,3%            |
| 4   | Kinh doanh lớn   | 30           | 1,8%            | 200          | 6,8%            |
|     | <b>Tổng cộng</b> | <b>1.640</b> | <b>99,9%</b>    | <b>2.925</b> | <b>100%</b>     |

Nguồn: (Nipperdey, T., 1998, 196) [10]

Thời gian giữa những năm 1840 và 1870 chứng kiến một giai đoạn bùng nổ của công nghiệp hóa ở Phổ, đặc biệt là công nghiệp nặng, dựa trên than đá, sắt và thép làm cơ sở cho một nền kinh tế công nghiệp hóa cuối thế kỷ XIX. Các nguồn đầu tư tiếp tục được đổ vào công nghiệp trong những năm 1850 trong các ngành như khai khoáng. Than đá, sắt và thép là thành phần chủ yếu của giai đoạn 1849 và 1875. Cuối giai đoạn đó, sản lượng than đã tăng đến 800%, sản lượng sắt tăng 1.400%, trong khi sản lượng thép tăng 5.400% (Tilly, R., 1966, 494) [11].

Trung tâm của quá trình công nghiệp hóa của

Phổ nói riêng và Đức nói chung chính là hệ thống đường sắt. Denis đến từ Mainz được xem là thủy tổ của tuyến đường sắt đầu tiên của nước Đức từ Nürnberg đến Fürth năm 1835. Tuyến đường sắt từ Frankfurt đến Wiesbaden năm 1838 là một biểu hiện của cách mạng công nghiệp ở Đức. Tuyến đường sắt Taunus Railway năm 1840 từ Frankfurt qua Kastel đến Biebrich đã giảm thiểu nhiều gánh nặng cho tuyến đường thủy dọc sông Main (Herzogtum Nassau 1806-1866, Politik - Wirtschaft - Kultur, 1981, 164, 495, 500) [4]. Trong những năm 1870, nhà nước Phổ đã mua gần như toàn bộ các tuyến đường sắt.

**Bảng 2. Sự phát triển của tiểu thủ công nghiệp ở Phổ trong những năm 1800-1861**

ĐVT: triệu người, số người, tỷ lệ phần trăm

| STT | Năm  | Dân số | Số người tham gia vào tiểu thủ công nghiệp |              |           | Tỷ lệ thợ cả và người giúp việc trong tổng dân số |
|-----|------|--------|--------------------------------------------|--------------|-----------|---------------------------------------------------|
|     |      |        | Thợ cả                                     | Thợ học việc | Tổng cộng |                                                   |
| 1   | 1801 | 10,0   | 330.000                                    | 110.000      | 440.000   | 4,4%                                              |
| 2   | 1816 | 10,4   | 258.830                                    | 145.459      | 404.289   | 3,9%                                              |
| 3   | 1831 | 13,0   | 334.346                                    | 187.565      | 521.911   | 4,0%                                              |
| 4   | 1837 | 14,1   | 375.097                                    | 244.875      | 619.972   | 4,4%                                              |
| 5   | 1840 | 14,9   | 396.016                                    | 280.089      | 676.105   | 4,5%                                              |
| 6   | 1843 | 15,5   | 408.825                                    | 311.458      | 720.283   | 4,6%                                              |
| 7   | 1846 | 15,9   | 457.400                                    | 384.800      | 842.200   | 5,3%                                              |
| 8   | 1849 | 16,3   | 535.232                                    | 407.141      | 942.373   | 5,8%                                              |
| 9   | 1858 | 17,7   | 545.034                                    | 507.198      | 1.052.232 | 5,9%                                              |
| 10  | 1861 | 18,4   | 534.556                                    | 558.321      | 1.092.877 | 5,9%                                              |

Nguồn: (Nipperdey, T., 1998, 211) [10]

Việc xây dựng hệ thống đường sắt ở Áo cũng tương đối hiệu quả, lúc đầu dưới sự kiểm soát

của nhà nước, nhưng khi giá cả của đường sắt tăng lên trong những năm 1850 lại chuyển

sang cho tư nhân. Đến năm 1860, tỷ lệ sở hữu nhà nước trong hệ thống đường sắt Áo không còn đáng kể. Đến năm 1865, chiều dài đường sắt của Áo (3.698 km) về cơ bản chỉ còn bằng một nửa của Phổ (6.895 km). Hệ thống đường sắt đóng một vai trò quan trọng trong quá trình hiện đại hóa nước Đức khi những thay đổi trong giao thông và kỹ thuật đã góp phần vẽ lại bản đồ các khu vực. Điều này đã dẫn đến một đặc điểm mang tính khu vực của quá trình thống nhất Đức (Blackbourn, 1997, 136) [1].

Đến năm 1850, nước Đức về cơ bản vẫn đứng phía sau tương đối xa các nền kinh tế hàng đầu châu Âu đương thời như Anh, Pháp, Bỉ, nhưng bù lại Đức có một lực lượng lao động kỹ thuật cao và một hệ thống giáo dục hàng đầu, chất lượng cuộc sống cao. Đến khoảng giữa thế kỷ XIX, các nhà nước nói tiếng Đức bắt đầu bắt kịp các nước khác trên một số phương diện và đến năm 1900, Đức là một nền kinh tế công nghiệp hàng đầu thế giới cùng với Anh và Mỹ. Đến năm 1900, Đức trở thành nền kinh tế lớn nhất châu Âu. Điều này được thể hiện qua sự phát triển của lực lượng lao động thủ công nghiệp trong nửa đầu thế kỷ XIX như dưới đây:

**Bảng 3. Chỉ số phát triển tiểu thủ công nghiệp ở Phổ những năm 1816-1846**

ĐVT: tỷ lệ phần trăm

| STT | Năm  | Dân số | Thợ cả | Thợ học việc và người giúp việc |
|-----|------|--------|--------|---------------------------------|
| 1   | 1816 | 100    | 100    | 100                             |
| 2   | 1819 | 106    | 100    | 98                              |
| 3   | 1831 | 126    | 124    | 123                             |
| 4   | 1843 | 146    | 151    | 205                             |
| 5   | 1846 | 156    | 170    | 256                             |

Nguồn: (Nipperdey, T., 1998, 211) [10]

Cùng với quá trình công nghiệp hóa là quá trình đô thị hóa. Sau năm 1815, dân số đô thị Đức tăng lên rất nhanh. Tuy nhiên, cũng có những dòng người ra đi vì nhiều lý do khác nhau. Con số này đạt đến 480.000 người những năm 1840, 1.200.000 người những năm 1850 và 780.000 người những năm 1860 (Nipperdey, T., 1998,

97) [9]. Điều này chứng minh rằng công nghiệp hóa đã thay đổi các nhà nước Đức, nhưng không nên khoa trương quy mô và hiệu quả của các thay đổi. Sự phát triển của công nghiệp đã làm cho sự khác biệt giữa nông thôn và thành thị thêm lớn hơn. Các quyết định chính trị về kinh tế Phổ và sau năm 1871 là kinh tế Đức phần lớn bị kiểm soát bởi một liên minh của các địa chủ Junkers ở phía Đông và chủ công nghiệp ở phía Tây (Zepp-LaRouche, H., 2008, 38-55) [12].

Tóm lại, mặc dù xuất phát có muộn hơn trong so sánh với các nước công nghiệp tư bản ở phía Tây và không phải lúc nào cũng là một bức tranh màu hồng hoàn hảo, nhưng cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ nhất trong các nhà nước thành viên của Liên bang Đức 1815-1866 đã làm thay đổi tương lai, số mệnh và cả con đường phát triển của nước Đức trong các thập kỷ về sau. Cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ nhất ở nước Đức không chỉ đã tạo điều kiện cho Đế chế Đức thứ hai (1871-1918) bước vào một giai đoạn vàng son để vươn lên trở thành một trong những cường quốc kinh tế hàng đầu thế giới đầu thế kỷ XX, mà còn làm thay đổi hẳn trình độ nền sản xuất cũng như cấu trúc xã hội của nước này. Mặc dù vậy, một trong những tác động có tính chất quyết định nhất của quá trình công nghiệp hóa ở nước Đức giữa thế kỷ XIX diễn ra đối với quá trình thống nhất nước Đức 1848-1871.

## **2.2. Vai trò của cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ nhất đối với quá trình thống nhất nước Đức 1848-1871**

Trong so sánh với các nước công nghiệp phía Tây, cách mạng công nghiệp ở nước Đức bắt đầu có phần muộn hơn, nhưng lại diễn ra gần như song song với quá trình giải quyết vấn đề nước Đức giữa thế kỷ XIX thay vì chỉ thực sự bắt đầu sau khi hoàn thành các cuộc cách mạng tư sản thời cận đại như ở các nước công nghiệp phía Tây khác. Đó là một đặc điểm rất riêng biệt của thế giới nói tiếng Đức, vì chính cách mạng công nghiệp là một trong những nhân tố then chốt góp phần thúc đẩy quá trình thống nhất nước Đức 1848-1871 diễn ra

nhanh chóng và mạnh mẽ hơn. Việc không ngừng cải tiến công cụ sản xuất và nâng cao năng suất lao động cũng đồng thời đòi hỏi phải có một thị trường hàng hóa rộng lớn và thống nhất cũng như một hệ thống đo lường được nhất thể hóa đến mức tối đa có thể cho phù hợp với một nền sản xuất mang tính chất công nghiệp hiện đại. Trong thực tế, đó cũng chính là những điều kiện tiên quyết mà giới tư sản công thương nghiệp ở Đức đang ra sức tìm kiếm và nỗ lực theo đuổi (Nguyễn Mậu Hùng, 2018, 255-256) [8]. Cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ nhất ở nước Đức giữa thế kỷ XIX chính vì thế đóng một vai trò rất quan trọng trong quá trình thống nhất nước Đức 1848-1871 trên rất nhiều phương diện.

**Thứ nhất**, cuộc cách mạng thông tin đã cho phép việc phổ biến các tư tưởng và thảo luận các vấn đề ở mức độ quốc gia ngày càng phổ biến ở Đức giữa thế kỷ XIX. Các thành phố lớn đều được kết nối bởi đường ray và sau cuộc Cách mạng 1848-1871 nước Đức đã trở thành một quốc gia về cơ bản tương đối khác biệt so với năm 1835. Chính hệ thống đường sắt hiện đại và hệ thống thông tin liên lạc tiện lợi đã mang con người lại gần nhau không chỉ về mặt không gian mà còn cả về mặt tâm hồn. Cơ hội gặp gỡ giao lưu và phát triển các mối quan hệ cũng trở nên dễ dàng và thuận lợi hơn. Đó chính là cơ sở để hình thành một ý thức cộng đồng chung cho quá trình thống nhất Đức 1848-1871. Ví dụ, lễ hội Sängerfest ngày 14 tháng 6 năm 1857 ở Johannisberg được phục vụ bởi các chuyến tàu đến thành phố quê hương của Metternich [4].

Chính hệ thống đường sắt đã làm cho những người đi chung trên một chuyến tàu có cảm giác cùng chung một con đường, một số phận và một đích đến, chí ít là trong một khoảng thời gian và không gian nhất định nào đó. Ngoài ra, hệ thống đường sắt không chỉ kết nối nhiều vùng miền của thế giới nói tiếng Đức chia cắt về mặt chính trị lại với nhau, mà còn mang con người thuộc nhiều nhà nước độc lập khác nhau

vào trong một lễ hội sinh hoạt tập thể chung. Đó không chỉ là một cơ hội để những người vốn thuộc nhiều chính thể độc lập khác nhau có cơ hội giao lưu, trao đổi và gặp gỡ để hình thành nên các mạng lưới xã hội rộng lớn hơn các không gian nhà nước bị chia cắt chật hẹp, mà còn góp phần hình thành nên ý thức dân tộc từ các hoạt động tinh thần hướng về cội nguồn chung cũng như hướng đến ý thức cộng đồng mang tính quốc gia dân tộc. Lễ hội Sängerfest ở Johannisberg chính vì thế vừa là một cơ hội để cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ nhất ở nước Đức chứng minh được giá trị của mình trong quá trình lập quốc của người Đức thế kỷ XIX, vừa là một ví dụ điển hình cho những tác động to lớn của hệ thống đường sắt đối với quá trình giải quyết vấn đề nước Đức trong những năm 1848-1871.

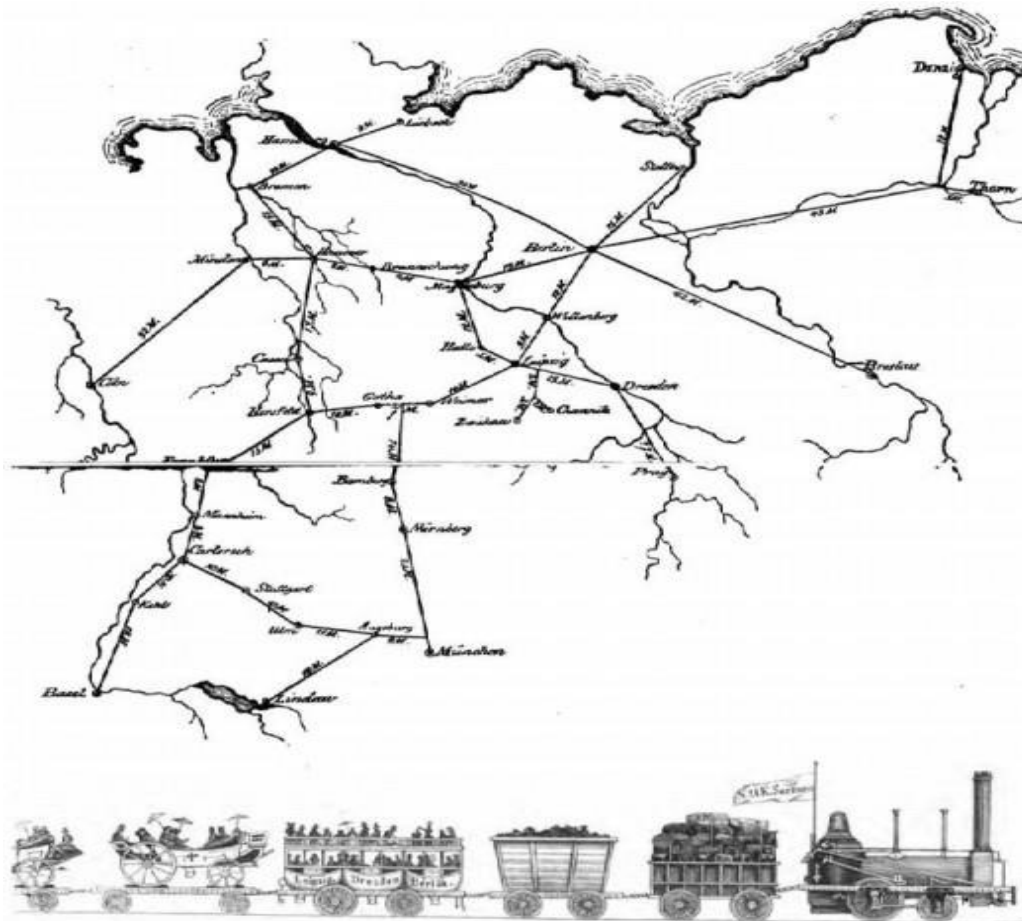
**Thứ hai**, trong cuộc Chiến tranh Áo-Phổ năm 1866, tình trạng tài chính của hai nước cũng có những ảnh hưởng và tác động khác nhau đến các cách thức tiếp cận khác nhau đối với quá trình phát triển kinh tế nói riêng và quá trình giải quyết vấn đề nước Đức giữa thế kỷ XIX nói chung. Áo phải dựa vào giới đầu tư tư nhân cho sự phát triển của cơ sở hạ tầng, chủ yếu là đường sắt. Hệ thống đường sắt của Phổ cũng nằm trong tay của các công ty tư nhân, nhưng tình hình tài chính khỏe mạnh của nhà nước Phổ cho phép họ có thể đóng một vai trò lớn hơn trong việc lên kế hoạch cho một mạng lưới đường sắt bao phủ phần lớn miền Bắc nước Đức, nhưng cần sự hợp tác của các nhà nước Đức khác để hệ thống đường sắt có thể hoạt động hợp lý. Chính nhu cầu giao thương và đi lại đã buộc các nhà nước riêng lẻ liên hệ và hợp tác lẫn nhau. Sự hợp tác trong kinh tế và liên kết trong thương mại là một trong những tiền đề và đặc điểm nổi bật của quá trình thống nhất nước Đức 1848-1871.

**Trên phương diện quân sự**, sự phát triển của hệ thống đường sắt cũng góp phần không nhỏ vào các chiến thắng quân sự của Phổ trên chiến trường trong các cuộc chiến tranh thống

nhất nước Đức giữa thế kỷ XIX. Cụ thể, hệ thống đường sắt hiện đại và phát triển cao của Phổ đã cho phép tướng Helmuth von Moltke di chuyển quân đội vào chiến trường một cách nhanh chóng và dễ dàng với số lượng lớn hơn trong cuộc Chiến tranh Áo-Phổ năm 1866 cũng như cuộc Chiến tranh Pháp-Phổ những năm 1870-1871. Đó được xem là một trong những nguyên nhân chủ đạo dẫn đến thắng lợi của Phổ trong các cuộc chiến tranh này.

**Trên phương diện các nhà nước riêng lẻ**, Công quốc Nassau nằm ở trung tâm của con đường thương mại giữa Cologne và Frankfurt cũng như giữa Niederrhein và các không gian phía Nam (Lerner, F., 1965, 11) [7]. Hệ thống đường sắt mới xây dựng giữa thế kỷ XIX đã

cho phép họ không chỉ tham gia và được kết nối mà còn trở thành một bộ phận quan trọng thậm chí đóng vai trò huyết mạch đối với nền thương mại Đức giữa thế kỷ XIX. Tương tự như vậy, trên phương diện địa phương, những người nông dân nghèo của vùng Westerwald được hưởng lợi nhiều nhất trên con đường thương mại từ Frankfurt qua Idstein và Westerwald đến Cologne. Con đường Cologne-Leiziger Straße ở phía Bắc của Công quốc Nassau cũng đóng một vai trò quan trọng trong việc giao thương và liên lạc của công quốc này với các nhà nước khác trong Liên bang Đức 1815-1866 (Lerner, F., 1965, 38-39) [7] như trong bản đồ (**Hình 1**) dưới đây:



**Hình 1. Bản thảo bản đồ về mạng lưới đường sắt toàn nước Đức của Friedrich List năm 1833 [2]**

Như vậy, chính cuộc cách mạng công nghiệp giữa thế kỷ XIX đã tạo dựng cho người Đức một số lợi thế nhất định trong việc sử dụng hệ thống đường sắt có hiệu quả cho việc vận chuyển quân đội Phổ đến các khu vực chiến

đấu nhanh chóng và thuận tiện trong các cuộc chiến tranh thống nhất đất nước (Howard, 1961, 219-221) [5]. Hệ thống đường sắt đã thúc đẩy quá trình giao thương, đi lại, trao đổi và buôn bán giữa các nhà nước và đặt ra một

yêu cầu hợp tác và liên kết giữa các nước. Thay vì đối đầu về quân sự vì quyền lực chính trị thắng thua, hệ thống đường sắt buộc các nước phải ngồi lại với nhau vì tương lai chung của dân tộc cũng như của chính họ. Hệ thống đường sắt và thông tin liên lạc cũng góp phần làm cho cơ hội giao lưu và trao đổi thông tin của người dân được tăng lên đáng kể. Đó chính là cơ sở để hình thành nên ý thức cộng đồng và nền tảng tinh thần dân tộc cho quá trình thống nhất nước Đức giữa thế kỷ XIX. Chính vì thế, hệ thống đường sắt đóng một vai trò quan trọng trong quá trình hiện đại hóa nước Đức khi những thay đổi trong giao thông và kỹ thuật đã góp phần vẽ lại bản đồ các khu vực. Điều này đã dẫn đến một đặc điểm mang tính khu vực của quá trình thống nhất Đức 1848-1871 (Blackbourn, 1997, 136) [1].

### 3. KẾT LUẬN

Tóm lại, cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ nhất trong cộng đồng các cư dân nói tiếng Đức ở Trung Âu mặc dù xét về tổng thể xuất phát có phần muộn hơn so với các nước tư bản phương Tây khác, nhưng trong thực tế không chỉ đã tạo ra những tiền đề cơ bản và điều kiện thiết yếu cho quá trình giải quyết vấn đề nước Đức giữa thế kỷ XIX, mà còn đạt được nhiều thành tựu rất đáng tự hào đến mức có một số lĩnh vực thường ở vị trí hàng đầu thế giới và vượt qua cả chính các cường quốc công nghiệp số một thế giới đương thời là Anh và Pháp. Sự ra đời và phát triển như vũ bão của hệ thống đường sắt hiện đại rộng khắp là một trong những ví dụ tiêu biểu nhất cho quá trình này. Sự tiện lợi trong giao thông đi lại cùng với cường độ giao thương trao đổi hàng hóa ngày càng gia tăng nhờ mạng lưới tàu hỏa tỏa đi khắp nơi đã làm cho quá trình hình thành ý thức dân tộc cũng như khối đại đoàn kết toàn dân của người Đức diễn ra không những nhanh hơn mà còn vững chắc hơn. Mặc dù quá trình thống nhất nước Đức 1848-1871 được triển khai trong thực tiễn bằng hành động cách mạng đồng loạt gần như cùng lúc với quá trình công nghiệp hóa bắt đầu những bước đi đầu tiên

ở nước này, nhưng chính cách mạng công nghiệp đã tạo ra các nền tảng cơ bản và tiền đề thiết yếu cho quá trình giải quyết vấn đề nước Đức giữa thế kỷ XIX. Thực tiễn lịch sử đã chỉ ra rằng chính các thành tựu của cuộc cách mạng công nghiệp đã góp phần không nhỏ vào quá trình định hình những yếu tố cơ bản thuộc về bản sắc dân tộc của nước Đức hiện đại. Điều này là vì đường sắt tất nhiên mang tính dân tộc vì trước hết nó phải phục vụ cho các sứ mệnh của dân tộc mình trước, trong khi tất cả các hình thức báo chí cũng như phương tiện thông tin liên lạc khác tất nhiên cũng chủ yếu được diễn tả bằng ngôn ngữ dân tộc (Nguyễn Mậu Hùng, 2018, 256-257) [8] và mang trong mình linh hồn của dân tộc đang phụng sự. Cách mạng công nghiệp chính vì thế xét cho cùng là một bộ phận của quá trình hiện đại hóa dân tộc trên phương diện kinh tế của nước Đức nói riêng và gần như tất cả các dân tộc khác trên thế giới nói chung.

### TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Blackbourn, D. (1997). *The Long Nineteenth Century: A History of Germany, 1780-1918*, Oxford: Oxford University Press.
- [2] *Geschichte der Eisenbahn - Teil II: 1835-1915*, Vertrieben von: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/1688/vergangenheit-verkehrsgeschichte/geschichte-der-eisenbahn-1835-1915/> (truy cập ngày 22 tháng 8 năm 2019)
- [3] Hähn, J. (2011). *Sozialunruhen in der Standesherrschaft Solms-Braunfels 1848*. Wiesbaden, Deutschland: Historische Kommission für Nassau.
- [4] *Herzogtum Nassau 1806-1866, Politik - Wirtschaft - Kultur* (1981). Eine Ausstellung des Landes Hessen und der Landeshauptstadt Wiesbaden unter der gemeinsamen Schirmherrschaft S.K.H. des Prinzen Henri, Erbgroßherzog von Luxemburg, Prinz von Nassau und des Hessischen Ministerpräsidenten Holger Börner. 5. April bis 26. July. Wiesbaden, Deutschland: Museum Wiesbaden.

- [5] Howard, M. E. (1961). The Franco-Prussian War: the German invasion of France, 1870-1871. New York, The United States of America: MacMillan.
- [6] Kopsidis, M., & Bromley, D. W. (2014). The French Revolution and German Industrialization: The New Institutional Economics Rewrites History, Discussion Paper No. 149. Retrieved from <http://www.iamo.de/fileadmin/documents/dp149.pdf> (truy cập ngày 9 tháng 4 năm 2016).
- [7] Lerner, F. (1965). Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Nassauer Raumes 1816-1964. Herausgegeben von der Nassauischen Sparkasse anlässlich der 125jährigen Wiederkehr des Tages ihrer Gründung am 22. Januar 1840. Wiesbaden.
- [8] Nguyễn Mậu Hùng (2018). Vai trò của Vương quốc Phổ trong quá trình thống nhất nước Đức 1848-1871. Huế, Việt Nam: Nhà xuất bản Thuận Hóa.
- [9] Nipperdey, T. (1983). Germany from Napoleon to Bismarck, trans. Daniel Nolan. Princeton, The United States of America: Princeton University Press.
- [10] Nipperdey, T. (1998). Deutsche Geschichte 1800-1866, Bürgerwelt und starker Staat. Muenchen, Deutschland: Verlag C. H. Beck.
- [11] Tilly, R. (1966), The Political Economy of Public Finance and the Industrialization of Prussia, 1815-1866," The Journal of Economic History, 26 (4), 494.
- [12] Zepp-LaRouche, H. (2008). The American Roots of Germany's Industrial Revolution. Retrieved from [http://www.larouchepub.com/eiw/public/2008/2008\\_30-39/2008-37/pdf/38-55\\_3536.pdf](http://www.larouchepub.com/eiw/public/2008/2008_30-39/2008-37/pdf/38-55_3536.pdf) (truy cập ngày 16 tháng 7 năm 2017).

## THE ROLE OF THE INDUSTRIAL REVOLUTION IN THE MID-NINETEENTH-CENTURY GERMAN UNIFICATION

Nguyen Mau Hung

### ABSTRACT

*Although the starting point of the German development was later than that of the Western countries, the mid-nineteenth-century German Industrial Revolution changed not only the fate of this country but also of many ones concerned. The major turning point of the first Industrial Revolution in Germany was the birth and development of the railway system which laid the most fundamental foundation for the unification as well as the modernization of the mid-nineteenth-century German states. The railway system has contributed to unifying the national market, forming the foundations of national thought and spirit and building a unified national community through exchanges, communication, and linkages under the service of the train system. The railway system also gave Prussia a number of remarkable advantages that its neighbors could not have in the wars of the mid-nineteenth-century German Unification. For this reason, the railway system became a distinct identity in the industrialization of Germany and made the 1848-1871 German Unification characteristically unique in comparison with other bourgeois revolutions of the modern time.*

**Keywords:** industrial revolution, railway system, German unification, industrialization, bourgeois revolution.

Email: [nguyenmauhung@quangbinh.edu.vn](mailto:nguyenmauhung@quangbinh.edu.vn)

Ngày nhận bài: 27/05/2019

Ngày nhận bài sửa sau phản biện: 28/08/2019

Ngày chấp nhận đăng: 16/09/2019