

БРУНО ШУЛЬЦ

1972

625.1

Ш-95

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ
В НАРОДНОМ
ХОЗЯЙСТВЕ



ТРАНСПЕЧАТЬ

МОСКВА

41402

385625.1
Ш 95

БРУНО ШУЛЬЦ

1972

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

В НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ

ПЕРЕВОД С НЕМЕЦКОГО

С. А. ПАНАФИДИНА

ПОД РЕДАКЦИЕЙ

Г. М. ФРЕЙБЕРГА



№ 89 96 08

23706
НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА ВССР

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ
НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА ВССР

Дер.

НКПС : : ТРАНСПЕЧАТЬ : : МОСКВА

1926

Обложка работы
художника А. Ган.

Ленинградский Гублит № 9039. Тираж 2.570 экз. 9 л.

2-я тип. Транспечати НКПС. им. т. Лоданкова. Ул. Правды, 15.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

	Стран.
От Издательства	5
Предисловие к русскому изданию.....	7
I. Значение железных дорог для потребления....	9
II. Значение железных дорог для торговли и тор- говой политики.....	33
III. Влияние железных дорог на земельные отно- шения.....	71
§ 1. Земля под дорогами	72
§ 2. Значение железных дорог для больших городов и жилищного вопроса.....	74
§ 3. Влияние железных дорог на сельское и лесное хозяйство	107
§ 4. Железные дороги и горное дело..	127
§ 5. Значение железных дорог для местона- хождения промышленных и сельско-ко- зяйственных предприятий	141

ОТ ИЗДАТЕЛЬСТВА.

Советский читатель, взявшись за эту книжку г. Шульца, весьма популярно и подробно выясняющую громадную роль железных дорог и железнодорожно-тарифной политики в развитии всего народного хозяйства, не должен при этом упускать из виду целый ряд очень существенных соображений. Наш читатель очень скоро заметит, что автор, учитывающий почти исключительно опыт работы германских железных дорог и их значение для германского буржуазного хозяйства, является типичным буржуазным писателем. Эта социальная сущность автора дает себя чувствовать на протяжении всего произведения.

Так, например, железнодорожные компании или государство, владеющие железными дорогами, изображаются им зачастую чуть ли не в роли благодетелей народных масс.

Целый ряд рассуждений автора должен как бы привести читателя к выводу, что тарифная политика железных дорог Германии диктуется интересами потребительских (читай: трудящихся) масс (стр. 19 и сл.).

Правда, кое-где автор пытается быть объективным. Так, на стр. 23, разбирая влияние железных дорог на развитие потребления, автор допускает, что понижение железнодорожных тарифов, понижающее издержки производства, не всегда идет на пользу только потребителям, но может быть использовано также предпринимателями и торговцами. Признает это он безусловно только в отношении монополистических промышленных объединений.

Но эти места являются в общем отдельными проблемами „либерализма“ г-на Шульца. Мысль о том, что железные дороги и железнодорожные тарифы в руках капиталистов или капиталистического государства являются одним из орудий эксплуатации, порабощения и ограбления трудящихся масс—такая „дикая мысль“ даже в качестве намёка не может придти, конечно, в голову нашего почтенного писателя.

А между тем за примером не далеко ходить. Достаточно вспомнить знаменитый план Даувса (хотя книжка эта была написана до эпохи плана Даувса, но это существо дела не меняет), объединивший побежденных германских капиталистов с капиталистами союзных стран-победительниц и отдавший германские железные дороги в руки международного капитала в целях систематического ограбления рабочих.

Заслуживают также усмешки утопические мечты автора о мелко-буржуазной идиллии, согласно которой развитие железнодорожных путей сообщения уничтожит свирепствующий во всех промышленных центрах жилищный кризис.

Каким же образом будет разрешен этот большой социальный вопрос в буржуазном государстве?

По г. Шульцу очень просто: развитие железных дорог создаст возможность каждой рабочей семье иметь за городом (так, на $\frac{3}{4}$ —1 час езды) свой отдельный домик с садом, огородом и проч. благами.

Устами нашего автора прямо мед можно пить.

Заканчивая на этом наши краткие замечания, мы считаем, что, несмотря на указанные характерные особенности, произведение г-на Шульца, хотя и чуждое по своей идеологии советскому читателю, является все же очень нужной и интересной книгой как по важности трактуемого вопроса, так и по содержательности, обилию даваемого материала и популярности изложения.

ПРЕДИСЛОВИЕ К РУССКОМУ ИЗДАНИЮ.

Настоящее издание представляет собою перевод трех наиболее интересных глав из книги Бруно Шульц „Значение железных дорог для народного хозяйства“ (Bruno Schultz „Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen“. Eine Studie zur Systemfrage. Jena, 1922).

Автор в этой книге дает систематический, подтвержденный многочисленными фактами и цифрами, анализ воздействия железных дорог на все отрасли народного хозяйства—потребление, производство и торговлю. Имеющийся в его распоряжении богатый и интересный материал о влиянии железных дорог на производство сгруппирован им применительно к трем основным экономическим факторам: природе, труду и капиталу.

Предлагаемые вниманию русских читателей главы заключают в себе наиболее существенную часть содержания всей книги, так как сам автор отводит трактуемым в них вопросам наибольшее внимание.

Вопрос о влиянии железных дорог на труд и капитал в значительной степени освещен содержанием переведенных нами глав; специальным же главам о труде и капитале в книге отведено сравнительно небольшое место, и мы не видели необходимости дать перевод этих глав; равным образом нами не дано перевода менее интересных особых глав книги о влиянии железных дорог на распределение доходов и экономические кризисы.

Многие выводы и суждения автора представляются настолько общезвестными и общепринятыми, что не требуют, как будто, никаких особых доказательств и обоснований. Но заслуга автора и ценность его книги— в том, что эти выводы приводятся им в стройной системе суждений и критики фактов и учений, что в общем дает яркую законченную картину значения железных дорог, как важнейшего рычага современной хозяйственной жизни.

Необходимо все же отметить, что некоторые ссылки на современные хозяйственные условия Германии и России являются по меньшей мере спорными: книга написана, видимо, в 1920—22 гг., и выводы, основанные на примерах, взятых из неустоявшейся к этому времени экономики этих стран, едва ли можно признать правильными.

Весьма ценным в книге является сжатый анализ обширной литературы по затрагиваемым вопросам; к сожалению, он ограничивается изложением взглядов и теорий преимущественно лишь немецких авторов.

Г. Фрейберг.

I.

Значение железных дорог для потребления.

Рыночную цену товара можно разложить на три составные части: издержки производства в собственном смысле слова (затраты на сырье и вспомогательные материалы, рабочую силу, износ зданий, машин и т. д.), издержки на транспорт (не только готового фабриката, но и сырья, вспомогательных материалов, полуфабриката и т. п.) и прибыль, — разумеется, прибыль всех тех, через чьи руки товар проходит вплоть до перехода в руки окончательного потребителя. Влияние железных дорог сказалось на всех этих трех факторах в том смысле, что затраты в производстве постепенно уменьшаются, и, таким образом, наступает понижение рыночных цен. Косвенно это влияние сказывается по отношению к издержкам производства — в смысле перехода к крупному производству, ускорения процесса распределения промышленности по районам, разделения и сочетания труда и т. д., а в отношении прибыли — в смысле уменьшения риска и ускорения оборота капиталов. Об этом косвенном влиянии речь будет ниже. Непосредственное влияние железные дороги оказывают на транспортные издержки. О них мы и будем говорить ближайшим образом, но при этом не будем упускать из вида, что тенденции, которые мы здесь обнаруживаем, усиливаются соображениями о других выше отмеченных факторах.

Оппенгеймер в своем законе „транспортного сопротивления“ следующим образом формулирует значение транспортных расходов ¹⁾).

„Территориальное распространение торговли зависит от транспортного сопротивления. Величина этого сопротивления обуславливает величину расходов на транспорт. Абсолютная же и относительная величины этих расходов в свою очередь обуславливают способность товара быть предметом торговли“.

Таким образом, уменьшение транспортных издержек влечет за собою возрастание способности товаров быть предметами торговли, или, что равнозначно, увеличивает их оборотоспособность. Это положение проявляется в двояком направлении. Благодаря удешевлению транспорта расширяется район сбыта товаров, уже бывших предметом торгового оборота, и, с другой стороны, в оборот вступают новые товары. Почти все хозяйственные блага выдерживали перевозку там, где уже раньше был возможен дешевый водный транспорт. Но эта транспортная возможность была на-лицо сравнительно редко, и, кроме того, о способности товаров быть предметами торгового оборота можно говорить только тогда, когда на-лицо имеется возможность транспортировать их в разных направлениях. Только при этом условии товары, которые до сих пор не выдерживали перевозки вследствие своей незначительной меновой ценности, получают способность быть предметами оборота. Само собою понятно, что затраты на транспорт для каждого хозяйственного блага имеют свои пределы, что эти пределы различны и зависят от меновой ценности самих благ. Неправильно было бы предположить, что блага высокой меновой ценности выдерживают лишь незначительные затраты на транспорт, а блага более низкой ценности — высокие затраты, на том основании, что в первом случае

¹⁾ „Теория политической экономии“, 2-ое издание, стр. 109.

цены уже сами по себе высоки, а во втором—нижки. Напротив, чем больше меновая ценность, тем большие затраты на транспорт могут быть к ней прибавлены. Если эти затраты превзойдут меновую ценность, то во многих случаях перевозка станет с хозяйственной точки зрения невозможной. Если, например, взять высокие издержки на транспорт по гужевым дорогам, то станет понятно, что в эпоху, когда эти дороги были единственным способом сообщения, значительная часть благ была вовсе исключена из числа объектов транспортирования. Понятно поэтому, что блага незначительной ценности получили способность быть объектом транспортирования только благодаря железным дорогам. Сюда относятся в первую очередь массовые грузы—уголь, кокс, торф, дрова, зерновые хлеба, картофель, руда, камень, соль, чугун, цемент, земледобрительные туки, прядильное сырье, свекла, жмыхи, гравий, песок, жом, древесная смола, флясы, минеральные воды, молоко, овощи, скот, керосин и спирт. Если просмотреть этот перечень, то легко увидеть, что вовлечение их в круг объектов транспорта должно было повлечь за собой перемену во всей хозяйственной жизни. Вспомним хотя бы только о роли каменного угля. С другой стороны, увеличивается транспортная способность благ, которые и до того были предметами перевозок, т. е. рынок их сбыта расширяется. Предположим, что товар ценою в A рублей выдерживает транспортные издержки самое большее в 40 рублей на тонну; предположим далее, что перевозка стоит 40 копеек с километра и тонны. В таком случае этот товар может выдержать перевозку на 100 км по радиусам от места его производства (предполагая, что пути сообщения во всех направлениях приблизительно одинаковы) и должен стоить на периферии окружности $A - 40$ рублей,—если не принимать в расчет факторов, нарушающих этот закон. Если же издержки на перевозку этого блага, вследствие проведения железной дороги, упадут до 5 коп. с тонно-

километра, то благо это, при прочих равных условиях, сможет выдержать перевозку на 800 км, и цена его на периферии этого нового круга распространения составит те же $A + 40$ руб. Отсюда видно, как, благодаря удешевлению транспорта, расширяется товарный рынок.

Что улучшения в способах сообщения влияют на величину рынков сбыта, это высказал уже Адам Смит — только, разумеется, не по поводу железных дорог. В 3-ей главе 1-ой книги своего „Богатства народов“ он доказывает, что цветущие рынки всегда оказываются там, где имеются хорошие средства сообщения, т. е. главным образом на морских побережьях и по берегам судоходных рек. Позже пытались установить закономерную зависимость между величиной рынка сбыта и транспортными издержками. Так, у Рошера ¹⁾ говорится: „рынок растет — при прочих равных условиях — пропорционально квадратной степени удешевления транспорта“. А Закс ²⁾ пишет: „Способность благ к сбыту возрастает с усовершенствованием способов сообщения в той же мере, в какой с удлинением радиуса увеличивается площадь круга, или: способность благ к сбыту (следовательно, и рынок) возрастает вследствие развития путей сообщения в квадратной степени их транспортной платежеспособности ³⁾“.

Расширение рынка идет вплоть до мирового рынка. Для большинства продуктов мировые рынки становятся

1) „Система народного хозяйства“, 3-й том. „Экономия торговли и промышленности“, 5-ое изд. Штутгарт. 1887 г., стр. 374.

2) „Пути сообщения в народном и государственном хозяйстве“, 2-ое изд., том 1, стр 19. Берлин. 1918 г.

3) Лаунгардт пытается установить математическое отношение между удешевлением сообщений и размером сбыта. Найденное им уравнение сводится к следующему положению: сбыт увеличивается пропорционально квадрату проволочной платы, — разумеется, в предположении равенства всех прочих хозяйственных условий. Если Закс (цит. соч., стр. 21) относится к этим положениям скептически, то к нему можно вполне присоединиться.

доступны только благодаря железным дорогам. Правда, мировая торговля существовала и до появления железных дорог. Предметами ее—не говоря о благах высокой ценности, как благородные металлы и драгоценные камни,—были такие блага, которые доставлялись из других географических зон,—как, например, колониальные продукты. Вспомним о больших купеческих караванах Средневековья, которые тянулись по дорогам через Италию к северу. Мировое же хозяйство и мировые рынки для сырья и массовых продуктов суть лишь производные от развития железных дорог.

Эти общие положения нуждаются, впрочем, в некоторых ограничениях. Прежде всего, надо принять во внимание, что размер оборота благ зависит не только от тарифов железной дороги; тут действуют еще многие другие факторы, к которым мы сейчас и перейдем. Кроме того, надо быть осторожным в суждениях о возрастании размеров оборота. Никким образом нельзя безоговорочно принимать, что всякая переброска хозяйственных благ, осуществляемая вследствие удешевления сообщений, является выгодой с точки зрения народного хозяйства. Эти оговорки не должны быть забываемы при дальнейшем анализе интересующих нас обстоятельств.

На практике обуславливаемая удешевлением транспорта способность к сбыту учитывалась различным образом, в частности, например, в том, что перевозка грузов тарифицируется с учетом их ценности. Этой цели служит классификация грузов, при установлении которой обращается внимание на их меновую ценность, с тем, что грузы незначительной меновой ценности, но высокого народно-хозяйственного значения, как уголь и другие упомянутые выше массовые продукты, тарифицируются низко, и, наоборот, грузы высокой меновой ценности получают высокие тарифы. Этой индивидуализирующей системе классификации грузов противопоставляется так называемая „натуральная система“. Здесь главное внимание

образуется на себестоимость, так что тарифный разряд устанавливается сообразно требуемому для данного груза объему перевозочных средств — почему эта система называется также „системой использования вместимости подвижного состава“. Система тарификации по ценности имеет перед натуральной системой то преимущество, что позволяет перевозить грузы незначительной ценности ниже себестоимости, возмещая потери за счет грузов высокой ценности, — что оказывается невозможным при учете одной лишь себестоимости. С другой стороны, натуральная система имеет преимущества простоты и ясности ¹⁾.

В Германии, где впервые герцогство Нассау и Эльзас-Лотарингия ввели натуральную систему, а прусские частные дороги держались системы тарификации по ценности, в 1877 г. было проведено компромиссное решение путем установления так называемого „реформированного грузового тарифа“. Основу его составляет натуральная система, но с учетом меновой ценности грузов путем образования нескольких классов.

До недавнего времени в Германии действовала следующая классификация: общий и особый класс для поштучных грузов, общий и особый класс для грузов большой скорости и отдельный класс для повагонных перевозок. В этом последнем грузы разделяются на четыре группы: грузы, перевозимые по общему классу для повагонных отправок, и грузы, перевозимые по специальным тарифам I, II и III. Рядом с ними действовало большое количество исключительных тарифов, из которых особенное значение имел тариф на сырье. Недавно, 1 декабря 1920 г., предпринята была перегруппировка, а именно, сохраняя по два класса для грузов поштучных и большой

¹⁾ Излишне было бы излагать здесь подробно спор по этому вопросу, который наделал много шума в 70-х годах прошлого века.

скорости, установили еще пять нормальных классов для повагонных отправок.

Класс А соответствует бывшему общему классу для повагонных отправок, классы В, С и D—бывшим специальным тарифам I—III и класс Е—упомянутому выше тарифу на сырье ¹⁾).

Провозные платы на единицу веса понижаются по пяти классам в указанной выше последовательности. Исключительные тарифы с 1 сентября 1919 г. почти отпали—во-первых, по соображениям увеличения доходов, а затем вследствие обстоятельств, вытекающих из Версальского договора, о которых будет речь в следующей главе. Сообразно размещению грузов по этим классам, можно воздействовать на их способность к обращению, а вместе с тем и на их сбыт. Учет ценности грузов достигается тем, что класс В в общем распространяется на готовые изделия, класс С—на полуфабрикаты и класс D—на сырье, массовые и малоценные грузы. Другое средство повысить способность товаров к сбыту—это применение в той или иной форме дифференциального тарифа. При этом ставки понижаются с увеличением расстояния либо так, что тонно-километрические ставки понижаются по поясам, при чем для каждого пояса устанавливаются определенные провозные платы, либо так, что даются схемы с понижающимися ставками наращивания по поясам в зависимости от различия расстояний. Эта форма дифференциального тарифа, которой мы с недавнего времени широко пользуемся, сейчас применяется в Германии таким образом, что наибольшая дифференциация допущена для грузов класса для повагонных отправок Е,—тогда как с возрастанием ценности грузов дифференциация ослабевает. Таким образом

¹⁾ Здесь, как и при изложении схемы, действовавшей до тех пор классификации грузов, я не приводил побочных классов (подклассов).

применяется более совершенная форма дифференциального тарифа, а именно—разная степень наращивания ставок для разных классов.

Осуществление и возрастание оборотоспособности товаров—в результате произведенного железными дорогами удешевления провозных плат—влияют на потребление так же, как непосредственное понижение цен. Транспорт является как бы одной из стадий производственного процесса. Повтому удешевление транспорта должно действовать на потребление точно так же, как удешевление других издержек производства, а именно—в сторону расширения покупательной силы. Эта расширенная покупательная сила может быть использована либо для того, чтобы более полно удовлетворить потребности, частично уже удовлетворявшиеся и ранее, либо для того, чтобы сделать возможным удовлетворение новых потребностей. И действительно, железные дороги принесли с собою осуществление обеих этих возможностей. С одной стороны, нельзя отрицать, что наступило лучшее удовлетворение потребностей, а следовательно, повышение жизненного уровня. Этот факт можно констатировать не только в отношении пищевых продуктов, но и в отношении одежды, жилища, домашней утвари и т. п. С другой стороны, железные дороги содействовали пробуждению новых потребностей. Прежде город мог рассчитывать только на продукты своих окрестностей. Товары дальнего происхождения были очень дороги, и лишь немногие могли их доставать. Благодаря железным дорогам, как показано выше, рынок расширился, и стало возможно снабжение издалека.

Такие же результаты, какие были достигнуты удешевлением транспорта, получились и от того ускорения передвижения, которое произвели железные дороги. Ускоренный транспорт повысил оборотоспособность скоропортящихся товаров. До проведения железных дорог скоропортящиеся товары должны были производиться

близости от места потребления, а если это было невозможно, то приходилось отказываться от их потребления. Благодаря железным дорогам дело меняется. Предположим, что товар выдерживает перевозку в течение t часов. Если считать, что до проведения железных дорог скорость движения грузов гужем была 3—5 км в час, то получим, что данный товар способен к обращению на расстояние в среднем в $4t$ км. При наличии железных дорог, когда среднюю скорость товарного поезда можно считать в 25 км, радиус передвижения того же товара достигает уже $25t$ км.

К этому присоединяется еще и другой момент, служащий могучим стимулом к увеличению транспортной способности товара, именно — то обстоятельство, что железные дороги дают возможность совершать перевозки и в ночное время, тогда как перевозки по гужевым путям совершались главным образом днем. А это опять же дает значительное расширение района сбыта. Затем, надо упомянуть о том, что железные дороги благодаря особым приспособлениям способствуют развозу перевозок скоропортящихся грузов. Но прежде, чем говорить об этом, надо упомянуть особо о нескольких важных родах груза — главным образом, пищевых продуктах, — чтобы дополнить вышеприведенные теоретические соображения примерами из практики.

Одним из наиболее быстро портящихся и в то же время необходимейших предметов питания является молоко. В настоящее время район молочного снабжения Берлина определяют приблизительно в 175 км. Если бы при прежних способах передвижения вздумали транспортировать молоко на 175 км, то, конечно, после нескольких дней пути оно попало бы в Берлин в совершенно прокисшем виде. При наличии железных дорог расстояние в 175 км покрывается приблизительно в 7 часов, а так как движение поездов совершается и ночью, то берлинские потребители получают молоко вечернего удоя

уже ранним утром следующего дня, т. е. совершенно свежим. Масло выдерживает более продолжительную, а следовательно более дальнюю перевозку; однако, не будь железных дорог, не было бы возможно то, что датское, галицийское, богемское и даже сибирское масло попадает в Германию в хорошем виде. Далее—вспомним о яйцах, привозимых в страны Западной Европы из Италии, России и Америки. Затем, из скоропортящихся продуктов необходимо отметить свежие фрукты, в особенности ягоды. Но и другие фрукты не выдерживают продолжительной перевозки. Однако, свежие фрукты перевозятся теперь в полной сохранности из Калифорнии, Италии, Испании, Африки и т. д. Наконец, упомянем еще о мясе.

Для всех этих пищевых продуктов дальние перевозки стали возможны благодаря железным дорогам. Если исключить заграничные овощи и плоды, то, отмечая перечисленные выше предметы питания, мы говорили о таких продуктах, которые принадлежат к предметам ежедневного потребления во всех уголках всякой страны, но возможности их подвоза были ограничены большой близостью к месту потребления. Кроме того, железные дороги сделали возможным подвоз ко многим потребляющим пунктам новых, не употреблявшихся здесь припасов. Как яркий пример этого явления, можно привести снабжение рыбой, в частности морской рыбой: ее можно теперь найти в самых маленьких городках чисто-континентальной страны в качестве питательного и дешевого пищевого продукта.

На всех этих примерах можно видеть, как железная дорога уже самым своим возникновением сильно облегчила и прямо вызвала к жизни транспорт скоропортящихся грузов. К этому надо добавить, что в дальнейшем она разными мероприятиями способствует развитию этих перевозок как посредством ускорения движения и введения исключительных тарифов, так и посредством

устройства специальных вагонов, которыми обеспечиваются требуемые техникой дела условия пребывания грузов в пути.

Если рассмотреть вышеприведенный перечень легко портящихся пищевых продуктов, то увидим, что часть из них представляет собою такие грузы, которые совершенно не выдерживают высоких транспортных издержек. И вот, поскольку эти предметы должны были стать широко доступными потреблению, возник вопрос о том, как организовать не только скорую, но и дешевую их перевозку. Железные дороги широко пошли навстречу такой постановке вопроса, например, в той форме, что, при исчислении провозных плат, вместо ставок за специальную большую скорость брали за обыкновенную большую скорость, вместо ставок за большую скорость — ставки за малую. Так именно было в Пруссии, например, с перевозками морской рыбы. В этом случае речь шла главным образом о транспортных издержках. Но в перевозках морской рыбы пришлось считаться еще и с другими обстоятельствами: из портов, куда прибывали груженные рыбой суда, внутрь страны отправлялись особые поезда, места назначения которых по мере надобности менялись. Часто также устанавливаются специальные поезда для молока. Для этого продукта имеет значение еще одно обстоятельство, именно — его перевозка может производиться только в особой посуде, которую необходимо пересылать обратно в места отправления. В случае взимания нормальных ставок провозной платы за обратный провоз пустой посуды, это повлекло бы за собой значительное вздорожание молока. Поэтому железные дороги возят пустую посуду в обратном направлении или совершенно бесплатно, или по пониженным ставкам.

Что касается тех особых приспособлений, которые дороги устраивают для перевозки легко портящихся грузов, то здесь задача состоит в первую очередь в том,

чтобы предоставить в распоряжение отправителя вагоны, дающие равномерную прохладную температуру и приток свежего воздуха.

Для получения прохладной температуры служат вагоны с дырчатыми лобовыми стенками, благодаря которым во время хода получается сквозная тяга и, следовательно, приток свежего воздуха. Но часто этого средства оказывается недостаточно, и поэтому пользуются вагонами особой конструкции, в которых между двойной обшивкой стен, потолка и пола помещаются особые изоляционные материалы, как плохие проводники тепла. Весь вагон — и в особенности крыша — обычно выкрашен в белый цвет. Особое внимание обращается на то, чтобы все запоры были хорошо пригнаны; двери либо запираются наглухо, либо устраиваются особые двухстворчатые двери, за которыми часто находятся еще шторы, чтобы при догрузке внутрь вагона проникало не слишком много тепла. Стены и потолки охлаждаются иногда еще и искусственной вентиляцией. Для охлаждения внутренности вагона применяются различные приспособления, сток и приток воды, ледники или другие системы охлаждения. В таких вагонах перевозятся, например: мясо, требующее температуры 3—5°; пиво, которое требует совершенно равномерной температуры; рыба, масло ¹⁾. В Америке в жаркое время года даже яйца перевозятся в вагонах-холодильниках. Далее, во многих вагонах устроены приспособления для постоянного освежения воздуха, как это требуется, например, для масла и мяса. Наконец, надо еще упомянуть, что для перевозки свежего мяса в вагонах приделываются крюки для подвешивания туш.

Благодаря перечисленным выше мероприятиям — ускорению перевозок, понижению тарифов и устройству вагонов

¹⁾ В России под перевозку сибирского масла было занято в 1910 г. около 1700 таких вагонов (Роль, Энциклопедия, т. III, стр. 176).

особой конструкции,—то улучшение транспорта мало-выносимых грузов, которое принесли с собою железные дороги, еще значительно прогрессировало. Правда, с успехами техники появились, независимо от железных дорог, другие средства, делающие возможными далекие перевозки подобных предметов потребления (например, способы консервирования мяса, молока и т. п.). Но об этом здесь не место говорить; нам надо было только показать, что железные дороги сделали возможным более обильное и более разнообразное снабжение. Во всяком случае, круг товаров, имеющих сейчас значение для массового потребления, сильно увеличился. В связи с этим стоит сильный регресс производства таких товаров в отдельных домохозяйствах.

Если вспомнить, что благодаря уменьшению транспортных издержек становится возможно поставлять с теми же издержками большее количество продуктов, то отсюда надо заключить, что больше продуктов может быть потреблено. Представим себе картину распределения доходов в каждом отдельном народном хозяйстве. Высокие доходы находятся в обратном отношении к числу их получателей. С некоторым приближением можно изобразить это в виде пирамиды, вершина которой представляет собою высший доход, получаемый лишь очень немногими, может быть даже только одним лицом, тогда как основание изображает большее число тех, которые получают заработок, приблизительно соответствующий так называемому „прожиточному минимуму“. Последствием такого распределения доходов является то, что с удешевлением какого-либо товара сильно растет круг потребителей, получивших возможность стать его покупателями, ибо (пользуясь тем же образным сравнением) теперь этим товаром может быть снабжен новый поперечный разрез пирамиды, при чем этот разрез по сравнению с тем, который мог снабжаться данным товаром до его удешевления, лежит ближе к основанию пирамиды, а, следовательно,

имеет большую площадь. Таким образом, мы приходим к выводу, что, подобно всякому удешевлению продукции, удешевление транспорта влечет за собою рост потребительской емкости общества. Это правило имело значение в особенно большом масштабе при проведении железных дорог впервые, но теоретически оно имеет силу при всяком понижении тарифов.

Итак, результат нашего исследования состоит в том, что железные дороги вызвали и могут вызвать в дальнейшем возрастание потребительской емкости. Но действие этого правила не является абсолютным и нуждается в некоторых ограничениях. Прежде всего, само собою разумеется, что потребление никоим образом не является простой функцией издержек производства, а стало быть и транспортных издержек. Потребление, совершенно независимо от этого момента, имеет свои пределы, определяемые погрешностью. Избыточное удовлетворение потребностей не может иметь место в течение сколько-нибудь продолжительного времени. Но для настоящего момента этот предел носит преимущественно теоретический характер, ибо едва ли можно утверждать, что главнейшие потребности уже теперь полностью удовлетворены, а еще менее удовлетворялись они до проведения железных дорог. Но если возрастание сбыта определенного товара невозможно, а тем не менее, благодаря удешевлению транспорта, снабжение рынка этим товаром улучшается, т. е. происходит рост предложения, — то в результате оказывается понижение цены. Это понижение цены, в свою очередь, вызывает то, что освобождается покупательная сила для других товаров, следовательно, опять-таки происходит рост потребления. В дальнейшем возможно, что в результате роста погрешительной способности наступит расширение производства, которое может быть связано с таким возрастанием издержек, что удешевление транспорта вновь окажется парализованным. И в этом случае уже не пришлось бы больше стремиться к расширению

потребительской способности. Но тут надо отметить, что удешевлением транспорта пользуется не только готовый фабрикат, но и необходимые для его производства сырье и вспомогательные материалы; следовательно, и эти элементы до известной степени противодействуют возрастанию издержек производства. Кроме того, приходится учесть предпосылку, которую я до сих пор обходил молчаливым, что удешевление транспорта фактически идет на пользу потребителю, а не останавливается в своем воздействии лишь на производителе или торговце. Это последнее также возможно и притом как для монопольных, так и для свободно воспроизводимых товаров. Что в отношении монопольных товаров удешевление транспорта не всегда будет идти на пользу потребителям, это очевидно без особых доказательств. Но я подчеркиваю „не всегда“, ибо будет ли так фактически—это зависит от особенностей каждого отдельного конкретного случая. Монополист, будь то производитель или торговец, стремится к возможно более высокой прибыли. Его прибыль складывается из прибыли на единицу товара и из числа проданных единиц. Предполагая, что он в состоянии увеличивать число единиц товара (следовательно, имея в виду преимущественно случаи правовой монополии),—он будет взвешивать, что для него выгоднее,—оставаться ли при прежней цене и вместе с тем при прежнем сбыте, или, пользуясь удешевлением транспорта, понизить цену и тем повысить сбыт. Дело обстоит просто в тех случаях, когда монопольный товар поставляется лишь немногими производителями или синдикатом. В этом случае можно при понижении тарифа поставить условием снижение цены. Но на практике дело обстоит едва ли так просто. Что касается свободно воспроизводимых товаров, то и здесь на практике существует возможность, что удешевление транспорта пойдет на пользу производителю или торговцу. В теории это не представляется возможным, ибо в этом случае при наличии свободной конкуренции должен бы оказаться

в выигрыше потребитель. Как это складывается на практике, это опять-таки зависит от конкретных условий, от конкуренции, от соотношения сил покупателей и продавцов.

С этими ограничениями, на которые надо обратить серьезное внимание, вышеназложенный вывод, несомненно, верен.

Другого взгляда держатся Терра и Вейкс-Глон. В своей книге „Под знаком транспорта“ (Берлин, 1899 г.) Терра высказывает мнение, что цены за доставку вовсе не играют роли при образовании товарных цен, как это часто утверждают, ибо они составляют лишь небольшую часть цены (выше показано, что для товаров незначительной ценности это никоим образом не верно), и потому потребитель часто совсем и не замечает даже значительного понижения тарифа. В сочинении того же автора „Социальная политика транспорта“ (1895 г.) читаем: „В общем высота цен за перевозки не имеет того влияния на производство и потребление, на всю нашу хозяйственную и общественную жизнь, какое часто ей приписывается“. Но непосредственно вслед за тем он сам предостерегает от недооценки этого влияния.

Более основательны, чем суждения Терра, мысли Вейкс-Глона, развитые в его доныне не потерявшей значения книге „Финансовая и социальная сущность современных путей сообщения“ (Тюбинген, 1894 г.). Основная тенденция его книги состоит в том, что нельзя пренебрегать финансовыми интересами железных дорог, что тарифы—как пассажирские, так и грузовые—должны быть настолько высоки, чтобы можно было рассматривать железную дорогу, как доходное промышленное предприятие, и что дороги должны стремиться к возможно более высокой прибыли. Это основное положение автор может отстаивать, разумеется, только при том условии, если он убежден, что тарифы не имеют особенно большого влияния на всю народно-хозяйственную жизнь и на потребление. Действительно, такого убеждения он и держится, — как

что вытекает из следующих ниже приводимых положений: „Какое количество продуктов производится и какое количество из произведенных попадает к отпраздковке по железным дорогам, — это зависит от многочисленных факторов, влияющих на условия рынка. Одним из этих факторов в ряде случаев в известной мере является, конечно, стоимость услуг транспорта. Но более или менее высокая стоимость этих услуг будет производить колебания в массе транспортируемых грузов только по отношению к отдельным товарам и то лишь временно; производство же должно строиться исключительно на общих условиях потребления и сбыта, ибо потребление не может выходить за пределы наличных потребностей“. В качестве примера приводится, что понижение тарифа на скот, идущий в Вену, не оказало никакого воздействия на потребление мяса в этом городе. Но, по мнению автора, ничего другого нельзя было и ждать, ибо цена всегда определяется предложением и спросом. С последним положением Вейкс-Глона можно вполне согласиться; но он забывает, что транспортные издержки, как составная часть, участвуют в образовании издержек производства, а эти последние все-таки влияют на „предложение“. Кроме того, в дальнейшем он сам допускает, что повышение тарифа сейчас же становится чувствительным для потребителя. Только что приведенное возражение относится и к другому утверждению автора: „Объем торговых сделок между пространственно разделенными областями определяется исключительно размером потребности и объемом производства — с одной стороны, и взаимоотношением потребности и производства между этими областями — с другой“. — В глазах нашего автора тарифы имеют для производства столь же малое значение, как и для потребления, — можно сказать, не имеют почти никакого значения. Необходимо остановиться и на этом положении Вейкс-Глона, чтобы в дальнейшем уже не возвращаться к этому автору. Он пишет: „если глубже всмотреться в природу и условия производственного процесса,

то придется скептически отнестись к преувеличенным представлениям о влиянии перевозочных тарифов на производство: ибо для того, чтобы одновременно с понижением тарифа вызвать увеличение транспортируемой массы грузов, т. е. производства, необходимо совпадение столь разнообразных, для каждой отрасли производства меняющихся моментов, что проистекающий отсюда эффект никоим образом нельзя даже предположительно приписывать понижению тарифа". Как на доказательство своего мнения, что абсолютная высота тарифных ставок не имеет никакого влияния на производство и потребление, автор ссылается на Англию и Соединенные Штаты, две цветущие и высоко развитые в хозяйственном отношении страны, несмотря на высокие тарифные ставки. Влияние транспортных тарифов на хозяйственную жизнь он признает только тогда, когда налицо имеются различные тарифы для разных классов транспорта или для разных районов.

Таковы рассуждения Вейкс-Глона. Прежде всего надо указать, что он не раз запутывается в противоречиях. — например, когда он требует, чтобы при наступлении кризисов железные дороги понижали свои тарифы, чтобы оживить производство и потребление; или когда он требует постоянства тарифов в интересах калькуляции, так как транспортные издержки входят составной частью в общие издержки производства. Наконец, когда в дальнейшем изложении он самым решительным образом требует классификации грузов по ценности, то, рассуждая сколько-нибудь последовательно, надо признать, что и здесь он оказывается в противоречии с своими воззрениями, изложенными нами выше, — ибо, если тарифы не имеют никакого влияния на производство и потребление, то, казаться бы, можно держать одинаковую ставку для всех грузов.

Независимо от этих противоречий, нельзя согласиться с ним и в его требовании устанавливать возможно более

высокие тарифы, ибо он не привел доказательств того, что эти тарифы не вредят народному хозяйству, да и вообще таких доказательств не существует. Ссылка на Англию и Соединенные Штаты также недоказательна, ибо эти страны в свое время были хозяйственно более развиты и располагали большим богатством и капиталами, чем континентальные государства. Ульрих (в „Архиве железнодорожного дела“ — Archiv für Eisenbahnwesen — 1894 г.) пишет, что если бы Вейкс-Глон был прав, то в конечном счете стоимость изготовления любого товара была бы безразлична для производства и потребления. А этого никто не будет, да и не может утверждать. Можно вполне согласиться с Вейкс-Глоном лишь в том, что тариф не единственный фактор, влияющий на потребление товаров, как это и показано мною выше. Надо еще заметить, что и другая сторона в споре преувеличивает, говоря, что самая низкая провозная плата, а следовательно, и бесплатность перевозок наиболее благоприятствует народно-хозяйственному развитию.

Кроме тех форм влияния железных дорог на потребление, которые упомянуты выше, существуют еще и некоторые другие. Так, железные дороги дают покупателям возможность обращаться к тому рынку, который ближе всего к ним. А так как и производители, в свою очередь, находятся в том же положении, т. е. также ищут для себя наиболее благоприятных рынков, то в результате в обширном районе устанавливается выравнивание цен. Общеизвестно, что до эпохи железных дорог хлебные цены в пределах Германии чрезвычайно сильно колебались, особенно при сравнении Восточной и Западной Германии. С появлением железных дорог дело изменилось, что можно видеть из статистических данных. Теперь ведь в каждый данный момент может произойти выравнивание спроса и предложения, а вместе с тем и выравнивание цен. Кстати сказать, нетрудно видеть, что это правило могло проявиться в столь полной мере лишь потому, что

к влиянию железных дорог присоединилось влияние других средств сообщения — почты, телеграфа, телефона. А такое выравнивание цен, в свою очередь, приводит к большой устойчивости в ценах, что имеет чрезвычайно важное значение для народного хозяйства.

Наконец, надо упомянуть еще об одном обстоятельстве. Благодаря возможности передвигать на большие расстояния даже малоценные грузы, в случаях неурожая оказывается возможной быстрая переброска предметов питания, так что теперь бедствия голода не могут наступить с прежней легкостью. В прошедшие века эти бедствия были часто повторяющимся явлением даже в Европе. Благодаря железным дорогам, люди стали хозяевами этих явлений. Если в Индии они еще наступают от времени до времени, то это происходит, между прочим, как раз потому, что в этой стране железнодорожная сеть еще не развилась в такой мере, чтобы быть в состоянии *быстро перебросить* пищевые продукты во все нуждающиеся области страны. Это влияние железных дорог является неоценимым по своему значению.

Что в крупном масштабе можно сказать о бедствиях голода, то в миниатюре относится к недостатку припасов, наблюдаемому в той или другой части страны. Такой недостаток может вызываться фактами как естественного (неурожай, наводнение и т. п.), так и общественного порядка (война, стачка и т. п.). Могучим средством к смягчению подобных бедствий от недостатка является политика железных дорог в отношении грузовых тарифов; и это средство находит весьма широкое применение на практике. Так, 46 статья прежнего имперского закона от 16-го апреля 1871 года гласит:

„При наступлении народных бедствий, в особенности при необычайном вздорожании пищевых продуктов, железнодорожные управления обязаны вводить для перевозок зерна, муки, стручковых овощей и картофеля временные пониженные специальные тарифы, утверждаемые

правительством по представлению подлежащего Комитета при Союзном Совете, в соответствии с обстоятельствами, — каковой тариф не должен, однако, быть ниже самой низкой ставки для сырья, действующей на подлежащей дороге“.

Тарифы по случаю бедствий фактически не раз взодились; но их не представлял подлежащий Комитет Союзного Совета и не устанавливало правительство; иногда они спускались также значительно ниже самой низкой ставки для сырья, действующей на подлежащей дороге. Эти льготные тарифы, предусмотренные законом для пищевых продуктов, сначала устанавливались главным образом для сельско-хозяйственного сырья и вспомогательных материалов, в частности, для семян, кормовых средств, подстилки, земледобрильных туков, а также для картофеля. Если таким путем имелось в виду оказывать влияние на цены пищевых продуктов, то влияние это было во всяком случае весьма косвенным. Интересный пример тарифа по случаю недостатка припасов представляет тариф на каменный уголь, введенный в феврале 1905 г. для того, чтобы содействовать смягчению угольного голода, возникшего вследствие восстания горнорабочих в Рурской области. Первым такого рода тарифом на предметы питания по случаю бедствия был тариф на парное мясо, вступивший в силу с 1 января 1907 г. Он должен был послужить средством к смягчению мясного голода и к достижению большей свободы маневрирования в деле снабжения мясом, особенно для менее состоятельной части населения. Начиная с 1911 г., тарифы по случаю бедствий стали применяться в большом количестве.

Тарифам этим по самой их природе свойственно, что они ограничены сроком действия и районом их применения. Они должны благоприятствовать только тем областям, в которых наблюдается нужда, и притом только на время этой нужды. При их действии имеется налицо

опасность, что понижение провозной платы пойдет на пользу не потребителям, а торговле. И не всегда бывает легко принять против этого меры. Если речь идет о доставке продуктов общинному союзу, то осуществить контроль не трудно, равным образом, если продукты подвозятся крупному предприятию, которое выдает их своим рабочим и служащим по себестоимости или ниже таковой. Напротив, когда пищевые продукты подвозятся для розничной торговли, никогда нельзя точно установить, действительно ли потребитель получит выгоду от пониженных тарифов.

Таковы формы того влияния, которое железные дороги оказали и оказывают на потребление хозяйственных благ. Дальше мы увидим, как мерами тарифной политики можно сжать или расширить сбыт. Государство, ставящее себе задачей вести здоровую политику в пользу потребителя, располагает могучим к тому средством в виде железнодорожных тарифов, при том условии, конечно, что оно имеет на них необходимое влияние.

Заслуживают внимания те начинания подобной благоприятной потребителям тарифной политики, которые проводились на германских железных дорогах во время последней войны. Так как уже вскоре по объявлении войны началась блокада, а вместе с тем продовольственное снабжение Германии подверглось опасности, то железные дороги взяли на себя работу по обеспечению страны и с этой целью последовало издание целого ряда исключительных тарифов, — для подстилочных и кормовых средств, для семян и пищевых продуктов. По данным Астен¹⁾, в течение войны для одних только кормовых средств было введено в круглых цифрах не менее сорока

¹⁾ „Исключительные грузовые тарифы военного времени на германских железных дорогах“ — Archiv für Eisenbahnwesen, 1920 г., стр. 914. Эта диссертация, защищенная в Грейфсвальде, является, по моим сведениям, единственным опубликованным сочинением о тарифной политике железных дорог во время войны.

исключительных тарифов. Далее, уже 22-го августа 1914 г. последовало установление исключительных тарифов на рожь и пшеницу. В отношении этих продуктов требовалась особая гибкость тарифной политики. На востоке и северо-востоке надо было считаться с избытком хлеба, на западе, напротив, с недостатком, так как здесь вследствие блокады прекратилась подвозка зерна водным путем. Поэтому нужно было дешево доставлять зерно с востока на запад. Но между этими областями лежала Центральная Германия, которая в общем и целом снабжала себя сама. Чтобы не вызывать здесь никаких пертурбаций в сбыте, — особенно для того, чтобы не заставить средне-германского сельского хозяина испытывать конкуренцию восточно-германского зерна, это зерно перевозилось по дифференциальному тарифу, для которого дифференциация начиналась лишь с расстояния в 401 км (со ставкой наращения в 1 пфенниг с т-км), так что сельское хозяйство центральной Германии оставалось незатронутым этим тарифом. Для картофеля также были предоставлены большие скидки с тарифа.

Что касается снабжения мясом, то упомянутый выше тариф по случаю бедствия, введенный первоначально на ограниченный срок, был продлен и расширен в том смысле, что понижение получило силу не только для свежего мяса, но и для переработанного. Далее, сюда же надо причислить те пониженные ввозные тарифы, которые должны были служить целям продовольственного снабжения внутренних областей страны. Интересным примером того, как тарифная политика может быть использована для социально-политических целей, является следующий факт: во время войны для снятого молока было допущено понижение тарифа, с тем, однако, чтобы отправитель ежемесячно представлял заявление получателя, в котором этот последний удостоверял, что понижение тарифной ставки при одновременном снижении продажной цены действительно идет в пользу потребителя.

Наконец, надо еще упомянуть об исключительных тарифах, которые были установлены для областей, разрушенных неприятелем, т. е. для Восточной Пруссии и Эльзаса. Здесь речь шла о бедственном положении этих областей, в смягчении которого железнодорожные управления приняли участие посредством введения дешевых тарифов. Так как это бедственное положение было территориально ограничено, то и район действия этих тарифов был соответственно ограничен. Общеизвестно, что эти пониженные тарифы были чрезвычайно полезны для восстановления разрушенных областей. В понятии „тарифа по случаю бедствий“ существенно то, что после устранения этих бедствий он перестает действовать. Для Восточной Пруссии исключительные тарифы были отменены еще во время войны.

Таким образом мы видим на целом ряде примеров, что железнодорожные управления путем тарифных мер проводили политику в области потребления и снабжения, и что в этой области открываются и дальше широкие возможности ¹⁾. Именно такая политика в области потребления должна бы проводиться и в настоящее время; но это трудно осуществимо в оковах Версальского мирного договора, о чем будет изложено в следующей главе.

¹⁾ По случаю выборов Берлинского Муниципального Управления осенью 1921 г. одна из буржуазных партий в своем выборном воззвании выставила избирательный лозунг: удешевление важнейших продовольственных продуктов путем снижения железнодорожных провозных плат.

II.

Значение железных дорог для торговли и торговой политики.

Ставя себе задачей изобразить влияние железных дорог на производство, необходимо начать с той области производства, которая лежит между потреблением и созданием хозяйственных благ, т. е. с торговли. Торговля и транспорт обыкновенно упоминаются заодно¹⁾ и с полным правом, так как оба эти вида хозяйственной деятельности направлены к одной цели — „преодолению времени и пространства“. Поэтому уже априорно можно утверждать, что железные дороги, как средство сообщения, должны были принести с собою благоприятные для торговли условия. Хотя это такой факт, который как будто сам собою разумеется, но, с другой стороны, такое утверждение справедливо не в полном объеме. Правильнее было бы сказать, что влияние железных дорог на торговлю чрезвычайно многообразно и сложно. Попытаемся изобразить каждый из этих видов влияния в отдельности.

Железные дороги экономически преодолели расстояние и тем приблизили друг к другу производителей

¹⁾ Римляне обозначали то и другое одним словом — *commercium*, ибо в то время оба эти промысла осуществлялись одним и тем же лицом.

и потребителей товаров. Этого не надо понимать в смысле пространственного сближения. Пространственно во многих случаях, как будет показано ниже, наступило даже нечто противоположное, ибо именно благодаря железным дорогам производители и потребители могут быть гораздо больше удалены друг от друга, чем раньше. Сближение это надо понимать в том смысле, что облегчилось установление сношений этих двух групп лиц между собою. В результате тот круг лиц, который ранее стоял между этими группами, т. е. круг торговых деятелей, может быть частью вытеснен. Стремление насколько возможно вытеснить посредническую торговлю находит себе вполне пригодное средство в лице железных дорог. Разумеется, это имеет значение только для известных видов посреднической торговли и лишь для известных товаров, ибо народно-хозяйственная роль торговли так значительна и необходима, что и железные дороги никогда не смогут вполне ее устранить ¹⁾.

Зато направление торговли испытывает влияние железных дорог. Само собою понятно, что направление торговли совпадает с направлением путей сообщения, ибо торговля всегда будет определяться путями сообщения; поэтому проведением железных дорог можно отклонять торговлю от ее прежних направлений.

Но еще более важным оказывается изменение форм торговли. Ее старейшей формой является продажа товаров в разнос по домам. Затем уже очень давно появились большие и малые (местные) ярмарки. В большинстве местностей ежегодно происходили такие базары более широкого масштаба, на которых жители данного пункта и окрестное население могли приобрести товары, происходящие

¹⁾ Автор, как настоящий буржуазный писатель, не представляет себе, конечно, возможности устранения торговли, постепенное исчезновение которой неизбежно по мере осуществления коммунистического строя. *Примеч. редакции.*

из более отдаленных мест, которых не увидишь с вер-хушки местной колокольни. Большие оптовые ярмарки представляли собой более широкое и сложное установле-ние и происходили в немногих наиболее удобных пунктах страны. Сюда в определенное время года свозились из разных мест товары крупными партиями, и купцы сходи-лись закупить здесь нужные запасы товаров. И как про-давцы должны были везти с собою на эти ярмарки свои партии товаров, так и покупателям приходилось увозить затем приобретенное. Рядом с этим в каждом населенном пункте существовала розничная торговля, лавки, в которых можно было получить все, что требовалось для непосред-ственного потребления, в соответствии с тогдашними по-требностями. Какое превращение произвели в этих отно-шениях железные дороги! Торговля в разнос по домам почти совсем потеряла значение; по крайней мере с точки зрения ее значения для народного хозяйства она уже не заслуживает упоминания. Теперь она ютится почти исклю-чительно в деревне.

Большие ярмарки в последнее время вновь приобрели крупное значение. Достаточно вспомнить, что кроме Лейп-цигской ярмарки теперь вновь устраиваются ярмарки и в других городах,—как Франкфурт на Майне, Бреславль и Кенигсберг ¹⁾. Но самый характер этих ярмарок уже иной: теперь это, главным образом, ярмарки образцов. Там не столько получают наличный товар, в котором нужда-ются, сколько заказывают его по выставленным образ-цам, самый же товар затем пересылается из места про-изводства в место назначения по железной дороге. Что касается розничных предприятий, то здесь приходится отметить два направления развития. С одной стороны, произошла сильная специализация. В то время, как прежде можно было в одной и той же лавке купить

¹⁾ В СССР в Нижнем-Новгороде, Баку, Ирьбите и многих др. городах. *Примеч. редакции.*

разнообразные предметы, теперь для удовлетворения своих потребностей приходится утруждать себя хождением по разным магазинам. Поэтому число розничных магазинов возросло. Но, с другой стороны, именно благодаря железным дорогам у этой отрасли торговли появилась очень сильная и многосторонняя конкуренция. Прежде всего вспомним передвижные аукционы. Эти последние соединяют в себе, можно сказать, разносную торговлю по домам и ярмарку и оказывают очень сильную конкуренцию местным торговцам, особенно в небольших городах.

Подобное тому, что происходит в небольших городках с появлением этих новых форм торговли, совершается и в крупных городах, где универсальные магазины создают сильнейшую конкуренцию специальным торговым заведениям: житель большого города находит в одном здании соединение всего, что ему нужно, от пуговиц для ботинок до шляпы, от зубного порошка до салонного рояля; ему не приходится бегать из магазина в магазин. Без развитых путей сообщения, — другими словами, без железных дорог — подобные гигантские универсальные магазины не были бы возможны. Впрочем, от них страдают не только розничные магазины больших городов, но и торговцы средних городов и деревенский разносчик. Пользуясь быстрым и дешевым железнодорожным сообщением, жители провинциального города и деревни отправляются в столицу или в ближайший крупный город и закупают там не только более ценные предметы, как мануфактуру, домашнюю утварь и т. п., но и мелкие предметы повседневного потребления. Опасность, которой это новое явление угрожало розничной торговле, была признана и вызвала попытку защитить эту торговлю посредством налоговой политики. Именно: передвижные лавки и аукционы были обложены особым налогом, и в то же время введен налог на универсальные магазины. Общеизвестно, что этот последний налог ни в коей степени не достиг своей цели.

Наконец в этой связи надо еще напомнить о предприятиях по рассылке товаров. Они также обусловили то, что многие жители средних и мелких городов и сельских местностей приобретают большую часть предметов своего потребления уже не у торговцев своего местечка, а выписывают их из большого города через эти предприятия посылочной торговли. Последние стали возможны лишь благодаря железным дорогам, и немалую роль в их распространении сыграл дешевый тариф на мелкие посылки. Упомянем еще об одном: тот комми-воажер с ящиком образцов, которого теперь можно встретить всюду на железных дорогах, представляет собою порождение этих дорог. Поскольку конкуренция стремится всюду проникнуть, приходится создавать для этого подходящие условия. Ниже в другом аспекте еще будет речь об усиленной торговой конкуренции, вызываемой железными дорогами.

Далее, железные дороги в широком масштабе стимулировали расширение торговли. В прежние времена риск, который брал на себя каждый отдельный купец, был велик. Не говоря уже о старинных средневековых привилегиях владельцев прибрежной полосы на товары, шедшие по речным путям, дороги вообще были настолько небезопасны и в то же время так плохи, что до проведения железных дорог никогда нельзя было рассчитывать на срочную доставку товаров. К этому присоединялись разные случайности, которые могли нанести пересылаемым товарам ущерб или даже повести к их уничтожению. Нет надобности говорить о том, как пунктуально и безопасно совершается в нормальное время движение по железным дорогам. Благодаря этому увеличились стимулы к торговой деятельности. Но такое уменьшение риска привело к понижению торговой прибыли, а вместе с тем и к падению цен. Кроме того, тенденция к понижению цен еще усиливается благодаря более быстрому обороту капитала, каковой стал возможен также лишь благодаря железным дорогам. Далее, надо отметить новый момент в торговле.

Теперь можно одновременно держать в поле своего зрения несколько рынков и таким образом иметь значительно больший выбор рыночных пунктов сбыта. Это обстоятельство принесло с собой спекулятивную форму торговли — форму, которая прежде была редкостью. Теперь значительно более, чем прежде, на первый план в торговых соображениях выступило использование конъюнктуры. Торговля на срок также претерпела превращение. С одной стороны, она может теперь охватить новые для нее товары, особенно сырьевые; с другой, благодаря скорому и срочному сообщению, стало возможно сокращение срока доставки.

Из того, что было сказано в предыдущей главе, вытекает, что наступило изменение и в отношении объектов торговли. В круг товаров, которые составляют предмет торговли, вовлечены совершенно новые хозяйственные блага. Это ясно видно из сравнения подробной статистики ввоза какой-либо страны до проведения железных дорог хотя-бы со статистикой того же ввоза за 1912 г. Товары, стоявшие когда-то на первом месте, теперь играют совершенно подчиненную роль, при чем, однако, это совсем не означает, что наступило абсолютное снижение количества ввоза и вывоза этих товаров. К этому надо добавить, что в торговле все больше прогрессирует, с одной стороны, специализация, а с другой стороны, напротив, тенденция к оптовой торговле. Наконец надо вспомнить еще об одном обстоятельстве. Благодаря вызванному железными дорогами распространению торговли происходит все в большем масштабе интегрирование отдельных народных хозяйств. Мировое хозяйство, как уже было подчеркнуто выше, является порождением железных дорог. Здесь надо установить двойные последствия этого факта. Железные дороги облегчают для торговли одну из ее задач, именно — проведение международного разделения труда. Только теперь стали возможны те большие специальные рынки, — как Гамбургский, Бременский,

Лондонский, Ливерпульский,—которые ставят в зависимость от себя местные рынки многих стран. Но одновременно с облегчением международного обмена происходит и обострение международной конкуренции. Ту роль, которую железные дороги играют в этом состязании, Лотц удачно формулирует следующим образом¹⁾: „В экономической борьбе народов пути сообщения являются такою же частью вооружения, как в военной борьбе—современное огнестрельное оружие“. К рассмотрению этих явлений, в особенности к влиянию железных дорог на внешнюю торговую политику мы теперь и перейдем²⁾.

Выше я уже говорил, что рыночную цену товара можно разложить на издержки производства, транспортные издержки и прибыль. Если речь идет о таком товаре, который привозится из-за границы, то может прийти еще один ценообразующий фактор, именно—пошлина. Цель пошлины состоит в том, чтобы либо не допустить иностранный товар на отечественный рынок, либо поставить его в одинаковое положение с отечественным товаром. Если меняется один из этих факторов, то в результате изменяется и рыночная цена. Фактором, изменения которого нас здесь интересуют, является стоимость транспорта. Если эта стоимость понижается, то в результате рыночная цена падает. Для заграничного товара это означает облегчение возможности ввоза, особенно если скидка с транспортных цен в нужной мере односторонне благоприятствует этому товару по сравнению с отечественным товаром, а тем самым создается обострение

1) „Развитие путей сообщения в Германии с 1800 г.“. 4-ое исправленное издание, Лейпциг и Берлин 1922 г., стр. 151.

2) Лучшей работой на тему об этих влияниях является книга Зейдлера и Фрейда „Железные дороги в их отношениях к торговой политике“, Лейпциг, 1914. Хорошие материалы и весьма ценные мысли содержатся в неоконченном, к сожалению (появилась только первая часть), сочинении безвременно умершего Ровенталя „Политика железных дорог по грузовым тарифам в Германии и Швейцарии“—Иена, 1914 г.

конкуренции на отечественном рынке. Если же будет признано нужным восстановить прежние соотношения, то, при прочих равных условиях, потребуются повысить пошлину. Это показывает, что стоимость транспорта и пошлина находятся в известном соотношении между собою. Установлением тех или иных железнодорожных тарифов можно как усилить действие пошлин, так и противодействовать им, ослабить и даже совсем парализовать их (мы не берем в расчет других путей сообщения и прежде всего водных путей, влияние которых может вызвать скрещение и пертурбацию указанных отношений). Таким образом грузовые тарифы могут служить орудием торговой политики. Конечно, с этой точки зрения тарифы в одном существенном отношении отличаются от пошлин. Пошлина на определенный товар остается неизменной, в какой бы пункт страны он ни ввозился, стоимость же транспорта растет вместе с расстоянием (в какой мере — в данном случае безразлично). А так как расстояние можно различно учитывать в тарифе, то во многих случаях тарифная ставка является гораздо более гибким средством торговой политики, чем пошлина, которая обладает свойством неподвижности. Между тем увеличение транспортных издержек с увеличением расстояния всегда остается налицо. На это надо обратить особое внимание при установлении размеров пошлин. Впрочем, отсюда вытекает также, что было бы ошибкой при установлении поощрительных пошлин думать, что все отрасли производства данной страны находятся в одинаковых условиях конкуренции по отношению к загранице. Ведь таможенная пошлина может защитить от заграничного товара лишь определенные местности страны, именно те, которые значительно удалены от соответствующей ввозной границы, и может не произвести никакого действия вблизи пункта, где совершается ввоз. Но об этом мы упоминаем лишь мимоходом. Еще одно замечание. Нельзя в этом направлении идти слишком далеко и полагать, что только

посредством тарифной политики можно вести торговую политику; можно лишь утверждать, что тарифы могут служить средством торговой политики и в особенности дополнением таможенной политики.

Если, таким образом, тарифы могут оказывать влияние на торговую политику данной страны, то, конечно, возникает опасение, что железные дороги, если они находятся в частных руках, смогут, преследуя исключительно свои интересы, вступить в коллизии с торгово-политическими мероприятиями государства. Эта опасность, действительно, и была на-лицо в Пруссии в период частного козьяства на железных дорогах. Так, в известном письме Бисмарка к Союзному Совету от 15 декабря 1878 г. ¹⁾ говорится:

„Я убежден, что рука об руку с пересмотром пограничных пошлин должен идти пересмотр железнодорожных тарифов. Отдельным управлениям железных дорог—государственных и частных—не может быть длительно предоставлено право по своему усмотрению оказывать конкуренцию экономическому законодательству империи, по произволу нейтрализовать торговую политику союзных правительств и рейхстага и подвергать экономическую жизнь нации колебаниям, которые неизбежно наступают в результате высоких и притом меняющихся ввозных премий на отдельные предметы“. Таким образом Бисмарк со свойственной ему остротой взгляда признавал, что железнодорожная тарифная политика и торговая политика тесно между собою связаны, и что рука об руку с пересмотром последней должен идти пересмотр первой. Поэтому можно без оговорок согласиться с Розенталем, когда он пишет ²⁾: „Тот факт, что победа идеи огосударствления железных дорог приходится на тот же год, что и проведение покровительственных пошлин представляет собою нечто большее, чем случайное совпадение“.

¹⁾ Цитировано по Пошингеру „Князь Бисмарк, как экономист“. I т. Берлин, 1889 г.

²⁾ Цит. соч., стр. 30.

После этих более общих соображений обратимся к рассмотрению целей торгово-политического построения тарифов, их практического проведения и вытекающих отсюда последствий.

Оставаясь на почве аналогии с таможенными пошлинами, можно и в отношении тарифов различать ввозные, вывозные и транзитные тарифы. Скажем прежде всего о последних, имеющих относительно меньшее значение.

Под транзитными тарифами понимаются такие тарифы, которые устанавливаются для провоза иностранных товаров от одной государственной границы до другой. Установленные для них ставки могут либо совпадать с теми ставками, какие установлены для однородных грузов внутри страны (и тогда с точки зрения торговой политики они не представляют интереса), либо могут быть установлены особые исключительные тарифы—пониженные или повышенные. Существуют различные причины, могущие вести к понижению транзитных тарифов. Так, например, может идти речь о конкурентном тарифе. Если товары данной страны при перевозке их на рынок сбыта имеют выбор между двумя транзитными странами, то, при прочих равных условиях, они выберут тот путь, на котором транспортные издержки меньше. Так, перед войной возникла конкуренция между германскими и французскими дорогами из-за товаров, идущих из Англии в Италию. Затем можно также предоставить пониженные транзитные тарифы исключительно в видах повышения дохода. Возможен, например, следующий случай: товары страны А сами по себе могли бы иметь рынок сбыта на рынке страны С, которая отделена от А страной В; но на этом рынке они оказываются неспособными к конкуренции с товарами других стран. Посредством понижения тарифа для транзита этих товаров можно придать им способность к конкуренции. Последствием этого для страны В будет то, что ее железным дорогам достанутся новые перевозки, из которых они извлекают

доход. Третья возможность носит чисто торгово — политический характер. Данная страна предоставляет для транзитных товаров другой страны пониженные тарифные ставки в надежде встретить такой же прием для своих товаров при транзите их через эту другую страну.

Во всех этих случаях речь идет о пониженных транзитных тарифах. Но, как уже было отмечено выше, эти транзитные тарифы, в зависимости от обстоятельств, могут быть и повышенными по сравнению с внутренними тарифами. Возьмем три страны А, В и С, лежащие одна за другой в этой последовательности. Рынок страны С является для определенного товара рынком сбыта для стран А и В. Каждая из этих двух стран стремится расширить свой сбыт на рынке страны С. В таком случае от В будет зависеть или поощрять вывоз своих товаров в С путем предоставления им особого вывозного тарифа, или затруднить сбыт данного продукта для А посредством установления высокой транзитной тарифной ставки. На практике и в этом случае едва ли можно встретить повышение транзитных тарифов; обычно делается понижение вывозного тарифа для отечественной промышленности. Ниже будет указано, что такая льгота для вывоза должна быть строго регламентирована с целью не допустить, чтобы транзитное сообщение все таки ею воспользовалось.

Что касается вывозных тарифов, то их целью является поставить отечественную промышленность на заграничном рынке в равное или даже более благоприятное положение по сравнению с товарами других стран. Этим путем можно достигнуть либо того, что известные отрасли промышленности приобретают способность к экспорту, которой они не имели раньше, либо того, что они завоевывают себе новые рынки сбыта. Таким образом вывозные тарифы действуют совершенно так же, как вывозная премия. Но при этом не надо забывать, что покровительство вывозу является желательным только

в том случае, если посредством его достигается повышение отечественного производства и внутренней торговли, и если, кроме того, вывоз настолько умерен, что от него не страдает снабжение собственного рынка страны.

Существует два способа к тому, чтобы стимулировать вывоз мерами тарифной политики. Можно либо предпринять пересмотр тарифной номенклатуры, либо установить особо пониженные вывозные тарифы. При пересмотре номенклатуры товары, на случай их вывоза, помещаются в тарифный разряд с более низкой ставкой. В этом случае говорят об „экспортной номенклатуре нормального тарифа“. Во втором случае устанавливают особые исключительные тарифы, при чем можно с удобством воспользоваться преимуществами дифференциального тарифа. Но при этом надо принять в расчет соображения двойного порядка: эти скидки с тарифа должны действительно благоприятствовать, во-первых, только вывозу, и, во-вторых, только собственному производству данной страны, так чтобы транзитные перевозки были совершенно отсюда исключены. Для достижения этой последней цели применяются различные средства тарифной техники. Кроме того, можно требовать предъявления свидетельства о происхождении товара или клеймения фабричными марками. Средством тарифной же техники является и так называемая „оговорка о подвозе“: только те товары принимаются к перевозке по пониженному вывозному тарифу, которые были доставлены на станцию отправления гужем. Предположим, возникает опасение, что заграничные товары идут не сквозным путем от границы до границы, а сначала только до какой-либо внутренней станции, чтобы отсюда воспользоваться пониженными вывозными тарифами. Если в этом случае установлена оговорка о подвозе, то потребовалось бы отгрузить и увести заграничные товары и уже потом вновь везти их гужем. Но эти операции обходятся так дорого, что выгода пониженного вывозного тарифа была бы по меньшей мере поглощена расходами

по их выполнению. Это безусловно так в тех случаях, когда вывозные тарифы действуют не от всех станций страны, а лишь от известного числа их, указанных поименно и расположенных не на прямом пути следования транзита, так что заграничным товарам, помимо удорожания вследствие отговорки о подвозе, пришлось бы еще пройти кружным путем. Впрочем, ограничение действия вывозных тарифов определенными станциями отправления в значительной степени вытекает из сущности этих тарифов. В качестве таких станций отправления выбираются места производства соответствующего товара. Часто также имеет место ограничение в применении тарифа лишь определенным направлением или в виде табличных ставок между местом производства и пограничной станцией. Далее, должна быть уверенность, что товары, пользующиеся вывозным тарифом, действительно вывозятся. Здесь, прежде всего, требуют, чтобы предметы экспорта можно было признать таковыми уже по наружному их виду. Что касается прочих мер контроля, то об этом § 13 основных положений для исчисления провозных плат „Грузового тарифа германских железных дорог“ часть I, Отдел В, гласит:

„1. Пониженные ставки, предусмотренные специальными тарифами для повагонных грузов на случай вывоза, действительны только для тех товаров, которые пересылаются за таможенную границу и остаются там (вывозные товары), но не для таких товаров, которые, будучи отправлены за пределы германских таможенных границ, вновь поступают в эти пределы.

2. Дорога вправе требовать представления доказательств относительно места конечного назначения вывозных товаров.

3. Если товары, к которым отправитель требовал применения пониженных вывозных тарифов, снова ввозятся внутрь таможенных границ, то с них взимается неполученная железной дорогой разница провозных плат и, кроме

того приплата в размере двойной разницы провозных плат: Разница взыскивается, по выбору железной дороги, с отправителя или получателя, приплата же, в случае вывоза от места отправления непосредственно через границу страны, также по выбору железной дороги с отправителя или получателя, в остальных же случаях—с получателя. Взыскание приплаты не применяется, если отправитель или получатель в течение 4-х недель по истечении месяца, в котором имела место обратная перевозка внутрь таможенных границ, известит о таковой железную дорогу.

§§ 14—16 содержат дальнейшие определения относительно вывоза. Из содержания § 15-го надо только упомянуть, что последующее применение вывозного тарифа допускается и в том случае, если товары до вывоза сдавались на одной или нескольких внутренних станциях, при чем могло иметь место и помещение их на склад, но не переработка, каковой, однако, не считаются некоторые наружные манипуляции, как распаковка, упаковка, перепакровка, переливание, маркировка, перемаркировка, сортировка, взятие образцов или проб, разборка для морских перевозок, для принятия в отношении товара необходимых мер во время его перевозки, например, засола, пастеризации пива.

Кстати сказать, железные дороги одновременно осуществляют и таможенный контроль, ибо все отправки за границу—за некоторыми исключениями—должны быть еще внутри страны очищены таможенными пошлинами. Если железной дороге предъявляются для отправки за границу товары, вывоз которых воспрещен, то требуется представление разрешения на вывоз от имперского комиссара по вывозу и ввозу в Берлине. Далее, на накладной должна быть таможенная пометка „Вывоз дозволен“ или „Вывоз свободен“.

В заключение остается упомянуть еще об одном. Понижение может иметь силу или для всех границ, или только

для сухопутных, либо морских. Исключительные тарифы, установленные для этого последнего случая, особенно важны и интересны. Об этих тарифах для морских портов ниже мы скажем подробнее.

В общем, можно сказать, что поощрение вывоза тарифными мерами распространяется главным образом на готовые фабрикаты. Если же признается необходимым воспользоваться в большем масштабе исключительными повышенными тарифами, то обычно приходится применять их к сырью, которое желательно переработать внутри страны, а в известных случаях также к пищевым продуктам.

Если, переходя к ввозным тарифам, применить к ним аналогичное построение, то невольно придет на память симметрическая формула меркантилистской таможенной политики. Именно, — подставив вместо слова „пошлина“ слово „тариф“, — получим: готовые фабрикаты — низкие вывозные и высокие ввозные тарифы; сырье и пищевые продукты — низкие ввозные и высокие вывозные тарифы. Но, как формула меркантилистской таможенной политики, сколь бы соблазнительной она ни была доньше, не может быть принята без оговорок, точно также в них нуждается и тарифная политика.

Средствами, как и в отношении вывоза, являются и здесь деклассификация (отнесение в низший класс тарифа) и понижение тарифа, при чем, опять-таки, дифференциальная форма тарифа может оказать здесь существенную помощь, с тем лишь добавлением, что в отношении ввоза торгово-политическое ее значение гораздо больше. Спрашивается, для каких продуктов пригодны и желательны поощрения к ввозу.

Ответ на этот вопрос зависит от той цели, которой должно служить понижение тарифа. Ввозные тарифы не должны противоречить защитительной таможенной политике, напротив, они должны поддерживать ее и, кроме того, обеспечивать снабжение народного хозяйства

известными предметами. Отсюда вытекает, что не следует понижать тарифы на такие товары, которые производятся внутри страны. Если понизить эти тарифы, то последствием было бы обострение конкуренции на внутреннем рынке и тем самым вред отечественной промышленности и сельскому хозяйству. Исключением в этом отношении являются лишь такие товары, которые хотя и могут быть производимы внутри страны, но в недостаточном количестве или ненадлежащего качества. В этом случае может иметь место понижение тарифа. То же самое надо сказать о тех случаях, когда определенные продукты могут производиться внутри страны, но с бесхозяйственными затратами. Кроме этих исключений, установление пониженных ввозных тарифов для таких товаров, которые обложены ввозными защитительными пошлинами, вообще не может быть оправдано с народно-хозяйственной точки зрения.

Но, говоря о пошлинах, я подчеркиваю, что речь идет лишь о „защитительных“. Совсем иначе обстоит дело при наличии фискальных пошлин. В этом случае не всегда будет причинен вред собственной промышленности страны, особенно если речь идет о той группе фискальных пошлин, которою обложены товары, не производимые внутри страны. В этом случае понижение тарифа при известных обстоятельствах может быть даже выгодным. Таким понижением можно повысить потребление соответствующих предметов, при чем в результате понижения тарифа оказался бы повышенный ввоз, а следовательно, увеличение дохода от фискальных пошлин. Разумеется, при этом надо учитывать два обстоятельства: во-первых (и на этот момент именно теперь приходится обращать особое внимание), может ли государство позволить себе обременить таким образом пассив своего торгового баланса; а, во-вторых, в одних ли руках находятся таможенное управление и железные дороги. Весьма возможно, что конечный результат будет тот же, — ибо, чем

больше поступит в одну кассу (в данном случае — таможенную), тем меньше окажется в другой (в данном случае железнодорожной). Напротив, установление исключительного ввозного тарифа может быть оправдано, если он даст возможность лучше снабжать сырьем отечественное хозяйство, ибо на ввозе этого сырья часто строятся целые отрасли промышленности (вспомним о ввозе в Германию кож, меди и шерсти). Итак, большая часть пониженных ввозных тарифов приходится фактически на сырье. В Германии при нормальных обстоятельствах вполне можно согласиться с понижением ввозных тарифов для важнейших видов сырья, как чилийская селитра, хлопок, шерсть, керосин и нефть.

Я уже говорил о том, что со стороны государственных железных дорог едва ли можно опасаться действий, идущих вразрез с общей экономической политикой; напротив, при наличии частных дорог такие действия весьма возможны. Действительно, в эпоху существования частных дорог, например, в Пруссии, правительство сочло себя вынужденным вмешаться в их деятельность. Приказами министра торговли от 21 февраля и 23 апреля 1878 г. было установлено, что тарифы, которые ставят заграничные товары в положение более благоприятное, чем отечественные товары того же рода, подлежат одобрению министра, и что такое одобрение может последовать лишь в том случае, если не наносится ущерб отечественным экономическим интересам, или если понижение тарифов вызывается более насущными интересами других отраслей отечественного народного хозяйства. Эти приказы министра были основаны на состоявшемся в предшествующем году постановлении Союзного Совета, по которому предварительное одобрение органов надзора требовалось при установлении всех тарифов, которыми заграничным товарам или фабрикатам предоставлялась тарифная ставка абсолютно или относительно более благоприятная, чем ставка для отечественных товаров

того же рода¹⁾. Но, с другой стороны, повышением тарифов можно оказывать наиболее действительную поддержку политике покровительственных пошлин и таким образом не допускать известные товары на отечественный рынок. Правы Зейдлер и Фрейд, говоря: „мы думаем, что предотвращение безусловно вредного для всего хозяйства импорта отнюдь не может рассматриваться, как задача, по самой своей природе совершенно чуждая железнодорожному хозяйству“. Далее, можно если не затруднить ввоз, то причинить ему ущерб по сравнению с отечественным производством тем, что для отечественных продуктов предоставляются понижения тарифа, т. е. продукты эти тарифицируются дешевле, чем соответствующие заграничные. Интересный пример этого приводит Розенталь. В Восточно-Африканских колониях рис, как туземный продукт, пользовался в тарифном отношении классом низшим, чем рис, как предмет ввоза. Так же точно обстояло дело и с некоторыми другими товарами. Далее, с торгово-политической точки зрения важно то, что посредством тарифных мероприятий можно устанавливать для заграничного ввоза различный режим. В качестве примера приведем, что монополии Standart Oil

¹⁾ Ср. протоколы заседаний Союзного Совета Германской Империи 1877 г., стр. 109, § 194. Третья, четвертая и пятая комиссии (№ 54 печатных материалов по вопросу о влиянии железнодорожных тарифов на способность к конкуренции германских предприятий, экспортирующих спирт) внесли предложение о временном снятии с обсуждения рассматриваемого вопроса, в предположении, что при происходящем преобразовании тарифного дела на германских дорогах союзные правительства будут исходить из того, чтобы по возможности не допускать таких тарифов, которые могли бы нанести ущерб германской торговле, земледелию и промышленности, равно как дифференциальных тарифов, а также устанавливать предварительное одобрение органов надзора для всех тарифов, которые предоставляют для заграничных продуктов и фабрикатов ставку; абсолютно или относительно более благоприятную, чем для отечественных произведений того же рода.

Сотрапу было оказано сопротивление путем тарификации,—именно тем, что керосин, ввозившийся из Австрии, России и Румынии, тарифицировался ниже американского. Благоприятствование импорту через сухопутные границы на прусско-германских дорогах само по себе было не слишком велико; зато в отношении морских портов прежде действовали импортные льготы более широкого масштаба. Но прежде, чем говорить об этих тарифах для морских портов, надо упомянуть еще о мерах обеспечения и контроля.

Если идет речь о предоставлении преимуществ товарам отечественным или определенных ввозящих стран, то можно требовать представления свидетельств о происхождении товара или охранной марки. При этом действие исключительных тарифов оказывается ограниченным определенными расстояниями, направлениями и, в крайнем случае, даже отдельными станциями—от пограничной станции до места переработки или потребления (для предметов, готовых к потреблению). Чтобы не дать транзитным грузам воспользоваться дешевыми ввозными тарифами, применяют в соответствии с указанной целью оговорку о вывозе гужем. Можно представить себе такой случай, когда товар, следующий транзитом, воспользуется ввозным тарифом до определенной станции, но сейчас же будет отправлен дальше за границу. И вот устанавливается требование, чтобы на станции назначения этот товар был вывезен гужем или хотя бы передан на пути частного пользования или узкоколейные ветки. Если же товар этот все-таки транспортируется дальше по железной дороге, то с него взывается разница между нормальной провозной платой и ввозным тарифом. Для ввоза, как и для вывоза (см. выше стр. 45 и 46), существуют предписания относительно очистки пошлинами товаров, ввозимых по железным дорогам.

С точки зрения торговой политики имеет значение не только то, какие товары ввозятся или вывозятся, но

часто также и направление товарного потока. Если идет речь о заморских сообщениях, то отечественное судоходство и морская торговля будут заинтересованы в том, чтобы участвовать в этих сообщениях через отечественные порты; к каждому порту тяготеет определенный район, заморские сообщения которого совершаются через данный порт благодаря географическому его расположению. Таким образом для некоторых частей страны заграничные порты могут оказаться по своему местоположению более удобными, чем отечественные. Чтобы направить перевозки несмотря на это обстоятельство через собственные порты страны, требуется вмешательство тарифной политики, выражающееся в том, что расстояние до этих портов в тарифном смысле сокращается, и таким образом географические преимущества чужих портов ослабляются. По общему правилу, купец ведет свои расчеты не по километлическому, а по экономическому расстоянию, следовательно в данном случае—по издержкам на перевозку до порта. Описанным путем стремятся к увеличению района тяготения к данному порту, при чем, заметим мимоходом, этот район тяготения может быть—обычно бывает—различен для разных товаров. Конечно, тут играет роль еще целый ряд других моментов. Выбор порта не зависит исключительно от издержек на сухопутный транспорт, ибо, естественно, в значительной степени принимаются в соображение также морские фрахты. Между тем при установлении морских фрахтов расстояние играет далеко не ту же роль, как в железнодорожных тарифах. Провозная плата до более отдаленного порта не всегда будет непременно выше, чем до ближе лежащего порта. Тут прежде всего приходится учесть портовые сборы; затем грузовое судоходство устанавливает свои фрахты в зависимости от возможности получить в порту назначения обратный груз. Часто играют роль и соображения о потерях времени (простоях), по крайней мере при вывозе. Получатель товаров может быть заинтересован

в том, чтобы получить их кратчайшим путем. Если самый короткий по времени путь лежит через чужой порт, то этот путь может быть предпочтен всем другим, хотя бы перевозка через отечественный порт обходилась дешевле.

Благоприятствование определенным портам посредством тарифов для морских портов может применяться при ввозе, вывозе и транзите. Во всех случаях специальных тарифов для морских портов речь идет о конкуренции с зарубежными портами. Во многих случаях интересы морских портов и железных дорог оказываются параллельными, особенно, когда дело идет о транзите. Установлением особых тарифов для морских портов можно благоприятствовать не только отечественным портам, но и отечественным железным дорогам. Как пример, укажем, что введенный в 1911 году пониженный тариф на медь для ввоза в Верхнюю Силезию и Австрию был конкурентным тарифом, направленным против Триестского порта. Что касается вывоза, то тут нельзя говорить о тарифах для морских портов в узком смысле слова, если идет речь о благоприятствовании вывозу продуктов такой отрасли промышленности, которая сама по себе тяготеет к одному из отечественных портов. Здесь налицо скорее благоприятствование своей промышленности, чем портам. Но если тарифная льгота действует в направлениях от и до местностей, которые по своему географическому положению составляют район тяготения зарубежного порта, то налицо будут в чистом виде тарифы для морских портов. В таких случаях говорят о тарифах „портовой области“. Если приходится рассматривать вопрос о нескольких отечественных портах, то задачей политики тарифов для морских портов является согласовать между собою интересы отдельных портов.

Если цель тарифов для морских портов составляет воздействие на выбор того пути, по которому идут товары, то, понятно, эти тарифы должны ограничиваться

вывозом, ввозом и транзитом и не могут благоприятствовать внутренним перевозкам. Чтобы достичь указанной цели, существует олять-таки целый ряд контрольных средств. Таковы, например, оговорки о подвозе и вывозе из портов гужем, в силу которых оказывается весьма затруднительным направлять внутренние перевозки через портовые пункты с целью воспользоваться дешевыми тарифами для морских портов (тем не менее подобные обходы фактически, несомненно, имели место). Далее, экспортные товары должны быть отличимы, как таковые, уже по внешнему виду, и отправитель должен „по долгу и совести“ гарантировать, что они предназначены для вывоза. Железнодорожное управление пользуется правом требовать удостоверения о дальнейшей судьбе товаров, представления ему коноссаментов или других документов. Если же эти товары вновь предъявляются к ввозу, то отправитель обязан сверх разницы между тарифом для морских портов и обыкновенным тарифом уплатить еще особую приплату. Подобным же образом обстоит дело с контрольными мерами по ввозу. — Наконец, надо еще сказать об оговорке „per mare“ („морем“). Эта оговорка требует, чтобы товары, доставленные в морские порты по пониженным тарифным ставкам, погружались там на суда без дальнейшей переработки. Не будь этого требования, получился бы тот результат, что в приморских городах возникли бы предприятия обрабатывающей промышленности, которые, благодаря дешевой доставке сырья или полуфабрикатов, могли бы сильно вредить промышленности внутри страны.

Пониженные тарифы для морских портов могут идти вразрез и с покровительственной таможенной политикой, когда благоприятствование идет слишком далеко, ибо тогда может наступить нейтрализация пошлин. С этой точки зрения понижение может считаться благоприятным, если оно касается таких предметов, на которые установлена фискальная пошлина, ибо в таком случае путь через

отечественный порт окажется при прочих равных условиях наиболее благоприятным.

Вот что можно сказать о тарифах для морских портов вообще. Что касается, в частности, Германии, то Бекерат пишет ¹⁾: „Исключительные тарифы для морских портов имеют целью усиление заморского импортного и экспортного сообщения в интересах германского сельского хозяйства, промышленности и торговли и, в особенности, поддержание германских морских портов и отечественного судоходства. Установление этих тарифов большей частью вызывается конкуренцией вне-германских морских портов; в то же время они соответствуют финансовым интересам государства постольку, поскольку в этом случае речь идет почти всегда о перевозках на большие расстояния, при которых себестоимость на километр ниже, чем на коротких расстояниях“. Для Германии дело идет, главным образом, о перевозках через два порта—Бремен и Гамбург.

Бекерат дает в своей книге обзор исторического развития германских тарифов для морских портов, начиная с эпохи частных дорог. Он говорит: „Замечательно, что первым дифференциальным тарифом, о каком мы вообще знаем, было тарифное мероприятие, благоприятствующее прямому сообщению от морских портов. Этот тариф возник в пределах основанного в 1848 году Северо-Германского Союза, непосредственно связавшего наиболее значительные торговые центры Северной и Средней Германии — как Берлин, Магдебург, Дрезден, Лейпциг — с

¹⁾ „Политика германских дорог в отношении морских портов и снабжение Германии сырьем“.—Берлин. 1918 г., стр. 280.—Эта книга дает превосходную картину германской политики тарифов для морских портов на основании данных за последний довоенный год, с обращением особого внимания на ввозные тарифы. Автор в своем предисловии говорит: „Целью настоящего исследования является—обрисовать тарифную политику германских железных дорог в сообщениях через порты и ее влияние на снабжение сырьем“.

приморскими пунктами Бременом и Гамбургом, а также с целым рядом Брауншвейгских, Ганноверских и Рейнско-Вестфальских городов". Затем в 1875 г., в виду процветания судоходства между Рейнско-Вестфальскими пристанями и портами Гамбург, Гарбург, Бремен и Бремергафен, железная дорога „Кельн-Минднер“ стала возить уголь по тарифу для маршрутных поездов по основной ставке 2,2 пфеннига. Для обратной разгрузки угольных вагонов и был введен, 1-го июня 1875 г., так называемый Кельн-Минднерский импортный тариф, который Бекерат считает весьма важным прологом к дальнейшей политике государства в отношении морских портов. В таблице на стр. 77-ой своей книги он сопоставил те изменения, которые произошли благодаря этому для германских морских портов. Приведем из этой таблицы несколько цифр. Провозная плата за 100 кг хлопка составляла в пфеннигах:

МЕСТО НАЗНАЧЕНИЯ.	МЕСТО ОТПРАВЛЕНИЯ			
	Антверпен.	Роттердам	Бремен.	
			До 1 июня	После 1 июня
Везель	76	43	89	60
Дюссельдорф	56	57	102	56
Дортмунд.....	80	60	88	68

Действие этого импортного тарифа ограничилось Рейнско-Вестфальскою областью. Но при оценке этого мероприятия не надо забывать, что здесь понижение тарифов было сделано не по соображениям торговой политики, а из частно-хозяйственных расчетов железнодорожных обществ. Этим объясняется, что существовали,

с другой стороны, и такие тарифы, которые шли прямо вразрез с поощрением германских морских портов, и посредством которых заграничные порты поощрялись за счет отечественных, — для того, чтобы обеспечить за данной дорогой доходные дальние перевозки. С огосударствлением железных дорог в Пруссии такие тарифы, понятно, отпали, и с этого времени могла проводиться реальная и энергичная политика тарифов для морских портов, согласованная с торговой политикой.

Из приведенных выше соображений вытекает, что к политике тарифов для морских портов не имеют отношения тарифы, вводимые для тех областей Германии, которые составляют естественный район тяготения к германским портам. Но в Германии есть и другие области, по отношению к которым имеется налицо конкуренция германских портов с портами Антверпена, Роттердама, Триеста и отчасти Генуи. Эти области, о которых будет идти речь далее, обозначают, как естественный район тяготения германских морских портов. Возникает, например, вопрос о районе километически-выраженного преимущественного влияния бельгийско-голландских портов, со включением в этот район Баварии. В этом случае германская тарифная политика должна быть направлена на то, чтобы километически приблизить германский район тяготения к Гамбургу и Бремену. Но тарифная политика германских железных дорог по отношению к морским портам сильно осложнилась конфигурацией внутренних водных путей, ибо Антверпен и Роттердам находятся в чрезвычайно благоприятном положении, благодаря Рейну. Правда, в пользу обоих германских портов — Бремена и Гамбурга — с Рейном конкурируют Везер и Эльба; но этого было недостаточно, чтобы уничтожить преимущества Рейна. Бекерат в следующей таблице показывает участие германских и бельгийско-нидерландских портов во ввозе в германский район тяготения (привожу из этой таблицы только данные о процентных соотношениях):

Товары.	Из портов:	
	Германских.	Бельгийско-нидерландских.
Хлопок	93,4	6,6
Шерсть	65,4	34,6
Джут	80,7	19,3
Керосин и другие минеральные масла	56,3	43,7
Руды свинцовая, цинковая, кобальтовая и никелевая	40,9	51,1
Кожы, сырые и выделанные шкуры, меха	27,2	72,8
Лыко, кора древесная и другие дубильные вещества	61,5	38,5
Кофе, какао, чай	62,0	38,0
Табак	57,2	42,8
Масло, жиры, сало и ворвань ..	62,9	37,1
Льняные и друг. масл. семена ..	57,1	42,9
Рис	81,8	1,2
Кукуруза	57,1	42,9
Овес	16,5	83,5
Пшеница	23,3	76,7
Рожь	21,3	78,7
Ячмень	72,5	27,5
Отруби	91,6	8,4
Жмыхи	84,8	15,2

Большое участие бельгийско-голландских портов в снабжении зерном объясняется не только тем, что именно западная часть Германии нуждается во ввозе зерна, но прежде всего тем, что зерно представляет собою массовый груз, подходящий для водного транспорта; притом же именно Рейн ставит в особенно привилегированное положение бельгийско-нидерландские порты; это ясно из цифр, освещающих снабжение германского района тяготения к морским портам. И по этому вопросу Бекерат дает исчерпывающую таблицу, которую я не буду воспроизводить целиком, а удовольствуюсь тем, что приведу здесь из нее наиболее существенное, отсылая читателя в остальном к первоисточнику. Как для западно-германского, так и для южно-германского района надо различать снабжение через бельгийско-нидерландские и через германские порты и притом в обоих случаях отдельно по железнодорожным и водным путям. Данные приведены по тем же продуктам, как в только что воспроизведенной мною таблице. Выводы можно формулировать так:

Германские порты занимают более выгодное положение:

- а) в железнодорожном сообщении — по хлопку и джуту;
- б) в водном сообщении — ни по одному из перечисленных продуктов.

Бельгийско-нидерландские порты занимают первое место:

- а) в железнодорожном сообщении — по шерсти, козам, шкурам и меховым изделиям, отрубям;
- б) в водном сообщении — по керосину и другим минеральным маслам (свыше 80% всего ввоза), свинцовой, цинковой, кобальтовой и никелевой руде (ввоз через германские порты — не полных 3%, по Рейну — около 62%), кофе, чаю, какао, маслу, жирам, ворвани и салу, льняным и другими масл. семенам (свыше 91% всего ввоза), кукурузе, зерну (в том числе рожь — свыше 95%).

Если так обстоит дело в западно-германском районе тяготения к морским портам, то в южно-германском районе положение с хлопком такое же, а в отношении джута бельгийско-голландские порты опережают германские. Здесь водный путь через германские порты не может даже приниматься в расчет. В отношении кож, шкур, кожаных и меховых товаров, а также отрубей германские порты имеют перевес на рельсовых путях, тогда как по всему ввозу наблюдается равновесие между обоими видами сообщения. Так же, как в западно-германском районе тяготения к портам, и здесь по другим продуктам перевес имеют бельгийско-нидерландские порты, прежде всего благодаря дешевой перевозке по Рейну.

Эта картина была бы еще менее благоприятна для германских портов, если бы Эльба не была сильным конкурентом Рейну, а германские железнодорожные управления не вмешались в дело путем успешных тарифно-политических мер. Вот пример того, как происходит это вмешательство на практике. Ставки провозной платы „Маннгейм-Роттердам“ переносятся на сообщение „Маннгейм-Бремен“, в соответствии с чем видоизменяется тарификация от других станций, чтобы избежать неравенства провозных плат (об остальном см. у Бекерата, стр. 129 и след.).

С технической стороны надо отметить, что тарифы для морских портов обычно устанавливаются только для повагонных отправок не ниже 10 т. Большая часть этих тарифов обозначается стоящей впереди буквой „S“ и объединена в Германском грузовом тарифе, часть III, вып. 2—для Пруссии и Гессена, и в других самостоятельных выпусках—для Южной Германии. Кроме того, кое-где можно найти и еще отдельные тарифы, подпадающие под категорию тарифов для морских портов.

Таково было положение вещей до войны. Разумеется, война повлекла за собой перемены самого различного характера. Так, тариф для морских портов был расширен

путем дополнения перечня товаров, изменения условий применения и включения новых станций назначения и отправления. Блокада сильно парализовала деятельность северных морских портов, зато была возможность ввозить через балтийские порты те товары, которые были безусловно необходимы для ведения войны. Вследствие этого действие тарифов для морских портов было распространено на Штеттин и Любек. Был, например, введен исключительный тариф на железную руду из Балтийских портов в Рейнско-Вестфальскую промышленную область. Но эти новые тарифы, установленные уже во время войны, как и вообще тарифы для морских портов, действовавшие в военное время, в одном существенном пункте отличаются от тарифов мирного времени,—и это обстоятельство надо отметить: они были установлены не по мотивам конкуренции с заграничными портами, а для поддержания возможности вести войну. Но уже во время войны Национальный Железнодорожный Совет отменил ряд исключительных тарифов и имел в виду дальнейшую их отмену. Когда в кругах Антанты носились с планом по окончании войны провести экономическую войну (ср. особенно протоколы и резолюции Парижской экономической конференции), то высказывали между прочим мысль о том, чтобы закрыть Антверпен для германского транзита. С своей стороны, мы могли бы с полным основанием привести против этого то возражение, что такая мера не причинила бы особого ущерба, напротив, благодаря ей германские порты, вероятно, получили бы известные преимущества. В действительности проектировавшаяся мера едва ли оказалась бы осуществимой, ибо, во-первых, Антверпен работает в расчете на свой район тяготения, следовательно и на часть Германии, а затем—конкуренция Роттердама сделала бы свое дело. Бекерат в четвертой главе своей книги анализирует послевоенные соотношения, не имея еще в виду крушения Германии. По его мнению, перед

германскими портами опять встала задача приобщения к ним прежнего района тяготения. Но ныне обстоятельства сложились совершенно иначе. Правда, Германия испытывает острый недостаток в сырье, и было бы само по себе очень выгодно поощрять его ввоз и дать использовать этот ввоз небольшому германскому торговому флоту и германской морской торговле, но размеры ввоза, а соответственно и размеры вывоза, ограничены тем более, что даже внутри страны Германия должна еще справиться с многочисленными не порядками. Затем, как будет сейчас показано, для германской тарифной политики поставлены пределы Версальским договором. Наконец, в качестве третьего момента надо назвать общие затруднения в сношениях, которые до настоящего времени все еще не преодолены. В записке Имперского Союза Германских Промышленников, озаглавленной „Германский Железнодорожный вопрос“ (Берлин, 1922 г.) мы читаем: „Если пункт такого значения, как Гамбург, закрыт для грузовых операций в октябре на 19 дней, в ноябре на 18 дней, в декабре на 22 дня, то становятся понятны жалобы на то, что пароходы вынуждены уходить с нагрузкой в одну треть их подъемной силы, и что перевозки направляются на другие порты, например, через Рейн на Роттердам“. Поэтому активная портовая политика сейчас невозможна, поскольку речь идет о связи с рельсовыми путями. С другой стороны, ст. 361 мирного договора указывает на опасность, которая может встать прежде всего перед германским портом Бременом. Эта статья гласит: „В случае, если Бельгия в течение 25 лет по вступлении в силу настоящего договора решит соорудить на высоте Рурорта Рейнско-Маасский канал для больших судов, Германия обязана выстроить часть этого канала, лежащую на ее территории, согласно сообщенным ей Бельгийским Правительством планам и проектам, при условии, что Бельгийское требование получит одобрение Центральной Комиссии“ и т. д.

Чтобы избежать этой опасности, т. е. не слишком повредить Бремену, теперь начинается пропаганда сооружения канала из германской промышленной области в Бремен. В настоящее время составлено три проекта; остается ждать, который из них получит осуществление, — если таковое вообще состоится. Дальнейшее изложение этого вопроса вышло бы за пределы настоящей работы ¹⁾.

Наконец, можно проводить торговую политику посредством тарифных мероприятий еще другим способом. Установлением соответствующих тарифов можно было бы достигнуть получения товаров непосредственно из мест производства, чтобы таким образом освободиться от крупных посреднических заграничных рынков. Насколько я могу судить, на этот путь пока едва ли где-нибудь уже вступили. Будущее покажет, не заключается ли в нем могучее средство торговой политики.

Из всего вышележащего видно, насколько значительно может быть вмешательство в торговую политику путем мероприятий политики грузовых тарифов, и как оно фактически происходило. Зейдлер и Фрейд, которые, как уже отмечено выше, подробно трактуют эти вопросы, указывают еще одну возможность, именно: классификацию товаров по соображениям торговой политики. Эта классификация должна быть произведена не только с учетом ценности товаров и занимаемого ими объема подвижного состава, но и по их торгово-политическому значению. Эти авторы говорят: „На первый взгляд может показаться, что в классификации товаров нет никакой торгово-политической тенденции. Основой этой классификации служит рыночная цена товаров без

¹⁾ Укажем все же на сочинение П. Арндта „Антверпен, Роттердам и германское устье Рейна“. Штуттгарт, 1918 г., — где впервые разработан с экономической стороны план сооружения искусственного выхода из Рейна. Соображения Арндта заслуживают самого пристального внимания как раз в виду содержания приведенной выше 361 статьи.

какого-либо учета различий их торгово-политического значения“.

Но в отношении торгово-политической тарификации деятельность железных дорог ограничена двойким образом. Прежде всего придется считаться с требованием, чтобы предоставляемые железными дорогами понижения тарифов имели своим пределом себестоимость перевозки. Едва ли возможно и допустимо длительно работать в убыток. Еще более важно другое ограничение. Само по себе такое положение, когда страна поддерживает свою торговую политику посредством мер тарифной политики,—именно тем, что, затрудняя ввоз, усиливает значение покровительственных пошлин и, оказывая льготы вывозу, облегчает сбыт для своей промышленности,—только желательно. Но при этом возникает коллизия с интересом других государств. Поощрение вывоза влияет на заграничный рынок, как вывозная премия, а затруднение ввоза повышает пошлины и, следовательно, препятствует сбыту изделий заграничной промышленности. Поэтому не приходится удивляться тому, что за граница с своей стороны прибегает к соответствующим мерам. Результат обычно будет тот, что стороны придут к договорному регулированию этих вопросов,—и так оно бывало в действительности.

Это договорное регулирование заключается либо в торговых договорах—безразлично, содержатся ли в них общие или специальные нормы,—либо в особых железнодорожных договорах. Оно распространяется не только на установление высоты тарифов, но также на сроки доставки, условия отправления (хранения, погрузки) и передачи и на дополнительные сборы,—ибо посредством каждого из этих факторов можно причинить ущерб чужим грузам. В этих договорах надо различать две формы—оговорку „о равноправности“ и оговорку „о наибольшем благоприятствовании“. В первом случае не делается никакого различия в отношении к заграничному и

отечественному товару; в силу второй оговорки договаривающееся государство, за которым признается право наибольшего благоприятствования, притязает на то, чтобы его подданные и его товары встречали такое же отношение, как подданные и товары наиболее благоприятствуемой нации¹⁾. Оговорка о наибольшем благоприятствовании затрагивает тарифную автономию государства гораздо менее чувствительно, чем оговорка о равноправности. Замечательно—в особенности для нынешнего времени—что признавалось вообще допустимым, чтобы установление определенных исключительных тарифов, действующих только в определенном направлении, от или до определенной станции, не считалось идущим вразрез с оговоркой о равноправности. Страна, которой гарантировалось отношение по принципу равноправности, имела право при прочих равных условиях требовать для себя исключительного тарифа, установленного при определенных условиях, но не могла выводить из договора свое право на применение этих исключительных тарифов, даже при равенстве прочих условий, к другим направлениям. Это считалось прежде не только здоровым, но и самоочевидным принципом регулирования. Нормальным и, пожалуй, единственно правильным следует признать условие, чтобы оговорка о равноправности была выражена в общей форме, без установления каких-либо договорных ставок.

Другого взгляда держатся Зейдлер и Фрейд. По их мнению, должна применяться индивидуализация, так чтобы железнодорожные тарифные ставки устанавливались по договору для каждого товара, т. е., чтобы имело место перенесение на железнодорожные тарифы таможенно-тарифной системы торговых договоров. Конечно, эти авторы отнюдь не отрицают, что установление тарифов зависит не только от воли того, кто их

¹⁾ Верные суждения и исторический обзор этих вопросов можно найти у Розенталя (цит. соч., стр. 40 и след.).

устанавливает, но в значительной степени также от конкуренции других путей сообщения, особенно водных путей; тем не менее при такой фиксации тарифов обе договаривающиеся стороны, по мнению наших авторов, легко сговорятся, ибо тогда они смогут рассчитывать на твердые тарифные ставки в течение более продолжительного срока. На стр. 150 сказано: „Только тогда, когда в области тарифной политики достигнет расцвета эта индивидуализирующая система взаимных компенсаций, можно будет сказать, что тарифная политика, как необходимая поддержка таможенной системы, стала интегральной составной частью современной торговой политики“. Как уже было отмечено, я считаю подобное построение нежелательным,—предпочитая, чтобы у отдельных государств оставалась более широкая тарифная автономия.

Остается еще сказать, что такие договоры основываются на взаимности. Но при этом может встретиться следующее осложнение в этих договорах. Возьмем три страны А, В и С, находящиеся в прямом сообщении между собою. А и В вошли в соглашение о взаимном предоставлении оговорки о равноправности для перевозок по рельсовым путям, В и С также; но А не встретила со стороны С готовности идти навстречу, и равноправное положение в этом случае не было взаимно предоставлено. Если бы таким образом страна А была заинтересована в том, чтобы установить для товаров С менее благоприятное положение, чем для товаров В, то возникла бы опасность, что С станет ввозить к себе товары через В, и таким образом все таки применит к своим товарам благоприятные тарифные ставки,—предполагая, что понижение тарифов не будет аннулировано пробегом по кружному направлению. В качестве контрольной меры можно в этом случае требовать предъявления свидетельств о происхождении груза, учитывая, разумеется, еще и то, не будет ли это требование слишком затруднять оборот. Такие случаи, насколько мне известно,

не имели места на практике. Причина этого прежде всего в том, что при действительно широком ввозе из-за границы поставщики легко распознаются по специальным признакам товаров.

Как Зейдлер и Фрейд, так и Розенталь на большом числе примеров показывают, что международные договоры в отношении железных дорог часто имеют место на практике; соответствующие параграфы торговых договоров перепечатаны у всех этих авторов, частью дословно. Поэтому я могу не повторять их, удовольствовавшись ссылкой на две названные книги ¹⁾.

В заключение этой главы надо напомнить еще о тех постановлениях Версальского мирного договора, в силу которых на германские железные дороги наложены тяжелые стеснения в отношении их содействия торговле и торговой политике. Сюда относятся статьи 321, 323, 325, 326, 365, 367 и 368. Статья 321 носит общий характер и устанавливает, что Германия должна предоставить пассажирам и товарам союзных и примыкающих к ним держав свободный транзит в железнодорожном сообщении через свою территорию по наиболее удобным для прямого международного сообщения линиям, и что это прямое сообщение в отношении сборов, удобства передвижения и т. д. должно быть поставлено в те же условия, как внутри-германское сообщение. Статьями 323, 325 и 326 у Германии отнимается возможность вести в отношении морских портов ту тарифную политику, которую мы обрисовали выше.

Статья 325, содержание которой совершенно достаточно для достижения этой цели, гласит:

„Морские порты союзных и примыкающих к ним держав пользуются всеми преимуществами и понижениями

¹⁾ Укажем лишь на одно обстоятельство, имеющее общий интерес. Самым старым, по Розенталю, договором о равноправности является договор между Ганновером и Брауншвейгом от 13 ноября 1837 г.

тарифов, какие предоставляются на германских железных дорогах или на судоходных путях для германских портов или какого-либо порта другой державы“.

Чтобы дополнить эту картину, приведем еще статью 326:

„Германия не может отказываться от участия в таких тарифах или комбинированных тарифах, которые применяют к портам одной из союзных или дружественных им держав те же преимущества, какие предоставлены ее собственным портам или портам иной державы“.

Если ст. 367 требует, между прочим, чтобы прибывающие из территорий союзных и дружественных им держав поезда пропускались Германией дальше с такой скоростью, „которая по меньшей мере равна скорости лучших германских поездов дальнего следования на тех же линиях“, чтобы провозные платы никоим образом не были выше, чем во внутри-германском сообщении на тех же линиях, при тех же скоростях и удобствах, и чтобы перевозка эмигрантов из портов и в порты союзных и дружественных им держав производилась на условиях, не менее благоприятных, чем такая же перевозка из любого иного порта или в таковой порт; если статья 368 требует, чтобы прямому и эмигрантскому сообщению в порты союзных и дружественных им держав не чинилось никакого затруднения или замедления посредством технических, фискальных и административных мероприятий, то эти булавочные уколы—я хотел сказать, эти постановления—кажутся невинными по сравнению с абзацем 1 статьи 365, гласящим дословно:

„Прибывающие из территорий союзных и дружественных им держав и предназначенные для Германии товары, а равно товары, провезенные через Германию из территорий или на территории союзных или дружественных держав, пользуются на германских железных дорогах в отношении сборов (с учетом всякого рода льгот), в отношении облегченных условий провоза и во всех других

отношениях наиболее благоприятным положением, действующим для однородных товаров, перевозимых по какой-либо германской линии, во внутреннем сообщении или с целью вывоза, ввоза или транзита, с соблюдением совершенно равных условий перевозки, особенно направления и длины линий пробега. То же правило по требованию одной или нескольких союзных или дружественных им держав имеет силу для всех, обозначенных ими поименно товаров, прибывающих из Германии и предназначенных для их территорий“.

Если прочитать приведенные выше статьи, то приходит в голову, что и они,—как и весь договор, продиктованный Германии ненавистью неприятеля — приняты абсолютно односторонне. Ни в одной из этих статей ни одним словом не упомянуто о том, что Германия может притязать на такие же права и благоприятствования в странах своих прежних неприятелей.

Далее, требования, выставленные в статье 365, вносят совершенно новый момент в договорное регулирование. До сих пор при наличии оговорки о равноправности можно было, как уже было указано выше, ограничивать исключительные тарифы определенными условиями и хотя бы одним только направлением, при чем другие страны не получали права требовать применения такого исключительного тарифа на всех вообще линиях. Теперь же, если в Германии устанавливается для какого-либо товара исключительный тариф, чтобы облегчить соответствующей отрасли промышленности сбыт за границей, этот тариф вступает в силу и для стран Антанты, откуда вытекает, что парализуется всякая практическая мера тарифной политики в интересах торговли и торговой политики. Последствия этой статьи не преминули сказаться. Я уже упоминал, что число исключительных тарифов в Германии сильно упало, особенно после 1-го октября 1919 г. Имперскому Управлению дорог было не трудно против всякого предложения

о введении исключительных тарифов выдвигать абзац 1 статьи 365 и тем одновременно служить своим собственным фискальным интересам. Тем не менее по экономическим соображениям состоялось соглашение о том, чтобы все-таки вновь ввести наибольшее число исключительных тарифов,— между прочим, на крепежный лес, некоторые виды сырья, как, например, на топливо, на различные земледобрительные вещества, лед, землю, руды, свежий картофель, свеклу, флюсы, глину, торфяную подстилку, на камни и проч. материалы для дорожного, железнодорожного и водного строительства, на уголь, кокс и брикеты. Однако, пока существует ст. 365 Версальского мирного договора, мы не будем в состоянии, в интересах наших угнетенных промышленности и торговли, вести тарифную политику в том объеме, как до войны, ибо всякое облегчение оказывается иллюзорным, вследствие предоставленных Антанте прав. Отсюда можно видеть, насколько широко значение тарифной политики железных дорог для торговой политики; многие лишь теперь в полном объеме начинают понимать, в какой значительной степени германские железные дороги поддерживали германскую торговую политику. И если когда-нибудь наступит время для пересмотра этого мирного договора, то надо будет не забыть и эту статью формулировать так, как это было употребительно в торговых договорах до мировой войны и как соответствует интересам обоих договаривающихся сторон.

Резюмируя изложенное в этой главе, мы должны будем признать за железными дорогами широкое и глубоко захватывающее влияние на торговлю, как внутреннюю, так и внешнюю. Не будет преувеличением сказать, что современная торговля с ее широко разветвленной и сложной организацией могла возникнуть лишь при наличии двух условий: кредитной системы и усовершенствованных путей сообщения.

А среди этих путей сообщения первое место, бесспорно, принадлежит железным дорогам.

III.

Влияние железных дорог на земельные отношения.

Изображая воздействие железных дорог на производство благ, я не буду говорить о тех или иных производственных группах в отдельности, а буду следовать старому делению по трем факторам производства: природа, капитал и труд.

Еще раз подчеркиваю: можно спорить о том, возможно ли и в настоящее время, с точки зрения систематики теоретического учения о народном хозяйстве, придерживаться этого тройного деления. Но здесь речь идет исключительно о соображениях целесообразности, а не о принципиальном вопросе.

Само собою понятно, что железные дороги не оказывают никакого влияния на климат, конфигурацию морских берегов, форму земной поверхности, плодородие почвы и т. п.; равным образом, понятно и то, что эти природные факторы имеют значение при постройке и выборе направления дорог. Что форма земной поверхности не представляет уже непреодолимого препятствия для сооружения железных дорог, об этом красноречиво свидетельствуют перекинутые через реки большие мосты и проложенные через горы длинные тоннели. Зато железные дороги приобрели широкое влияние на отношения по использованию земли, — которая сама по себе является важнейшим естественным фактором в народном

хозяйстве. Земли, как объект использования, можно разделить по их народно-хозяйственному значению на 5 категорий, именно: земли под дорогами; площадь для застройки; земля, как источник возобновляемых благ; земля, как хранилище невозобновляемых материалов, и земля, как место расположения предприятий. По этим пяти видам земельных отношений и должно быть рассмотрено значение железных дорог.

§ 1. Земля под дорогами.

Когда появились железные дороги, то прежде всего возникло неосновательное опасение, что вся земля будет взята под рельсовые пути, вокзалы, станционные сооружения, паровозные и вагонные депо.

Однако, в этом опасении было зерно той истины, что железные дороги, в противоположность прежним дорогам, отнюдь не щадили землю. В другом месте ¹⁾ я уже указывал на то, что с проведением железных дорог шоссейные дороги отнюдь не стали излишни, — напротив, произошло их развитие. Таким образом, благодаря железным дорогам, значение земли, служащей в качестве дорог, возросло. К сожалению, я не имею возможности привести цифровой материал, который дал бы читателю наглядную картину того, какую долю всей земельной площади Германии составляет земля под дорогами, в частности земля, занятая железными дорогами ²⁾. Некоторые статистические данные указывают на очень интересную зависимость, которая при ближайшем рассмотрении становится сама собою понятной. В Статистическом Ежегоднике Германии за 1920 год в таблице на странице 85

¹⁾ Срв. гл. 1 стр. 7 немецкого издания книги Бр. Шульца.

²⁾ В Статистическом Ежегоднике Германии за 1919 г. графа 8-я таблицы, озаглавленной „Использование земли“ (стр. 60), гласит суммарно: „площади под домами и дворами, неудобная земля, дороги, водные пространства и т. д.“.

находится графа, выясняющая, сколько километров железных дорог приходится на каждую тысячу квадратных километров поверхности в отдельных областях и государствах. Для Пруссии низшие цифры дают: Померания—78,1 и Восточная Пруссия—82,2, а высшие: Рейнская Область—179,7 и Вестфалия—170,2. Для всей Германии, — если не считать Липпе с 78,7 и Вальдек с 84,3 км железных дорог,—самые низкие цифры дают оба Мекленбурга (именно: Мекленбург-Шверин—88,8 и Мекленбург-Стрелиц—96,0), тогда как высшие цифры падают на Саксонию—179,3, Гессен—200,4 и на Ганзейские города: Гамбург—180,2, Любек—264,3 и Бремен—283,4. Из этих данных вытекает, что самая густая железнодорожная сеть имеется в экономически наиболее цветущих областях и районах страны. Если Гессен располагает столь густою железнодорожною сетью, то это объясняется, конечно, тем, что он является промежуточным звеном для транзитного сообщения как с севера на юг, так и с востока на запад; если бы не это обстоятельство, то наверное на первом месте пришлось бы поставить Саксонию. Как известно, в этих частях страны земля ценится дороже, чем где бы то ни было. В особенности это относится к Ганзейским городам. Городская земля по сравнению с землей, используемой для сельского хозяйства, ценится значительно выше, а между тем именно в городах железные дороги притязают на самые большие земельные площади. В этом отношении надо припомнить положение дела в Берлине. По Статистическому Ежегоднику города Берлина ¹⁾, общая площадь города в 1918 году достигала 6.586,32 гектаров, из которых на железные дороги падает 439,19 гектаров, т.-е. кругло 6,6%. Над этим стоит призадуматься: 6,6% всей площади Берлина служит железнодорожным целям. Зато в сельских местностях, где земля ниже

¹⁾ Выпуск 34-й, Берлин, 1920 г., стр. 159.

ценится и менее доходна и где поэтому она скорее могла бы быть использована железными дорогами, мы такого использования не наблюдаем. Сеть здесь гораздо более экстенсивна, нередко она ограничивается на больших протяжениях одним только рельсовым путем; маневровые устройства и товарные станции встречаются редко и притом небольших размеров.

Резюмируя кратко содержание этого параграфа, мы можем прийти к заключению, что с появлением железных дорог площадь земли под дорогами не сократилась, а напротив, сильно возросла, при чем под дороги приходится отводить земли, наиболее ценные и доходные.

§ 2. Значение железных дорог для больших городов и жилищного вопроса.

Начало прошлого века в Германии принесло с собою признание права на свободу передвижения. Но какую цену могло иметь право свободно передвигаться по стране, если к этому не было фактической возможности? С появлением железных дорог дело изменилось. Только при наличии их стало возможно использовать право на свободу передвижения. Теперь стало легко переменить место оседлости, и такая перемена теперь стала происходить в широком масштабе, характеризуясь тем, что, не говоря уже об эмиграции, обнаружилось устремление сельского населения в города. Появлению железных дорог предшествовал тот социально-экономический процесс, который внезапно вверг в страшную нищету значительную часть населения, занятого физическим трудом. Место человеческой силы заняла машина, и тысячи ремесленников и рабочих домашней промышленности остались без хлеба. Чтобы найти работу, все устремились теперь к новым центрам промышленности и торговли — к городам. Для других элементов населения мотивами, толкавшими их

в города, являлись другие соображения, например, погоня за развлечениями, которые мог предложить город. Как бы то ни было, железные дороги дали возможность практически осуществить свободу передвижения и тем самым содействовали росту городов, особенно же разбуханию больших городов. Утверждают, и может быть не без основания, что быстрый прирост численности Берлинского населения объясняется в значительной степени введением на железных дорогах вагонов IV класса, благодаря чему в Берлин устремились большие массы людей из Восточной Германии.

Прежде всего проследим вкратце влияние железных дорог на развитие городов.

Средневековые города приобретали значение только в тех случаях, когда они были расположены на благоприятном месте морского побережья или на судоходной реке; только здесь могли возникнуть, как было показано выше, сообщения, а вместе с тем торговля и обмен. В век железных дорог этих географических предпосылок уже не требуется. В настоящее время существует целый ряд городов, которые, не обладая ни одной из этих предпосылок, тем не менее приобрели значение для хозяйственной жизни, благодаря главным образом рельсовым путям, которые, подобно неразрывному кольцу, связывали эти пункты с великими национальными и международными грузовыми потоками. Чтобы привести пример, назовем германский город Крейц, обязанный своим возникновением исключительно железным дорогам. Можно также указать и на Берлин, ибо и наша нынешняя столица своим характером большого промышленного и международного торгового города также обязана железным дорогам. Вообще говоря, в Германии, как почти всюду в Европе, железные дороги строились там, где уже налицо были сообщения; таким образом, по крайней мере в первое время, при выборе направления дорог следовали за прежними сообщениями.

Иначе сложился процесс развития в Америке, особенно в Соединенных Штатах. Здесь железные дороги создали сообщения и вместе с ними вызвали к жизни и новые города. Гассерт ¹⁾ в своей географии путей сообщения очень верно замечает: „В странах новых, вступающих в культурную жизнь, каждая удачно расположенная железнодорожная станция таит в себе зачаток колонии.“ Разумеется, рост городов происходит далеко не равномерно. Чем больше города, тем быстрее совершается прирост их населения; более мелкие города обнаруживают иногда даже регресс в населенности. Произведенные Германским Статистическим Бюро в 1867—1880 гг. обследования по статистике железных дорог и статистике населения германских городов показывают чрезвычайный рост крупных и средних городов, тогда как небольшие и провинциальные города, хотя бы также имеющие железнодорожное сообщение, в общем обнаруживают полное отсутствие прироста населения. Ульрих в своей брошюре „Государственные железные дороги, государственные водные пути и германская экономическая политика“ (1898 г.) ²⁾ объясняет это тем, что более крупные города используют преимущества обладания водным путем и что упомянутый прирост обусловлен определенной политикой в отношении водных путей. Так, на стр. 20-ой читаем: „Отнюдь не случайностью представляется с моей точки зрения то обстоятельство, что чрезвычайный рост крупных городов и обезлюдение сельских местностей... совпадают по времени с отменой налоговых сборов на германских внутренних водных путях и значительным снижением водных фрахтов за последние 30 лет.“ Ульрих объясняет этим то, что даже пункты с примыканием железных дорог растут менее быстро, чем это можно было бы предположить, и что

1) „Всеобщая география путей сообщения“, 1913 г., стр. 146.

2) Содержание этой брошюры составляет доклад, сделанный ранее в Бреславе.

именно крупные города обнаруживают столь сильный рост. Однако, вопреки этим утверждениям Ульриха, остается несомненным, что железные дороги способствовали росту городского населения. Во всяком случае можно довольно определенно утверждать, что города с примыканием железных дорог обычно обнаруживают быстрый темп развития, который усиливается, для городов с большою численностью населения и что, напротив, города и поселения без примыкания к ним железных дорог, если не обнаруживают регресса, то по меньшей мере растут медленно.

Думаю, что подтвердить сказанное выше цифрами—было бы весьма интересной и благодарной задачей, хотя и отняло-бы немало времени. Насколько мне известно, существует лишь два подобных специальных исследования—по Саксонии и Восточной Пруссии.

В весьма своеобразном контексте,—именно, в качестве приложения к годовому отчету Королевской Лейпцигской Гимназии за 1898 год,—помещен трактат „Влияние железных дорог на увеличение населения в Королевстве Саксонии,“ сочинение Шенгерра. После краткого исторического обзора развития железнодорожного дела в Саксонии приводятся точные цифры населения для городов с числом жителей свыше 2.000 за 1840—95 г. Затем сообщаются сведения о том, когда именно отдельные пункты стали железнодорожными станциями или попали под влияние таких станций, при чем сферой влияния станции считается окружность с радиусом в 1.500 м. Такие города, именуемые им „железнодорожными пунктами“, Шенгерр противопоставляет „не-железнодорожным пунктам“ и приходит к выводу, что в 1840—92 гг. годовой прирост населения превышал средний прирост по всей стране для „железнодорожных пунктов“ в 58,4% случаев, а для „не-железнодорожных“—только в 40,9%, тогда как ниже среднего по стране прироста оставались 59,1⁰/₀ не-железнодорожных пунктов и только 41,6⁰/₀

железнодорожных. Затем мы читаем: „средний годовой прирост каждого из тех пунктов, рост которых превышает средний по стране, оказывается на 33,4 pro mille от начальной цифры населения больше, чем прирост по всей стране, тогда как эта же цифра для не-железнодорожных пунктов составляет только 23,2 pro mille. Наконец, приведем еще один из выводов автора: „для периода 1840—95 гг. средняя величина годового притока иммиграции выражается по всему королевству в 1,8 человек на каждую тысячу населения, для не-железнодорожных пунктов—в 3,7 и для железнодорожных—в 16,8 человек.“ Отсюда видно, как велик приток людей к пунктам с хорошими путями сообщения.

Второй трактат на такую же тему—Кенигсбергская диссертация Фейдта (1894 г.) под заглавием „Влияние Восточно-Прусских железных дорог на городские и некоторые другие поселения“. И здесь мы имеем чрезвычайно добросовестный труд, дающий массу статистического материала. Наблюдения автора охватывают в общем 67 городов. Первая в этой области железная дорога была проложена в 1852 году, Фейдт приходит к выводу, что из 67 городов в этом году только 7 имели жителей больше, чем в 1900 году, „и весьма характерно, что это как раз те города, которые и теперь еще лежат не при железной дороге, или только в самое последнее время получили железнодорожное сообщение. Во всех других городах население увеличилось. Абсолютное увеличение городского населения Восточной Пруссии за пять лет, с 1895 по 1900 год, достигло цифры 40827 человек. Это тем более характерно, что общая населенность области за то же время уменьшилась на 10.163 человека. В книге приведены цифры населения городов за 1825—1900 годы, при чем автор по количеству населения устанавливает, так сказать, иерархию городов, которая с течением времени отчасти изменяется. В заключение он подвергает особому исследованию условия развития города

Алленштейна и, на основании исчерпывающего анализа, приходит к выводу, что этот город своим мощным развитием, благодаря которому он стал центром крупного округа, обязан исключительно железным дорогам.

Таким образом, результат обоих исследований одинаков.

Железные дороги способствовали укрупнению городов и, с другой стороны, обезлюдению сельских местностей. Конечно, это утверждение надо понимать в том смысле, что только благодаря железным дорогам смогли полностью оказать свое воздействие те факторы, которые вызывали такое перемещение. Мне думается, что дальнейшие специальные исследования в этой области могли бы вскрыть целый ряд интересных зависимостей между железными дорогами и размещением населения.

Таким образом только железные дороги сделали возможным возникновение крупных городов; в то же время и самое существование этих крупных городов без железных дорог просто немыслимо. Достаточно вспомнить об ежедневном массовом потреблении современного крупного города. Как могло бы подвозиться продовольствие для скученных здесь масс людей иначе, как по железным дорогам? Представляя собой путь сообщения, работающий непрерывно, быстро, дешево и точно, железные дороги должны безостановочно доставлять не только необходимые материалы для жилищного строительства, одежды, пищи и отопления, но и сырье и вспомогательные материалы, потребные для промышленной деятельности городов-гигантов. Что касается пищевых продуктов, возьмем хотя бы только те, которые повседневно потребляются в каждом большом городе, как молоко, масло, яйца, мясо, рыба и т. д. Обеспечить снабжение столь скученно живущей массы людей этими продуктами было бы, при легкости их порчи, совершенно невозможно, если бы эти предметы не могли подвозиться по железным дорогам издалека, даже из других стран (как, например, русские, итальянские и американские яйца). И вот, навстречу

потребности в транспорте таких грузов идут не только методы консервирования питательных веществ, но и техника железных дорог, как уже было изложено выше (стр. 19 и след.). Но услуги железных дорог не исчерпываются доставкой: произведенные в данном пункте товары также должны быть транспортированы. Широкие возможности во всех этих отношениях впервые были даны железными дорогами. Благодаря им, стало возможно отовсюду подвозить товары к центрам хозяйственной жизни и отправлять их оттуда во всех направлениях. Кемман в своей книге „Современные Германские железные дороги“, — том II, гл. 33, озаглавленной „Железнодорожная сеть Берлина и его предместий“ — дает картину снабжения Берлина. Для 1909 года он приводит следующие цифры перевозок: ввезено было по рельсовым путям 10,3 миллионов т, по водным путям 7,8 милл. т; вывоз же достиг лишь 2,7 и 0,6 миллиона т. Затем автор делает интересные сопоставления данных об отдельных товарах, которые следует отметить. Из общего количества водных перевозок 83% всего ввоза по весу составляют строительные материалы и уголь. Таким образом, Берлин является преимущественно потребляющим пунктом, но вместе с тем и пунктом промежуточной торговли, особенно по скоту и пищевым продуктам. Чтобы составить себе ясное представление о снабжении Берлина, надо ранним утром побывать в галлерейх Центрального Рынка на Александровской площади. К этим галлерейхам примыкают железнодорожные пути, по которым подводятся и разгружаются вагон за вагоном. Кстати сказать, в столь крупном потребляющем пункте, каким является каждый большой город, число прибывающих груженных вагонов неизбежно оказывается больше числа отправляемых. Как видно из этого очерка Кеммана, современные большие города никак не могли-бы возникнуть без железных дорог, а раз возникнув, не могли бы существовать без них.

Самый план постройки городов под влиянием железных дорог претерпевает изменения. В первое время вокзалы находились большею частью вне городской черты. Но такое положение обыкновенно длилось недолго, ибо вскоре вокруг вокзала начинал образовываться новый квартал, так называемый вокзальный квартал. Этот процесс можно с полной отчетливостью проследить в Берлине. Оба вокзала, например, линий Берлин-Потсдам и Берлин-Ангалт во время их сооружения лежали вне городской черты; но сейчас же, по мере роста населения, около них стал возникать один дом за другим. Нередко положение вокзала определяет то направление, в каком пойдет расширение города. Сначала строительство идет вдоль одной стороны железнодорожной насыпи, потом удаляется от нее для того, чтобы в конце концов перекинуться через или из под нее на другую сторону.

Таков в общих чертах ход процесса расширения города. В крупных городах особую черту этого процесса составляет образование так называемого „Сити“.

Цены на землю в центре, где расположены магазины, банки и т. п., растут так сильно, что оплачивать здесь квартиры становится непосильным. В результате строительство для специальных целей вытесняет или, по крайней мере, начинает вытеснять из „Сити“ жилищное строительство. Обитателями „деловых домов“ нередко являются лишь привратник и истопник с их семьями. Таким образом в „Сити“ образуется нечто в роде пресса, выталкивающего население во внешние районы, и этому населению, поскольку оно (об этом будет речь ниже) имеет к тому возможность, остается избрать себе местожительство за пределами „Сити“, убегая от уличного шума деловой части города. Но способность всякого города к расширению имеет свои границы—географические и экономические. К географическим границам должны быть отнесены: вода, горы, болотистая почва. Эти границы можно преодолеть—в том случае, если за ними

лежит земля, пригодная к застройке, и если эта промежуточная полоса может быть экономически преодолена. Городские укрепления уже в течение последних десятилетий не играли сколько-нибудь значительной роли в качестве препятствия для расширения городов. Столь же слабой преградой являются теперь плац-парады, кладбища и леса. В настоящее время кладбища в больших городах находятся уже частью внутри города, окруженные высокими стенами смежных домов, либо устраиваются в крупном масштабе далеко за пределами городов (Штансдорф и кладбище Фридрихсфельде—в Берлине, Ольсдорф—в Гамбурге). Больше всего приходится пожалеть о том, что при расширении городов не останавливаются перед уничтожением лесов.

Важнее, однако, этих географических границ—границы экономические. Город может расширяться, конечно, лишь постольку, поскольку для его жителей оказывается возможным попадать из своих домов в места занятий без слишком больших хозяйственных затрат, т. е. без значительной затраты времени и денег. Число лиц, могущих жить за городом, невелико—и этим объясняется то обстоятельство, что по мере удаления от центра города густота населения становится все меньше. Вокруг Сити, раз таковое образовалось, тянется кольцо наиболее густо населенных домов. Таким образом, на пространстве не слишком большом оказывается чрезвычайное скопление людей. Так возникает „жилищный вопрос“, а на почве его в последнее время в ужасающей мере развились „жилищная нищета“ и бездомность.

С одной стороны—непрерывно текущий к большим городам человеческий поток, с другой—скопление масс людей на небольшом пространстве. Отсюда—самое интенсивное использование жилищной площади путем постройки многоэтажных домов. Если для деловых домов—не только в Америке, но при наличии благоприятных условий и в Германии, — такие гигантские постройки вполне

пригодны¹⁾, то для жилья они представляют ряд опасностей. Много писали о „наемных казармах“, состоящих из дома на улице, боковых флигелей и одного-двух домов в саду или в глубине двора. Я не буду оспаривать того, что можно и „наемную казарму“ выстроить с соблюдением правил гигиены, и не хочу утверждать, что дом во дворе уже сам по себе всегда должен быть отвергнут, как недостойный быть жилищем для людей; не буду отрицать и того, что иная зажиточная семья предпочтет тихий дом в саду шумному дому на улице,—если, конечно, этот дом расположен в подходящей части города. Но никто не станет утверждать, что наши жилищные условия были удовлетворительны и до войны, не говоря уже о настоящем моменте. Пройдите в общие квартиры больших городов, пройдите в те воздушные колодцы, которые претендуют на название „дворов“—слишком малые по площади, чтобы пропустить в квартиры достаточно света, слишком узкие, чтобы дать им достаточный приток воздуха, возместить испорченный воздух свежим. И осмотрите самые эти квартиры. Правда, за последние десятилетия наступило некоторое улучшение, но почти во всех больших городах есть и теперь такие квартиры, которые по своим свойствам никоим образом не могут служить жильем для людей. А, кроме того, вспомним о высоте квартирной платы! Именно эта высокая плата вызывала и вызывает в такой сильной степени квартирную нужду. Для малосостоятельных людей стало недоступно выбрать себе такую квартиру, которая соответствовала бы их желаниям и требованиям санитарии и этики. И вот, стало

¹⁾ На нежелательность, с точки зрения путей сообщения, этих гигантских деловых домов в 32 и более этажей указывает Блюм в статье „Обеспечение больших городов путями сообщения“ в „Журнале прогресса ж. д. техники“ 1909, стр. 105 и сл. По его расчету, в таком деловом доме может быть занято до 60.000 человек, для одновременной доставки которых потребовалось бы восемь длинных поездов городских железных дорог.

неизбежным такое положение, когда несколько человек, иногда не принадлежащих даже к одной семье, а посторонних друг другу, ночуют в одной комнате; высокая квартирная плата заставляла брать приходящих ночлежников — мужчин или женщин — этот „бич Берлинского рабочего населения“ (по выражению Эберштадта). Результатом этого непомерного уплотнения, часто в темных, смрадных помещениях, является физический и нравственный упадок. Общеизвестно, с какой легкостью передаются при таком тесном сожителстве заразные болезни и, прежде всего, туберкулез. Статистически установлено, что в домах, выходящих на задние дворы, смертность грудных детей, а также смертность от детских болезней выше, чем в домах, выходящих на улицу, при чем, конечно, не надо забывать, что это явление нельзя рассматривать исключительно как следствие жилищных условий, ибо к ним присоединяется общий уровень жизни; но, с другой стороны, именно затраты на квартиры оказывают решающее влияние на весь уровень жизни (закон Шааба). И вот, к этому-то тесному сожителству могут быть сведены причины многих известных прегрешений против нравственности, — а сколько из них вообще не получает огласки?... Последствием является вырождение, т. е. порча будущих поколений, упадок производительных способностей и понижение обороноспособности страны, — на которую, правда, теперь как будто мало обращают внимания. Вызываемые этими жилищными условиями бедствия умножаются и в других областях социальной жизни.

При существующих квартирных условиях правильная семейная жизнь часто оказывается невозможной, и Зюдекум¹⁾, как ни односторонни его суждения (вопреки его уверениям в противоположном), если не в обобщениях,

¹⁾ „Жилищная нужда в больших городах“ — в серии «Документы из жизни больших городов». Берлин и Лейпциг, 1908 г.

то в отдельных случаях—все же прав в своем тезисе, „что отца гонит в трактир, то грудного ребенка приведет в могилу“ и в афоризме: „квартирой можно убить человека совершенно так же, как топором“.

Так обстояло дело еще до войны. Быть может, думается мне, и на войне кое-что сложилось бы иначе, если бы раньше было обращено внимание на эту сторону дела. Какой смысл был для ночлежника, скажем, из Акерштрассе в Берлине-Норд ¹⁾ бороться за нечто такое, что он знал только по названию—за „родину“? Но как помочь в этом деле? Мы уже знаем, что жилищный вопрос не есть только вопрос о размере платы.

С одной стороны, существует опасность—и она не раз фактически наступала,—что повышение заработной платы повлечет за собою возрастание наемной платы за квартиры, вследствие чего улучшение этим путем жилищных условий окажется неосуществимым; с другой же стороны, мы не имеем в наличности отвечающих потребности здоровых жилищ. Это всегда было и теперь более, чем когда-нибудь, является большим местом жилищного вопроса. Когда Фойхт говорит, что жилищный вопрос есть вопрос об издержках строительного производства, то он метко попадает в цель; ему следовало бы только добавить,—и, кроме того, вопрос о путях сообщения. Таким образом, мы вновь оказываемся перед проблемой железных дорог. Сделанное нами отступление оказывается поэтому необходимым. Нет сомнения в том, что железные дороги вызвали к жизни большие города, а вместе с ними жилищный вопрос и жилищную нужду. Но они же должны помочь разрешению жилищного вопроса.

Обыкновенно путям сообщения—и прежде всего железным дорогам—ставятся две задачи. Во-первых, они должны,

¹⁾ Северная часть Берлина, населенная преимущественно рабочими. *Примеч. переводчика.*

насколько возможно, извлекать массы людей из центров их скопления и препятствовать образованию новых таких центров, отводя в предместья новые потоки людей, стремящиеся к большим городам. К этому надо прибавить, что железные дороги дают возможность сохранить жительство в более далеких окрестностях большого города. Почти в каждом человеке есть вполне объяснимая склонность не покидать родного, насиженного места. Когда экономические условия гонят человека на работу в город, то самое лучшее для него, если он все-таки может держаться за родной угол, отстоящий не слишком далеко от места его работы, в данном случае от большого города. И нельзя достаточно высоко оценить вызываемой этим выгоды создания и сохранения элементов с прочной оседлостью. В общем можно сказать, что вторая из названных выше задач разрешена в большей мере, нежели первая,—если вообще можно говорить об их решении в наше время. Путь к осуществлению обеих этих задач состоит в том, чтобы использовать для заселения новые земельные пространства, а это значит, что новые участки должны быть не только застроены, но и присоединены к большому городу посредством путей сообщения. Трудностей, которые при этом возникают, немало. Прежде всего, далеко не у всех есть желание и возможность выехать из большого города в предместья. Если в семье жена и дети занимаются подсобным промыслом, то, конечно, они получают заработок в самом городе скорее, нежели в предместьях. Главное же—существуют экономические границы ¹⁾ в том смысле, что жизнь за городом обычно сопряжена с затратой времени и денег. Что касается денежного расхода, то возможность произвести его при определенной высоте дохода, конечно,

¹⁾ Не надо упускать из виду, что проживание вдали от места работы означает не только расходы и утомление, но и позднее возвращение домой, раннее вставание и отсутствие из дому в обеденное время.

строго ограничена. На проезд до места работы и обратно можно тратить не больше определенной доли своего дохода. Правда, жизнь за городом сама по себе обходится дешевле, но преимущество этой более дешевой жизни может уничтожаться расходом на передвижение. Особенное значение это имеет для малосостоятельных людей. Их доход может быть так мал, что только путешествие пешком окажется им по средствам. Далее—если несколько членов семьи работают в городе, то поездки могут удорожиться в такой степени, что жизнь за городом окажется невозможной. Что касается времени, то здесь имеет полное свое значение ставшее трюизмом, но все же верное определение: время—деньги. Нельзя согласиться на затрату времени свыше известной меры. В общем можно считать, что при благоприятных прочих условиях можно говорить в этом случае о затрате самое большее $\frac{3}{4}$ часа ¹⁾.

Этот предел будет различен, смотря по тому, как часто должен совершаться путь между жилищем и местом работы. Понятно, что путь этот должен быть короче в том случае, когда переезд совершается четыре раза в день, чем при двукратном переезде. Отсюда видно, какое влияние оказывает на жилищные условия так называемый английский обеденный перерыв. Естественно, что и в Германии выступают в его защиту. Но наступит ли когда-нибудь возможность провести его для всего делового оборота,—представляется сомнительным, как бы ни был он желателен.

В свою очередь на распределение времени влияют средства передвижения: чем быстрее они работают, тем дальше за город можно переносить место своего жительства. Из всего изложенного вытекает, что при

¹⁾ Отсюда следует, что сокращение рабочего времени благоприятствует как вообще проживанию вне городов, так и увеличению расстояния между местами работы и жительства.

несовпадении мест жительства и работы решающим моментом является не пространственная отдаленность, а экономическая. На этой экономической отдаленности жилищный вопрос, рассматриваемый как вопрос о путях сообщения, нередко и терпит крушение. Задачей путей сообщения и является оказать здесь свою мощную поддержку.

Чтобы пути сообщения могли выполнить эту задачу, приходится предъявлять к ним определенные требования. При этом необходимо обратить внимание на четыре момента, именно: скорость доставки, расписание поездов, удобство движения и тариф. Что касается скорости доставки, то скорые средства сообщения оказывают в этом отношении очень благоприятное влияние. Во многих местах предпринято и частью уже проведено обслуживание пригородного движения ускоренными поездами. Эти поезда циркулируют между центром и отдаленными пригородами без остановок на промежуточных станциях. Ясно, какое сбережение времени достигается благодаря этому в интересах пассажиров. Но и для управления дороги эти поезда далеко не всегда бездоходны. Если поезд, идущий в город, останавливается на каждой промежуточной станции, чтобы принять желающих следовать с ним пассажиров, то он должен от самого пункта отправления иметь свободные места для этих пассажиров, — следовательно, должен быть рассчитан на плохое использование мест. Что касается расписания поездов, то здесь необходимо приспособление к потребностям движения. Поезда должны быть установлены так, чтобы они прибывали в город не слишком рано и не слишком поздно. Слишком поздние поезда не имеют смысла, а слишком ранние означают для пассажиров такую потерю времени, которая может отражаться на здоровье в тех случаях, когда в течение продолжительного времени оказывается необходимым значительное сокращение ночного отдыха. То же имеет значение и для обратных поездов. В отношении

рабочего движения было обращено внимание на то, что слишком ранний приход и слишком поздний отход поездов гонят рабочих в рестораны и залы ожидания, — чего следует по возможности избегать. В соответствии с подчеркнутым нами моментом придется отнестись также и к движению для „увеселительных“ поездок между городом и пригородами, а именно: озаботиться тем, чтобы пригородным жителям была предоставлена возможность без затруднений посещать в городе театры, доклады, собрания и т. п. Заметим кстати, что как Берлинские городская, окружная и пригородная дороги, так и Гамбургская пригородная дорога перед войной были прямо-таки образцово приспособлены к общественным навыкам и в последнее время вновь стремятся приноровиться к этим навыкам. С расписанием связано и требование удобства. Расписание должно по возможности не быть неподвижным на весь день, а меняться сообразно потребности в сообщении. Решающую роль здесь играют обычаи. В Америке и Англии приходится ожидать усиления пассажирского потока два раза в день, именно — утром и вечером. Соответственно этому, движение поездов к этому времени должно усиливаться. В Германии возрастание движения происходит три раза в день, — именно, кроме утра и вечера также еще и в полдень. Только приспособленным к этим условиям пуском поездов можно противодействовать переполнению их. А ведь нет надобности подробно доказывать, что езда в переполненном вагоне, когда усталые люди устремляются из мест работы домой, — представляет собою мученье ¹⁾. Далее — приходится учитывать не только разные часы дня, но и разные дни. Почти всюду работа оканчивается

¹⁾ Чтобы избежать переполнения рабочих поездов в утренние часы, проектировалось установить начало работы на фабриках, лежащих на одной и той же линии, не одновременно, а в известной последовательности. Однако, такой способ урегулирования вопроса не встретил сочувствия среди предпринимателей.

по субботам рано; и это обстоятельство должно быть учтено в расписании. Приспособление к потребностям движения большею частью представляет интерес и для управления дороги, так как этим путем оно может достигнуть лучшего использования мест.

Кемман в упомянутой нами выше статье приводит интересные цифры относительно использования Берлинской городской дороги. Средняя величина использования по часам достигает приблизительно 30%, колеблясь между минимальным использованием — около 18% — и максимальным — в 100%, совпадающим с сильным переполнением.

К условиям удобства принадлежит также требование, чтобы станции находились вблизи жилых домов и, с другой стороны, чтобы железные дороги достаточно глубоко вклинивались в город, давая возможность там, где это нужно, без труда переходить на другие пути сообщения. Наконец, что касается тарифа, то он должен быть возможно низок. С большим успехом можно применить здесь дифференциальный тариф, так как благодаря ему удешевится проживание далеко от города. Управления железных дорог почти всюду идут навстречу этой потребности — прежде всего путем месячных билетов-карточек, которые обходятся значительно дешевле, чем оплата каждой поездки в отдельности.

Практика Берлинских пригородных дорог показала, что весьма действительным средством к облегчению целым семьям жизни в пригороде являются так называемые „добавочные карточки“. Владелец основной месячной карточки имеет право приобрести для членов своей семьи месячные карточки по значительно удешевленной цене (50% цены основной карточки). К сожалению, по финансовым соображениям они были отменены при реформе тарифов для местного сообщения от 1 июля 1921 г.

Далее, с социально-политической точки зрения надо признать весьма благоприятным действие скидок по рабочим

карточкам и прежде всего установление проезда по недельным рабочим карточкам. Здесь не место подробно описывать организацию пользования ими. Против них нередко приводились жалобы на то, что круг лиц, имеющих право пользоваться ими, очерчен слишком узко. С другой же стороны, приводилось требование, чтобы вместо недельных рабочих карточек были введены такие же дневные карточки, ибо, если месячную карточку рабочий не может приобрести потому, что не располагает достаточной суммой к 1-му числу каждого месяца, то и понедельная плата для него неудобна, так как если к началу или в середине недели он заболит, переменит место работы или станет безработным, то не сможет использовать свою карточку. Тем не менее я сказал бы, что, как показывает опыт, недельная рабочая карточка оказалась самой удачной формой тарифа для рабочих. Из других тарифно-политических мер надо отметить ученические билеты, которые также облегчают проживание за городом, так как, благодаря им, дети получают возможность посещать городские школы.

Таковы те требования, которые можно предъявить ко всякому сообщению между жильем и местом работы. Большую пользу делу приносит привлечение железнодорожными управлениями заинтересованных лиц к участию в установлении расписания поездов и тарифов — в форме представительства от жителей пригородов. При этом, с одной стороны, управление железной дороги может получить немало полезных указаний, а с другой — здесь оно имеет случай путем всякого рода разъяснений оказать успешное противодействие совершенно необоснованным требованиям, с которыми так часто приходится сталкиваться именно в области пассажирского сообщения.

Но при этих рассуждениях не следует забывать одного — именно, что железные дороги являются отнюдь не единственным средством сообщения между жилищем и местом работы. Общеизвестно, что в транспортном арсенале

большого города имеется целый ряд средств сообщения. Равным образом аксиомой является и то, что потребность в сообщениях зависит от протяжения города и цифры его населения и что самое развитие транспорта определяется полезным действием средств сообщения.

Что касается пригородного сообщения, то для него в настоящее время можно считать отпавшими те способы передвижения, которые не пользуются механической тягой. Такое, например, средство передвижения, как велосипед, на далеких расстояниях слишком утомляет путешественника, особенно при ежедневном четырехкратном путешествии. К этому надо прибавить, что при современном движении в „Сити“ пользование велосипедом небезопасно для самого велосипедиста, а для других средств передвижения—часто стеснительно. Сейчас к этому присоединяется еще и вопрос о стоимости велосипеда, увеличивающей непригодность его для рассматриваемого сообщения.

Что касается водных средств сообщения, то они нередко совсем не идут в счет—за отсутствием водных путей или вследствие неблагоприятного их расположения, а также отчасти вследствие их бездействия зимой (даже при дождливой только погоде пользование этими средствами передвижения делается не слишком приятным). В Берлине, например, пароходы едва ли имеют какое-либо значение для сообщения между жилищем и местом работы. В Париже условия для такого сообщения более благоприятны, так же как в Стокгольме и Гамбурге (по Альстеру). Причина этого для Гамбурга заключается в том, что Альстер протекает между некоторыми окраинами города и его „Сити“; частью своего течения Альстер доходит до Юнгфернштага, где как раз кипит деловая жизнь. Если бы не было такого расположения реки, то пароходство по Альстеру не достигло бы такого значения. Наконец, не надо забывать еще одно обстоятельство,—именно, что скорость движения по водному

пути обычно не может быть слишком велика. Повышение ее требует очень большого увеличения расхода энергии.

Из механических средств передвижения по сухим путям назовем прежде всего автобусы. Надо думать, что когда-нибудь они смогут быть с пользой применены; но сейчас вопрос о стоимости проезда в них еще не получил удовлетворительного решения. Таким образом, пока они служат лишь для сообщения внутри границ большого города, а также как средство передвижения почты (а вместе с тем и пассажиров) вне городов—в дополнение к железнодорожной сети; но все же пока еще они стоят слишком дорого.

Что касается городских дорог, то можно строить надземные дороги, пользуясь или существующей улицей, или особой насыпью ¹⁾. Строительные издержки большей частью не слишком высоки. К тому же в этом случае нет надобности в станционных зданиях и станционном персонале. Кроме того, на них могут курсировать небольшие поездные единицы, благодаря чему становится возможным очень частое сообщение и очень точное приспособление к потребностям передвижения. Но, с другой стороны, эти дороги страдают в том отношении, что для них недостижима значительная скорость. Среднюю скорость движения по ним можно считать в 21 км в час, а это означает слишком большую затрату времени при проживании в более отдаленном месте.

Иначе обстоит дело с электрическими надземными и подземными дорогами. Такие дороги могут развивать очень большую скорость, позволяют курсировать небольшим поездным единицам и—что особенно ценно—в виде подземной дороги проникают во все части города, не препятствуя уличному движению. Правда, стоимость

¹⁾ Ср. Гиае. „Быстроходные городские сообщения“.—Берлин, 1917 г.

сооружения таких дорог весьма значительна, но это затруднение можно обойти—и нередко его обходят—тем, что вне города строят дорогу обычного типа с насыпями или выемками.

Что касается паровых железных дорог, то в некоторых отношениях они уподобляются рассмотренным сейчас надземным и подземным дорогам—в тех случаях, когда на них вводят электрические моторные вагоны; последние в настоящее время не столько обслуживают постоянное сообщение между жилищами и местами работы, сколько облегчают передвижение на работу и к рынкам на участках со слабым движением. Путем применения таких коротких электрических поездов или моторных вагонов можно несколько сократить промежутки между движением поездов на пригородных участках. Далее, давно уже имеется план электрификации железных дорог—в частности, Берлинской городской дороги. Хотя при этом скорость движения, несомненно, сильно возросла бы, но ожидаемая рентабельность была такова, что до войны пришлось отказаться от электрификации Берлинской городской дороги¹⁾. Слабой стороной железных дорог местного сообщения вообще является то, что их рентабельность далеко не блестяща.

¹⁾ Напомним о системе Шерля, которая в свое время вызвала много разговоров: речь шла об однорельсовой дороге. Автор рассчитывал достигнуть для местного сообщения скорости в 60 км, благодаря чему пригодная для заселения площадь большого города могла бы быть сильно расширена. Упомянем также, что проект этот предусматривал некоторые удобства, которые были бы весьма кстати для пассажиров этих пригородных поездов, например, возможность за небольшую плату получить в поезде хороший „первый завтрак“, благодаря чему пассажир, сберегая время дома, мог бы передвигаться на более далекое расстояние; точно также при системе однорельсовой дороги, которая должна вести совершенно ровно и без толчков, пассажир мог бы во время еезды побриться—опять сбережение времени. Однако, мы еще очень далеки от подобного рода устройств и как раз теперь дальше, чем когда либо.

Если автобусы, городские дороги, надземные и подземные дороги и железные дороги обычного типа не всегда оказываются приспособленными к обслуживанию пригородного сообщения, то обычно они вполне обслуживают сообщения внутри собственно городского района. В результате между ними происходит соревнование, которое может быть весьма выгодным для публики, но убыточным для отдельных транспортных предприятий, особенно в тех случаях, когда железные дороги находятся в руках государства, а другие транспортные предприятия в руках коммунальных органов или частных обществ.

15 января 1921 года Союз Работодателей Германских городских дорог, подъездных путей и ветвей частного пользования представил в Постоянную Тарифную Комиссию Управлений Германских железных дорог докладную записку; к которой были приложены два сочинения: „Государство и тарифы в сообщениях больших городов“ Штейна (отдельный оттиск из 35 выпуска „Техники путей сообщения“, 1920 г.) и „К вопросу о тарифной политике прусских дорог в больших городах“ Кеммана (дополненный отдельный оттиск из 17 выпуска „Техники путей сообщения“, 1920 г.).

Первый тезис этой записки гласит: „Союз Работодателей Германских городских дорог, подъездных путей и ветвей частного пользования настоящим обращает Ваше внимание на те, обсуждаемые в прилагаемых сочинениях, значительные убытки и ущерб, которые вытекают из применявшейся донныне тарифной политики прусско-гессенских и других государственных железных дорог в отношении местного сообщения в больших городах, особенно в Берлине и Гамбурге, и устранение которых является настоятельной потребностью времени“. Затем указывается на то, что еще в мирное время доходы государственных дорог в местных сообщениях больших городов были недостаточны даже для оплаты процентов на вложенный капитал и для необходимых списаний и

отчислений, и что в Берлине поступления даже на целые миллионы отставали от чистых эксплуатационных расходов, с чем железнодорожные управления, конечно, могли тогда мириться, так как остальные виды сообщений компенсировали эти нехватки. Но в настоящее время дело обстоит совершенно иначе, ибо железные дороги дают уже не миллионные излишки, а миллиардные дефициты. Несмотря на это, ко времени составления данной записки стоимость проезда в III классе возросла по сравнению со ставками мирного времени только в $3\frac{1}{2}$ раза, а во II классе—только в 4 раза. Напротив, другие пути сообщения в больших городах были вынуждены держать равнение по возросшим более чем в 10 раз расходам и потому должны были пойти на гораздо более значительные повышения тарифов. В результате публика отхлынула на государственные железные дороги, но эти последние не получили от этого прибыли, дефицит их даже возрос. К покрытию этого дефицита привлекаются плательщики налогов; а это означает, что все население государства должно помогать незначительной его части, — именно, жителям больших городов, пользующимся железными дорогами, — в получении дешевого проезда. Рассуждения докладной записки выливаются в требование о том, что железная дорога должна и в отношении своих сообщений, обслуживающих большие города, стремиться по меньшей мере к покрытию себестоимости.

Упомянутые выше два приложения к записке имеют своей задачей подкрепить содержащиеся в ней суждения и требования и являются вполне к тому пригодными по использованному в них материалу. Приведем из них вкратце следующие положения.

Штейн пишет: „Мы видим, что государство, с одной стороны, приносит огромные жертвы для местного сообщения в больших городах, поскольку речь идет о государственных путях сообщения, но что в тех же самых больших городах государство посредством налогов на

транспорт извлекает миллионы из бедствующих частных и городских транспортных предприятий". Итак, провозные платы в одном случае искусственно снижаются, а в другом без нужды взвинчиваются. Штейн полагает, что если государство считает себя обязанным приносить социально-политические жертвы, то и другие транспортные предприятия должны бы получать приплаты для того, чтобы и они, в свою очередь, могли установить такие же дешевые тарифы и чтобы, таким образом, было восстановлено нормальное положение.

Кемман, с своей стороны, полагает, что железнодорожные тарифы ни в какой степени не следовали за обесценением денег, и приводит обзор движения тарифов по отдельным средствам сообщения.

Едва ли можно оспаривать справедливость требований, выставленных в этой докладной записке.

Однако, если 1-го июля 1921 г. фактически была проведена реформа тарифов местного сообщения, то побудительной к этому причиной была, конечно, не упомянутая выше записка, а финансовое положение самих государственных дорог. Но и эта тарифная реформа еще не принесла с собою уравнивания с повышенными тарифами на других путях сообщения, а следовательно, и с обесценением денег. Приведем краткое сопоставление тарифов по отдельным видам сообщения и их развитие за последние месяцы (при этом 1-ое августа 1921 года является исключительно датой для сравнения, а не моментом повышения тарифов).

(Не говоря о рабочих недельных карточках, месячных билетах по 2, 3 и 4 линиям и по всей сети со скидками и о круговых купонных книжках, не пользующихся скидкой со времени последнего повышения, существуют еще пересадочные билеты по 5,00 марок, которые должны быть использованы вторично в течение определенного срока; последняя приведенная в нашей таблице ставка за простой месячный билет вступила в силу лишь с 1-го мая 1922 г.).

а) *Городская дорога.*

Д а т а.	Плата за одну поездку.	Месячный билет по I линии.
1 августа 1914 г.	0,10	7,70
1 августа 1921 г.	1,00	90,00
1 декабря 1921 г.	1,50	130,00
4 февраля 1922 г.	2,00	170,00
13 апреля 1922 г.	3,00	250,00

б) *Надземная и подземная дорога.*

Д а т а.	Расстояние.	II класс.	III класс.
1 августа 1914 г. ...	До 5-го вокзала ..	0,15	0,10
"	" 8 " ..	0,20	0,15
"	" 12 " ..	0,30	0,20
"	" 17 " ..	0,35	0,25
"	Дальше ..	0,40	0,30
1 августа 1921 г. ...	До 5-го вокзала ..	1,10	0,85
"	Дальше ..	1,25	1,00
1 октября 1921 г. ...	До 5-го вокзала ..	1,10	0,90
"	Дальше ..	1,30	1,00
1 декабря 1921 г. ...	До 5-го вокзала ..	1,50	1,30
"	Дальше ..	1,80	1,50
1 февраля 1922 г. ...	До 5-го вокзала ..	2,00	1,70
"	Дальше ..	2,50	2,00
29 апреля 1922 г. ...	До 5-го вокзала ..	3,00	2,50
"	Дальше ..	3,50	3,00

(Месячные билеты не выдаются; по абонеентам — на каждые 10 билетов 1 марка скидки).

(Дети до 14 лет платят за проезд в III классе соответственно 1,50 и 2,00 марки).

в) Берлинская городская и окружная дорога.

Д а т а.	Расстояние.	Единичная поездка.		Месячный билет.	
		II.	III.	II.	III.
1 августа 1914 г.	До 5 вокзала	0,15	0,10	4,70	3,10
"	По всей городской и окружной дороге.	0,30	0,20	7,40	4,60
1 августа 1921 г.	Однообразная ставка за 1 станцию..	1,00	0,70	40,00	25,00
1 сент. 1921 г.	"	1,00	0,70	32,00	20,00
1 декабря 1921 г.	"	1,50	1,00	40,00	25,00
1 февраля 1922 г.	"	3,00	2,00	75,00	50,00

(Все приведенные ставки выражены в марках).

Я не буду подробно излагать здесь историю подобных же повышений цены рабочих недельных карточек и ученических билетов, а также не остановлюсь на новой организации Берлинского и Гамбургского пригородного сообщения, ибо в мою задачу не входит изображение действующих в больших городах пассажирских тарифов вообще, а лишь выяснение соотношения нескольких

транспортных предприятий, независимо друг от друга обслуживающих сообщения большого города.

На основании вступивших в силу 1-го июля 1921 года тарифов для городского, окружного и пригородного сообщения, министр труда и прусский министр социального обеспечения обратились к министру путей сообщения с просьбой обратить внимание на интересы живущих за городом, а также на царящую жилищную нужду. Результатом этого обращения был введенный 1-го сентября 1921 г. так называемый „тариф по случаю бедствия“, давший для поврежденных билетов скидку в 20%, так что, например, минимальная цена месячного билета II класса составила только 32,00 марки. Впоследствии, однако, государственные железные дороги оказались вынужденными вновь повысить ставки, но они никогда не шли в этом направлении тем-же темпом, как другие средства сообщения: только цена билетов II-го класса ориентируется на тариф городской дороги, III-й же класс остается всегда дешевле: значительно дешевле на железной дороге месячные билеты по сравнению с такими же билетами на городской дороге, при чем здесь разница даже для II класса очень значительна, именно 250 марок против 75 марок. Если мы вспомним далее, что на надземной и подземной дорогах нет поврежденных карточек, то нам станет понятно, что каждый стремится—если только обстоятельства это позволяют—проделать свой путь от места жительства до места работы по железной дороге, а не с помощью какого-либо другого транспортного средства. В Берлине в настоящее время общеизвестно, что расстояние до железной дороги, преодолеваемое в 10—15 минут, не является препятствием к тому, чтобы для дальнейшего пути воспользоваться железной дорогой. На этом примере еще раз можно уяснить себе, сколь различные интересы переплетаются в вопросах установления железнодорожных тарифов,—в частности, в данном случае: финансовые интересы дорог, учет жилищного

вопроса и учет способности к конкуренции других, безусловно необходимых для большого города средств сообщения, — и как сложна задача управления дороги — найти правильную равнодействующую этих интересов.

При объективном наблюдении общего хозяйственного развития нельзя будет не признать, что большие города являются продуктом этого хозяйственного развития. А признав это, придется признать и то, что было бы неразумно пытаться оказать этому развитию сопротивление, стремясь повести его в обратном направлении. Сосредоточение огромных масс людей в местах работы является в настоящее время необходимостью. Напротив, нынешняя концентрация в отношении места жительства вовсе не необходима. Таким образом возникает задача (отобразить ее и было целью настоящей главы) — разделить места работы и жительства; а этому могут и должны помочь средства сообщения. Конечно, и здесь использование средств сообщения встретит предел в необходимости поддерживать их рентабельность: дороги не могут в течение продолжительного времени возить по ценам ниже себестоимости. Нередко предлагают ввести на местных дорогах вагоны только одного класса. Даже защитники многоклассной системы для дальних поездов в отношении местных дорог высказываются в пользу одного только класса. Пример такого положения дела уже дан городскими дорогами. Против этого приводили то возражение, что достигаемые таким путем сбережения отнюдь не будут соответствовать ожидаемым результатам, ибо, во-первых, превращение вагонов II класса в III класс вызвало бы большие издержки; во-вторых, содержание вагонов II класса вовсе не так дорого, как нередко полагают, и, в-третьих, использование вместимости вагонов высшего класса никоим образом не является таким низким.

Не решая этого вопроса окончательно здесь, оставляю за собою право высказать свое к нему отношение

в другой работе, посвященной специально пассажирским тарифам. Материал, находящийся в моем распоряжении сейчас, еще недостаточен, чтобы дать уверенный ответ на вопрос; все же полагаю возможным теперь уже признать, что с финансовой точки зрения разделение на два класса не лишено смысла.

Из всего, что было сказано до сих пор, вытекает, что средства сообщения могут способствовать решению жилищного вопроса. Но не надо ожидать от них невозможного. Идеалом, конечно, является постройка односемейных домов, имеющих при себе небольшие сады, — домов, которые выстроены просто и дешево, но не оскорбляют эстетического чувства. Но этот тип строительства сильно затруднил бы задачу средств сообщения — это само собою ясно, и Фойхт ¹⁾ правильно обратил на это внимание. При экстенсивном строительстве потребность в сообщениях, естественно, была бы значительно больше, а использование этих сообщений, напротив, было бы очень слабо вследствие большей разбросанности поселений; последствием этого было бы то, что эксплуатация удорожилась бы и проездная плата была бы выше. К этому надо добавить, что опыты постройки односемейных домов, сделанные в Германии и прежде всего в Берлине, в конечном счете не достигли цели, к которой стремились. Примером служат западные пригороды Берлина. Односемейные дома, построенные в этом районе, пошли на пользу не широким массам, для которых они были задуманы, а состоятельному классу ²⁾. И здесь можно

¹⁾ Фойхт и Гельдери „Особняки и наемные казармы“. Берлин, 1904 г., стр. 266.

²⁾ По Фойхту, жилищный вопрос не может быть разрешен какой бы то ни было земельной политикой; по его мнению, этот вопрос есть в первую очередь вопрос о строительной стоимости — сейчас более, чем когда-нибудь. В недавно появившемся „Манифесте мирной экономики“ (Берлин и Штуттгарт 1921 г., стр. 63), того же автора, читаем: „Ведь никогда еще не было так ясно,

с полным правом сказать, что успех дела зависит не от человеческих желаний, а от возможностей. Многоквартирные наемные казармы являются в настоящее время фактором, с которым приходится считаться. Для них необходимо найти тот компромисс между экономическими и гигиеническими требованиями, который уже несколько лет назад был описан Фойхтом в цитированной выше его книге „Особняки и наемные казармы“. И нельзя не согласиться с ним в том, что многоквартирная казарма также имеет свои преимущества,—потому, например, что благодаря нагромождению нескольких этажей в вертикальном направлении достигается экономия в передвижении по горизонтальным путям. И здесь можно видеть, что идеал оказывается недостижимым из-за слишком высоких издержек.

Если современный большой город является неизбежным фактором, и—в настоящее, по крайней мере, время—не представляется возможности выстроить для всех его жителей односемейные дома с садиками, то все же и для тех, кто вынужден проживать в многоквартирных домах большого города, железные дороги оказывают целый ряд благодетельных. Мы разумеем здесь: скорый и дешевый выезд в окрестности по воскресеньям и праздничным дням, скидки на проезд в лежащие близ большого города места речного купанья и т. д. В Англии опыт показал чрезвычайную благотворность такого установления, как *Week—End—Tickets* ¹⁾, которое, разумеется, не смогло получить значения в Германии благодаря совсем иному укладу жизни. Но известно, что германские железнодорожные управления и в прежнее время показали образцовые достижения в этой области—дешевый пригородный тариф, установление большого количества поездов, приспособленных к потребностям. В прошлом

как теперь, что жилищный вопрос есть в первую очередь вопрос строительной стоимости и что он вообще не может быть разрешен посредством земельной политики“.

¹⁾ Билет на конец недели.

еще году государственная железная дорога дала пример готовности идти навстречу населению. Если при проведении тарифной реформы 1907 года имелось основание к отмене обратных билетов, и если нет оснований ратовать за восстановление их, то все же можно с удовлетворением приветствовать введение удешевленных обратных билетов IV класса для воскресного и праздничного движения. Таким же образом приходится оценивать установленные в прошлом году удешевленные каникулярные поезда. Этими двумя мероприятиями государственная железная дорога доказала, что она восприняла социально-политические стремления прежних железнодорожных управлений, — факт, который должен быть особенно отмечен именно теперь, когда все ожидают только повышения тарифов и склонны слишком легко упрекать железнодорожное управление в удушении движения.

Если из содержания этого параграфа видно, какое влияние оказывают железные дороги на жилищный вопрос, то попутно тут же содержатся указания на современное положение этого вопроса вообще, а оно дает нам картину дошедшей до крайности жилищной нужды. Благодаря ограничению квартирной платы, которая далеко не соответствует наступившему обесценению денег, положение стало совершенно невыносимым. Новых построек совершенно нет, ибо оправдывающие их квартирные платы оказались бы в кричащем противоречии с предельными ставками, дозволенными законом. Только в том случае, если изменится характер законодательного регулирования жилищного вопроса, т. е. если вновь выступит во всеоружии частная строительная деятельность, — станет возможным расширение предложения квартир в соответствии со спросом на них. И тогда-то смогут оказать в полной мере свое воздействие средства сообщения, в особенности железные дороги. Тогда строительная и транспортная политика смогут пойти рука об руку.

Здесь надо указать еще на два предложения. Предлагаали перенести фабрики на периферию городов, что возможно лишь в том случае, если в соответствии с этим будет перестроена и сеть железных дорог. Если бы фабрики были расположены по периферии, то возможно было бы еще дальше во вне повести расселение рабочих, чему опять таки помогли бы железные дороги.

Во-вторых, надо указать на брошюру недавно умершего баварского министра путей сообщения Фрауендорфера „Жилищный вопрос, как вопрос транспорта. Путь к его разрешению“ (Мюнхен 1919 г.). В этом сочинении Фрауендорфер ссылается на премированную „Союзом Защиты Германских Землевладельцев“ работу советника министерства Фолькера и правительственного архитектора Серини. Они исходят из идеи территориального разделения „жилого города“ и „делового города“. Прежде всего авторы требуют, чтобы необходимая для жилищного строительства земля, подлежащая приобретению „вдали от городов“, была куплена раньше, чем к ней будут проложены удобные пути сообщения, под влиянием которых цена на землю возрастет. Авторы надеются, что таким образом можно будет купить землю по нормальным ценам сельско-хозяйственных (пахотных и лесных) угодий. „Жилой“ город должен быть соединен с „рабочим“ городом посредством круговой дороги. При этом выдвигается совершенно новая мысль. Проездная плата за ежедневный проезд в оба конца одного члена каждого хозяйства должна быть капитализирована из расчета 25 лет и этот капитал, распределенный по числу участков или хозяйств, прибавлен к цене земли. Распределение производится в зависимости от величины приобретаемого участка, и каждый приобретатель должен уплатить свою долю независимо от того, будет ли он ездить в город ежедневно или нет. Фрауендорфер считает желательным, чтобы право на бесплатный проезд могло быть погашено еще

до истечения 25 лет, в виду того, что, как он правильно отмечает, транспортное предприятие по финансовым соображениям может быть поставлено в необходимость повысить свои тарифы. В жилом городе должны быть соблюдены известные минимальные требования в гигиеническом отношении. Кроме того, каждый дом должен иметь при себе участок, годный под сад; это даст еще и то преимущество, что земля будет использована наиболее интенсивно. Это сочинение приводит подсчет финансовой выгоды такой дороги, из которого следует, что несмотря на принятые при подсчете дешевые ставки предприятие окажется доходным. Форма круговой дороги выбрана для того, чтобы выиграть на строительной стоимости, ибо для нее потребуются лишь однорельсовые устройства; кроме того, здесь будет более экономное использование земли, так как совсем не потребуются конечных станций: посадка и высадка пассажиров будет совершаться непрерывно. С той же целью—не слишком увеличивать стоимость сооружений—предлагается не вводить дорогу внутрь города, а устроить лишь примыкание к нему, при чем, разумеется, пассажирам должен быть облегчен переход на другой вид транспорта, по возможности, и в тарифном отношении. Фрауендорфер считает предпочтительным устроить от этой дороги к рабочему городу тупиковые под'ездные пути, которые можно будет ввести далеко в город. Предполагается проведение ускоренного движения, при чем отмечается также необходимость и способы лучшего использования мест. Упомянем еще, что предлагается удешевить продажу билетов, производя ее или через поездной персонал, или посредством автоматов. Для лиц, принадлежащих к одной семье, должны существовать месячные и ученические билеты. Преимущество проектируемого способа—капитализации проездных плат и соответствующей прибавки к продажной цене земли—состоит в том, что при этом исключается тот момент, который обычно

составляет самое сильное препятствие для малосостоятельных людей, желающих жить за городом. Думаю, что здесь дано хорошее решение этого вопроса, на котором уже потерпело крушение столько проектов. Можно согласиться с Фрауендорфером, когда он пишет: „Во всяком случае, думается мне, удалось доказать, что с помощью предлагаемого способа можно создать загородные жилища с весьма достаточным обеспечением садовой площадью и с предоставлением права бесплатного проезда, по таким ценам, которые не превышают нынешних наемных плат за квартиры того же качества в окраинных частях города и в пригородах“. Но он не отрицает, что получившиеся при этом цены не могут удовлетворить малосостоятельных, ибо для многих эти цены слишком высоки. В жилом городе предположены к постройке не только односемейные дома, но и большие дома с отдельными маленькими квартирами, что представляется вполне разумным.

Я изложил здесь лишь в общих чертах план, разработанный Фолькером и Серини и вновь выдвинутый Фрауендорфером. Приведенные ими исчисления рентабельности, разумеется, для нынешних условий уже неточны, и неизвестно, возможно ли уже теперь провести описанным способом разделение жилых и рабочих пунктов даже при тех крупных суммах, какие ассигнованы на жилищное строительство. Но во всяком случае эти проекты не должны быть преданы забвению.

§ 3. Влияние железных дорог на сельское и лесное хозяйства.

В сельском хозяйстве в связи с появлением железных дорог наступил крупный переворот, охвативший все его отрасли—зерновое хозяйство, скотоводство и подсобные сельско-хозяйственные производства. Начнем с важнейшей части сельского хозяйства—зернового хозяйства.

Выше было уже указано что до появления железных дорог было в сущности невозможно выравнивание

урожаев между отдельными странами и даже между отдельными частями страны, вследствие чего одновременно в одном месте мог быть голод, а в другом — излишек хлеба. Таким образом, каждый потребляющий пункт был ограничен производственными ресурсами своих ближайших окрестностей. К этому присоединялась еще политика хозяйственного обособления отдельных городов и округов, которые сознательно стремились к такому положению вещей. В результате та часть населения подобной экономически-интегрированной небольшой области, которая занималась сельским хозяйством, обладала до некоторой степени монополией на эту область. Цена устанавливалась по предложению и спросу. В периоды возрастания населения росла и цена на хлеб. Эта цена для каждой потребляющей области была вполне самостоятельна, вполне независима от влияния какой-либо другой. Так создавалась упомянутая уже выше невозможность выравнивания цен.

С появлением железных дорог начинает происходить метаморфоза — сначала медленно, потом все скорее. Зерновой хлеб — первостепенной важности продукт массового потребления — приобретает способность к перевозке по мере надобности. Пункты потребления вступают между собою в связь, процесс образования местных цен прекращается вместе с отмиранием изолированного местного рынка, производство втягивается в мировой рынок, мировая рыночная цена отныне становится решающей даже для самого незначительного пункта потребления. „Место легко обозримого местного рынка заняла совокупность производящих и потребляющих районов, которые отныне образовали некоторое единство“¹⁾. снабжение данного потребляющего пункта теперь производилось уже не за

1) „Развитие средств сообщения и сельско-хозяйственная конкуренция за границы в последние десятилетия“ Виденфельда, в „Журнале Аграрной Политики“, органе Германского Сельско-Хозяйственного Совета, 2 год изд., 1904, раздел 16.

счет зерна, произведенного вблизи этого пункта, а шло главным образом издалека. Монопольное положение одного или немногих поставщиков на рынок было больше невозможно. Дешевые железнодорожные тарифы оказались более действительными, чем усердие производителей. Конечно, не одни только железные дороги вызвали подобную метаморфозу в этой области хозяйственной жизни. К этому присоединялись перемены в области морского транспорта и других средств сообщения, а также влияние внутренних водных путей. Ко всем этим моментам надо еще добавить перемену в организации хлебной торговли, которая частью была ими обусловлена. Конечно, решающим для образования цены остается, как и прежде, соотношение предложения и спроса. Но если до тех пор дело обстояло так, что спрос предшествовал предложению, то теперь наступило обратное положение: предложение расширилось, превысило спрос и соответственно понизило цену. Это расширение предложения и явилось результатом действия железных дорог и их тарифной политики, а также, разумеется, указанных нами сейчас факторов. Теперь наступила возможность привлечь к снабжению мирового рынка совершенно новые производящие области. Соединенные Штаты Северной Америки, Канада, Аргентина, Индия и Россия стали значительными поставщиками мирового хлебного рынка. Если, далее, мы вспомним, что в этих новых странах земля была дешева, а рабочая сила оплачивалась низко, и что эти страны покровительствуют своему вывозу посредством тарифной политики, то станет понятно, что европейские страны не могли выдержать этой конкуренции, что в тех из них, которые прежде считались хлебными экспортёрами, теперь стал неизбежным сельско-хозяйственный кризис, — если только в них не было налицо каких-либо других особо благоприятных условий. В дальнейшем попытаемся дать краткое изображение воздействия железных дорог на сельское хозяйство двух стран — Германии и России:

одна пострадала от нового положения вещей, другая — выиграла. Но прежде отметим еще некоторые особые обстоятельства.

Если благодаря возникновению мирового хозяйства и вызванной им конкуренции наступил ущерб и даже угрожающее положение для сельского хозяйства отдельных стран, то наряду с этим имеются и такие моменты, которые во всех странах оказывали поощрительное и благотворное влияние. (Мы говорим здесь только о влиянии на сельское хозяйство, как таковое, а не о влиянии на потребителей. Об этом последнем было уже сказано выше, там, где речь шла о выравнивании и падении цен, перераспределении хлебных излишков и отпадении угрозы голодовок).

Об этих-то моментах и скажем несколько слов. Так как для сбыта решающее значение имеет уже не местная рыночная потребность, а цена мирового рынка, то производитель уже не связан культурой определенных злаков; он может, с одной стороны, ориентироваться на цены мирового рынка, а с другой — приспособляться к свойствам почвы. Такое приспособление облегчается для него возможностью перехода к более интенсивному хозяйству, ибо железные дороги далеко и дешево транспортируют не только снятый урожай, но и необходимое для его производства удобрение. При этом не только естественное удобрение приобретает большую способность к перевозке, но, благодаря удешевлению транспорта, теперь становится возможным подвозить к каждой почве в достаточном количестве и искусственное удобрение. А это обстоятельство содействует превращению плохой почвы в плодородную, как равным образом, благодаря возрастанию интенсивности культуры, становятся возможны и выгодны широко поставленные земельные мелиорации. Таким образом, указанные моменты дают возможность даже такому сельскому хозяйству, которое страдает от новой конкуренции, реформироваться и хотя отчасти

избавиться от убыточных последствий этой конкуренции. И это обстоятельство не следует забывать при рассмотрении воздействия железных дорог на сельское хозяйство.

„Под влиянием развития путей сообщения диктующий цены монополист стал простым членом мирового рынка, одним из многих, и притом таким членом, который в соответствии со своей потребностью во ввозе может сказать веское слово в отношении спроса, но своим производством не оказывает сколько-нибудь существенного влияния на условия предложения“. Этот тезис Виденфельда ¹⁾ характеризует то развитие, которое Германия пережила в этой области с 60-х годов прошлого века до начала нашего столетия и которое в кратких чертах представлено ниже.

До 60-х годов Германию можно было причислить к житницам Европы, так как она снабжала хлебом не только собственный свой рынок, но была поставщиком для других рынков, прежде всего английского. Положение германского сельского хозяйства было благоприятно, так как сильный прирост населения повышал спрос, а следовательно, и хлебные цены. Первые железные дороги ничего не изменили в этом отношении. Обусловленное ими удешевление перевозок хлеба ²⁾ при наличии роста потребности шло на пользу производителям. Таким образом хлебопроизводители отнюдь не страдали от железных дорог. ³⁾ Но в 70-х годах наступило

¹⁾ Цит. соч., раздел 19.

²⁾ Первоначально ставки на хлеб были вовсе не так дешевы. На дорогах Берлинского узла нормальная ставка за тонно-километр в 1853 г. колебалась между 7,8 и 13,3 пфеннига. В 70-х годах почти на всех северо-германских дорогах довольно единообразная ставка достигала 4,45 пфеннига (2 зильберпфеннига за центнермилю).

³⁾ Это вполне соответствовало тем ожиданиям, которые существовали при возникновении железных дорог. Так, Давид Ганземанн в обратившей на себя в свое время большое внимание

упомянутое уже выше положение, когда предложение опередило спрос. Экономический подъем, наступивший в начале 70-х годов, дал себя знать и в области железнодорожного строительства. За десятилетие 1870—1880 гг., германская железнодорожная сеть в основных своих чертах была закончена. В других странах мы также наблюдаем усиленную деятельность по сооружению железных дорог. В странах, экспортирующих хлеб, это строительство особенно характеризуется тем, что местности с культурой хлебов соединяются посредством железных дорог с портами.

Приведем следующие цифры для Соединенных Штатов С. А. ¹⁾

книге „Железные дороги и их акционеры в отношениях к государству“—Лейпциг и Гаале 1837 г., стр. 32—пишет: „Ценность продукции зависит от того, на каких условиях ее удастся сбыть. Если я произвожу хлеб в местности, где почти каждый занимается тем же производством, то я могу продать свой хлеб только в более отдаленные местности, где существуют противоположные соотношения. Если стоимость производства за четверик составляет на месте 15 зильбергрошей, а доставить хлеб в более отдаленную местность я могу, только добывив еще 10 зильбергрошей на транспортные издержки, тогда как цена в этой местности составляет лишь 20 зильбергрошей за четверик, то я должен буду прекратить производство хлеба на продажу. Но если, благодаря усовершенствованию транспортных средств, издержки транспорта понизятся с 10 до 2 зильбергрошей, то я получу стимул к возможно более усиленному производству хлеба, ибо в этом случае я смогу продавать каждый четверик в более отдаленном пункте сбыта с 3-мя зильбергрошами прибыли. В результате я смогу на прибыль, полученную от продажи хлеба, купить в этой местности такие фабрикаты и продукты, которые у меня на родине производятся не такого качества или не так дешево.

¹⁾ По весьма интересной для освещения этого вопроса книге Зеринга „Сельско-хозяйственная конкуренция Северной Америки в настоящем и будущем. Сельское хозяйство, колонизация и пути сообщения в Соединенных Штатах и Британской Сев. Америке“. По впечатлениям путешественника и изучению. Берлин, 1887 г., стр. 72.

В эксплуатации находилось (в километрах):

1830 г.	37	1860 г.	49.016
1840 г.	4.509	1870 г.	84.652
1850 г.	14.434	1880 г.	149.358
	1885 г.		201.881.

Отсюда видно, как велико было увеличение сети именно в период 1870 — 95 гг. — она возросла почти в $2\frac{1}{2}$ раза, а это очень крупный рост, так как уже в 1870 г. длина ее была весьма значительна. По сравнению с другими странами, рост железных дорог в Америке имеет еще особое значение. Зеринг пишет: „Американское железнодорожное строительство имело для мировой торговли двойное значение: помимо того значения улучшенных торговых путей для местностей, уже и ранее заселенных и застроенных, но не участвующих в мировом обмене, которое имели железные дороги для Европы и большей части Индии, — Западно-Американские железные дороги сами создали новые производящие области и транспортные базы“. Таким образом, в Северной Америке новые огромные площади были приобщены к зерновой культуре, тем более, что железные дороги облегчали вывоз пшеницы. По этому вопросу Зеринг пишет: „Можно сказать, что американские железные дороги приспособились к главнейшему фактору развития торговли — экспорту сырья — за счет местных перевозок“. Конечно, это приспособление было далеко не добровольным, ибо при перевозках хлеба в порты, особенно с запада на восток, железным дорогам приходилось выдерживать конкуренцию с морским и речным судоходством, к которой присоединялась еще конкуренция железнодорожных обществ между собою. При этом внутреннее судоходство использовало не только каналы, но и приспособленную для судоходства реку Миссисиппи. Приведем несколько цифр о движении тарифных ставок на американских путях сообщения за этот период.

Перевозка одной тонны хлеба на одну английскую милю стоила в центах на Пенсильванской железной дороге ¹⁾:

1868	—	1,906	1877	—	0,980
1871	—	1,389	1880	—	0,880
1874	—	1,255	1883	—	0,819

Средние тарифные ставки на перевозку пшеницы из Чикаго в Нью-Йорк (1.600 км) составляли за бушель в центах: ²⁾

Годы.	Водой.	Водой и по железной дороге.	По железной дороге.
1868	24,54	29,0	42,6
1870	17,10	22,0	33,3
1875	11,43	14,6	24,1
1880	12,27	15,7	19,7
1884	6,60	9,75	13,0

Если к этому добавить, что к моменту наступления нынешнего столетия перевозка одного бушеля пшеницы по железной дороге стоила около 10,12 пфенн., то станет ясно, как сильно облегчился экспорт. Правда, надо оговориться, что до середины 70-х годов в Соединенных Штатах существовала бумажная валюта, вследствие чего первые из приведенных нами для сравнения цифр несколько преувеличены.

Чтобы завершить эту картину, надо еще указать на стоимость перевозки через океан. Эта последняя также значительно удешевилась,—не говоря уже о достижениях в скорости, регулярности и безопасности. В начале 70-х годов перевозка одной тонны пшеницы из Нью-Йорка в Ливерпуль стоила около 30 марок, а в 1900 году при

¹⁾ Зеринг, цит. соч., стр. 512.

²⁾ Зеринг, стр. 514.

относительно высоких фрахтах— 13 марок, в 1902 г.— при подавленном настроении фрахтового рынка — 5,50 марок ¹⁾).

Последствием этих дешевых транспортных тарифов было то, что сначала для Германии оказался потерянным английский рынок—по Зерингу ²⁾, участие Германии в английском ввозе пшеницы составляло в 1846—1850 г.г. 31,7%, а в 1881—1885 г.г. только 3,4⁰/₀, в то время как участие Соединенных Штатов за тот же период возросло с 6,2⁰/₀ до 48,8⁰/₀,—и что заграничная конкуренция стала чувствительно сказываться даже на отечественном рынке. Большая часть этого рынка грозила оказаться потерянной для отечественного сельского хозяйства—и впоследствии действительно была утрачена. Заграничная конкуренция находила поддержку в дешевых фрахтах на германских водных путях и в тарифной политике германских частных дорог. Что касается прежде всего германских внутренних водных путей, то на них наступило сильное падение фрахтовых ставок. Чтобы привести пример, укажем, что стоимость перевозки одной тонны хлеба из Роттердама в Маннгейм достигала в 1870 г. 10 марок, а к началу нашего века—4—5 марок. Из этого видно, что водные пути играли столь большую роль для хлебного импорта, и что в городах, лежащих на водных путях, отечественный хлеб был вытеснен заграничным; так, вследствие обширной сферы влияния Рейна, Западная и Южная Германия были в сущности потеряны для сбыта восточно-германского хлеба. Так как сборы на водных путях были отменены, то государство не имело в своем распоряжении средства воздействовать на регулирование транспортных цен. Для поддержания восточно-германского сельского хозяйства

¹⁾ Эти цифры взяты из цитированной выше статьи Виденфельда.

²⁾ Цит. соч., стр. 740.

у него оставались только две возможности: железно-дорожная тарифная политика и таможенная политика. К этому присоединялось еще, как уже было отмечено, что германские частные дороги, действуя в своих интересах, предоставляли пониженные ввозные тарифы на сельско-хозяйственные продукты, чем германскому сельскому хозяйству затруднялась конкуренция и на ближних рынках. На это жаловались представители германского сельского хозяйства и в анкете о дифференциальных тарифах 1872 года и в германской тарифной анкете 1875 г. Их жалобы не остались безрезультатными. Хотя тарифная реформа, которую имел в виду предпринять Бисмарк, потерпела крушение, все же были изданы два вышеупомянутых декрета, на основании которых германским частным дорогам было запрещено устанавливать для ввоза более дешевые тарифы, чем для внутренних перевозок, поскольку дело идет о таких продуктах, которые оказывали конкуренцию отечественному производству. Когда затем последовало огосударствление прусских дорог, то все льготы для ввоза были отменены. Кроме того, Управление государственных дорог пыталось притти на помощь германскому сельскому хозяйству и в положительной форме. Так, были предоставлены тарифные льготы для вывоза и для перевозок из восточной части страны в столицу империи. В 1891 г. был введен для зернового хлеба дифференциальный тариф, который, однако, уже в 1894 г. был отменен по настоянию Южно-Германских правительств. К этому надо добавить издание целого ряда тарифов по случаю бедствий, например, для кормовых и подстилочных материалов, о которых уже была речь. Но все же главным средством для защиты германского сельского хозяйства оставались покровительственные таможенные пошлины.

Виденфельд, в цитированной мною уже не раз книге, бросает германским дорогам тяжелый упрек в том, что

они своими тарифами нисколько не способствовали поддержанию таможенной политики. По его мнению, вместо того, чтобы благоприятствовать вывозу, следовало бы скорее поощрять внутренние перевозки зерна, чтобы удержать за германским сельским хозяйством отечественный рынок. Общеизвестно и не требует дальнейших доказательств, что в настоящее время для защиты германского сельского хозяйства меры тарифной политики не нужны.

Впрочем, для германского сельского хозяйства прибавилось еще одно затруднение—вопрос о рабочей силе, — о котором надо сказать несколько слов. Благодаря дозволенной законом и практически облегченной свободе передвижения начался уже известный нам отлив рабочей силы из деревни. Последствием этого была необходимость привлечения в германское сельское хозяйство рабочей силы из-за границы. Создались те потоки рабочих-иностранцев, которые так характерны для сельского хозяйства, как сезонного промысла. И здесь опять-таки взоры обратились на железные дороги. Во-первых, потребовали, чтобы тариф на проезд в IV классе был повышен: этим надеялись помешать отливу отечественных рабочих. Нет надобности подробно говорить о том, что эта надежда была иллюзорна и свидетельствовала лишь о полном игнорировании указанного выше явления—притока рабочих-иностранцев. Железные дороги с полным основанием не пошли навстречу этим желаниям. Иначе обстоит дело с установлением скидок для рабочих артелей, переезжающих в период жатвы. Здесь железные дороги сказали свое слово путем предоставления пониженных тарифов сельскохозяйственным рабочим, переезжающим группами известной численности.—Так железные дороги оказали сельскому хозяйству поддержку в области снабжения его рабочей силой.

Чтобы составить себе представление о развитии русского сельского хозяйства за тот же период, достаточно

сопоставить две цифры. В 1851 году Россия вывезла предметов питания на 21,8, а в 1913 г.—на 839,9 милл. рублей. В дополнение к этим цифрам приведем еще несколько данных из отличной книги Мертенса „1882—1911; 30 лет русской железнодорожной политики и ее экономическое значение“—Берлин, 1919 г., стр. 103 ¹⁾. Общий вывоз России составил в среднем за пятилетие 1851—1855 г. г. 136 милл. руб., а в 1913 г.—1520 милл. руб. Вывоз этот распределялся следующим образом (в миллионнах рублей и процентах):

Г О Д.	Предметы питания.		Сырье и полуфабрикаты.		Животные продукты.		Продукты промышленности.	
	Абс.	%	Абс.	%	Абс.	%	Абс.	%
1851.....	21,8	29,4	62,5	59,6	1,1	1,3	9,8	9,7
1913.....	839,9	55,2	561,0	36,9	34,4	2,3	84,9	5,6

Соответственно этому, вывоз за указанный промежуток времени возрос в процентах:

По предметам питания	3.752,7
По сырью и полуфабрикатам	797,6
По животным продуктам	3.027,2
По продуктам промышленности	766,2

Такой значительный рост вывоза предметов питания мог произойти исключительно благодаря тому, что обширные площади земли, пригодной для обработки, были привлечены к производству на мировой рынок. А если, далее, мы примем во внимание, что за последние десятилетия почти ничего не было сделано для сооружения

¹⁾ Первоначально было напечатано в Archiv für Eisenbahwesen за 1916—1918 г.г.

Русский перевод вышел в 1922 г.—в издании РИО НКПС. Примеч. переводчика.

и улучшения русских водных путей, то окажется, что такое возрастание экспорта могло быть делом только железных дорог. И действительно, своим значением для мирового рынка Россия обязана прежде всего своим железным дорогам, которые она соорудила с большим успехом. Это видно из сопоставления двух цифр. В 1851 году длина русской сети составляла 937 верст, а в 1913 г.—63.153 версты. Мертенс справедливо указывает на то, что значение России для снабжения мирового рынка было бы еще больше, если бы она перешла от примитивного хозяйства к более интенсивному (теперь кое-где еще в употреблении соха; часто ощущается недостаток в искусственном удобрении и т. п.), если бы удалось создать экономически-здоровое крестьянское хозяйство и расширить железнодорожную сеть. По этому последнему поводу Мертенс пишет: „Снять большой урожай пшеницы, иметь на продажу огромные количества прекрасного леса—все это ни к чему, если в то же время нет возможности подвезти к покупателям эти столь желанные на мировом рынке товары“. В России было оценено по достоинству значение железных дорог для сельского хозяйства и вместе с тем—поскольку Россия, прежде всего, земледельческая страна,—для национального богатства; поэтому за последние десятилетия железнодорожное строительство велось здесь усердно даже в периоды недостатка в капиталах. Далее, и здесь посредством тарифной политики содействовали поднятию сельского хозяйства в отношении использования рабочей силы. Характерно, что в 1879 г. был введен IV класс, пользование которым предоставлено только рабочим артелям в составе не менее 40 человек, едущим совместно от одной станции отправления до одной станции назначения ¹⁾.

¹⁾ Это ограничение в пользовании IV классом было отменено в 1896 г., благодаря чему этот класс стал доступен всем пассажирам.

Нет ни одной экспортирующей хлеб страны, в которой можно было бы с такой ясностью проследить влияние железных дорог на сельское хозяйство, как в России.

С другими хлебными культурами дело обстоит несколько иначе, чем с пшеницей, о которой шла речь выше. Если вывоз пшеницы из других частей света был весьма выгоден, то нельзя этого сказать относительно ржи, овса и ячменя. В результате европейскому, а следовательно, и германскому сельскому хозяйству представлялась возможность до некоторой степени компенсировать подавляющую конкуренцию стран, экспортирующих пшеницу, в частности Северной Америки, — культивируя преимущественно другие зерновые хлеба. При такой замене существенные услуги оказали опять-таки железные дороги, облегчившие ту эмансипацию от свойств данной почвы, о которой я уже упоминал в настоящем разделе. К рассмотрению дальнейших перемен в направлении сельскохозяйственного производства мы еще вернемся в последующем изложении.

* * *

И для второй крупной отрасли сельского хозяйства — для скотоводства — возникновение железных дорог не прошло бесследно, хотя здесь, конечно, не произошло таких переворотов, как в культуре пшеницы. Прежде всего железные дороги сделали возможной самую перевозку скота. Благодаря этому, убойный скот мог подвозиться к рынку из более далеких мест без риска получить убыль в весе от прогона. Последствием этого было то, что сельскохозяйственное производство стран, терпевших ущерб от хлебного импорта, смогло обратиться к разведению скота. Известно, что в Германии средний вес убойного скота, особенно крупного рогатого, сильно возрос; а так как в России вплоть до войны не умели улучшать качество своего убойного скота, то германское сельское хозяйство и не страдало от русской конкуренции

в этой области. Далее, железные дороги оказали благоприятное влияние на перевозку почти всех животных продуктов. В результате можно констатировать общий рост скотоводства. Следующая краткая таблица, которую я беру из более обширной сводки „Прусского Статистического Ежегодника“ (13-й год изд., Берлин 1915 г., стр. 123)—дает несколько цифр для Пруссии.

Г О Д.	Лошади.	Крупный рогатый скот.	Овцы.	Свиньи.
1816.....	1.243.261	4.013.912	8.260.396	1.494.369
1828.....	1.385.031	4.377.959	12.611.937	1.667.219
1840.....	1.512.429	4.975.727	16.344.018	2.238.749
1867.....	1.848.271	5.988.689	18.819.194	3.799.228
1883.....	1.991.439	6.656.752	12.376.108	4.519.402
1900.....	2.408.872	8.276.373	5.636.029	8.238.267
1913.....	2.647.568	9.157.990	3.085.506	12.181.241

Здесь речь идет о Пруссии старого состава, то-есть без скотоводства тех областей, которые были вновь присоединены в течение прошлого века, начиная с 1816 г.; таким образом эти данные сравнимы без всяких поправок. Для полноты надо добавить, что в Пруссии нового состава численность скота в 1913 г. достигала: лошадей 3.226.640, рогатого скота—12.301.158, овец 3.832.909 и свиней—18.071.142.

Для всей Германии сопоставим только цифры за 1873 и 1913 год, с округлением в миллионах:

Г О Д.	Лошади.	Крупный рогатый скот.	Овцы.	Свиньи.
1873.....	3	16	25	7,1
1913.....	4,5	20,2	5,5	25,7

При просмотре этих цифр бросается в глаза, что в то время, как число свиней в Пруссии так сильно возросло,

а число лошадей и рогатого скота более чем удвоилось, — число овец, после крупного вначале увеличения, внезапно дает сильное падение. Для Пруссии старого состава максимальная цифра—19.329.030—была достигнута в 1864 г. 1883 г. дает уже только 12,4 милл., а 1892 г.—только 8,2 милл. Та же картина получается, если сравнить соответствующие цифры для Пруссии нового состава. Тут максимум приходится на 1867 г.—22.304.884 головы, после чего точно также наступает резкое падение их числа.

Такие же колебания численности скота получаются и при сопоставлении данных по всей Германии. Как прирост крупного рогатого скота, так и падение количества овец можно безоговорочно приписать влиянию железных дорог. Как уже было указано в настоящем разделе, они делают возможным переход к более интенсивному хозяйству. Интенсивное хозяйство—особенно при плодотворной системе—допускает и даже требует содержания скота в стойлах, а следовательно, и усиленного разведения крупного рогатого скота, но исключает разведение овец, которое требует больших пространств, пригодных для пастбищ. Далее к этому присоединилось еще и то, что в середине прошлого века Германия перестала быть страной, экспортирующей шерсть: во-первых, вследствие сильного роста собственной потребности, а затем и вследствие конкуренции других стран на прежних зарубежных рынках сбыта (так, например, на английском рынке германская шерсть была вытеснена австралийской). Насколько в этом отношении условия изменились, видно из того, что перед войной около 84% всей перерабатываемой в Германии шерсти ввозилось из-за границы.

Нет надобности пояснять, что теперь к снабжению мирового рынка предметами питания могли быть привлечены новые страны. Выше я уже указывал на то, что железные дороги создали возможность перевозки скоропортящихся продовольственных продуктов как путем

ускорения их доставки, так и посредством специального оборудования.

Таким образом, благодаря железным дорогам скотоводство получило возможность расширения и в эту сторону. В заключение отметим развитие еще одной отрасли, совершенно исключительной по своим размерам.

Мертенс в упомянутой выше книге (стр. 147) приводит данные о русском экспорте яиц, который достигал (в штуках):

1852 г.	255.000
1862 г.	1.450.000
1872 г.	27.169.000
1882 г.	99.183.000
1892 г.	739.230.000
1902 г.	2.299.000.000
1912 г.	3.396.859.000
1913 г.	3.571.000.000

Добавим еще, что средняя стоимость одного яйца составляла в 1852 г. 0,98 копейки, а в 1913 г.— 2,54 копейки. Что этот колоссальный рост русского яичного экспорта был также исключительно делом железных дорог,—этого не приходится доказывать после того, что было сказано выше о России.

* * *

В отношении подсобных сельско-хозяйственных производств, я хотел бы ограничиться лишь несколькими примерами.

Прежде всего надо указать, что благодаря железным дорогам получило широкое распространение производство свекловичного сахара, так как теперь для него расширилась область сбыта. Тростниковый сахар все больше и больше вытеснялся свекловичным. И здесь

для германского сельского хозяйства опять-таки открывалась возможность компенсаций за потерю заграничного рынка для его пшеницы. И Германия из страны, импортирующей сахар, фактически стала страной, экспортирующей его. Зато, например, в деле производства спирта для Германии создалось как раз обратное положение. Здесь железные дороги содействовали усилению конкуренции на заграничных рынках, и Германии пришлось считаться с падением ее вывоза спирта. Укажем еще, что благодаря железным дорогам выиграла культура промышленных растений, фруктов, овощей и цветов, так как разведение их в некоторой своей части только теперь получило большой масштаб и промышленный характер. Ведь только с помощью железных дорог возможно пересылать эти продукты в свежем виде на далекие расстояния и, таким образом, удовлетворять потребности больших городов; укажем, например, на цветы, привозимые в Германию зимою с Ривьеры, итальянские плоды и французские овощи.

* * *

Нам остается еще остановиться на тех изменениях, которые были вызваны железными дорогами в лесном хозяйстве. Прежде всего железные дороги произвели перемену в выборе площади для культуры леса. Лес требовался в каждом городе в качестве топлива и строительного материала. Но так как он плохо поддавался перевозке, то его приходилось выращивать на не слишком далеком от города расстоянии. Напомним, что Тюнен в своем „Изолированном государстве“ помещает лесное хозяйство во втором поясе. Благодаря железным дорогам способность леса к перевозкам повысилась; в результате лесное хозяйство стало более подвижным в смысле выбора мест для разведения леса: оно могло теперь довольствоваться такой почвой, которая не

особенно пригодна для сельского хозяйства. Таким образом, перемена в территориальном расположении лесного хозяйства—вот один результат воздействия железных дорог. Второй результат его—изменения в характере потребности. Дерево в различных его применениях замещается другими материалами. Железные дороги, как будет показано в следующем разделе, делают возможным широкое применение каменного угля, обладающего, по сравнению с деревом, большей теплотворной способностью. Точно также на место дерева во многих случаях вступают железо и железо-бетон—в строительстве, в кораблестроении и в производстве многих других предметов. В то же время для других целей происходит усиленное потребление дерева, что до известной степени восстанавливает равновесие. В горном деле, например, применение дерева увеличилось с того момента, как эта промышленность смогла ввести интенсивное производство благодаря легкости доставки рудничного леса. Далее, потребность в дереве сильно увеличилась благодаря самим железным дорогам,—для построек, вагонов и шпал. Чтобы очертить значение железных дорог в качестве покупателей шпал, укажем, что число шпал отечественной заготовки, купленных Пруско-Гессенским железнодорожным управлением, составляло ¹⁾:

Г О Д.	Сосновые шпалы.	Буковые шпалы.
1909.....	625.000	317.000
1910.....	732.000	625 000
1911.....	779.000	761.000
1912.....	1.474.000	1 074 000

¹⁾ Взято из отчета Бюджетной Комиссии о состоянии железнодорожного управления за 1913 бюджетный год, стр. 53.

Наряду с этим имело место получение шпал из-за границы, как видно из следующих цифр:

1909	1.830.000
1910	1.747.000
1911	1.964.000
1912	791.000

Изменение долей отечественных и заграничных шпал в общем количестве закупленных шпал показывает, что Прусско-Гессенское железнодорожное управление стремилось оказывать предпочтение отечественному рынку. Тем не менее деревообрабатывающей промышленности угрожает серьезная опасность вследствие растущего применения железных шпал, которые обходятся дешевле и могут быть немедленно укладываемы. На 1913 г. испрашивалось: на деревянные шпалы 16,0, а на железные шпалы 19,2 милл. марок. Но это мы отмечаем лишь мимоходом.

Если, таким образом, в количественном отношении изменения в характере потребности произвели не слишком большой переворот, то в качественном отношении дело обстоит иначе. Для тех целей, для которых дерево применяется сейчас, уже не всегда требуются сорта крупных размеров; спрос направлен скорее на дерево более мелких размеров. Следствием этого является то, что для лесопромышленников оказывается уже не столь выгодным доставлять на рынок старые деревья, ибо молодые деревья достигают той же цели, давая возможность более быстрого оборота и вместе с тем более высокую прибыль. Наконец, упомянем еще о том, что в смысле направления лесоводства произошла замена культивируемых пород в соответствии с изменением потребности, выразившимся в том, что хвойный лес предпочитается лиственному.

Нет надобности подробно говорить о том, что и здесь картина меняется при наличии конкуренции, что, например,

русский и обработанный американский лес конкурируют с германской лесопромышленностью на внутреннем германском рынке и что эти обстоятельства также являются производными от влияния железных дорог.

Если бы мы поставили себе задачей рассмотреть и косвенное воздействие железных дорог в этой области, то могли бы привести еще много данных; ограничимся ссылкой на то, что было сказано в предшествующем разделе (о влиянии железных дорог на жилищный вопрос), в частности, о том, как леса „отступают“ от больших городов.

Резюмируя все изложенное, можно и здесь сказать, что для развития сельского и лесного хозяйства железные дороги имели где более, где менее определяющее значение, и что от железнодорожных управлений зависит, путем тарифной политики, способствовать этому развитию или задерживать его.

§ 4. Железные дороги и горное дело.

Достаточно было бы привести несколько цифр, чтобы изобразить влияние железных дорог на разработку ископаемых богатств, а именно—дать справку о количествах перевезенных за последнее столетие двух важнейших ископаемых—каменного угля и железа. Предположим, однако, этим данным несколько замечаний.

Сооружение железнодорожной сети оказало самое решительное влияние на развитие горного дела, особенно же на добычу угля,—при чем, однако, надо иметь в виду, что железнодорожное строительство и хозяйство, в свою очередь, стали возможны лишь благодаря этому развитию. Что касается, в частности, угля, именуемого „хлебом промышленности“, то он принадлежит к тем товарам, которые обладают малой, по сравнению с их весом, ценностью и для которых, поэтому, сбыт определяется в последнем счете надержками транспорта.

Вследствие этого, сухопутная перевозка на более значительные расстояния была прежде невозможна, и угольные копи могли рассчитывать на сбыт лишь в тесных пределах ближайшего округа. Соответственно этому и перевозка угля была ограничена. Энгель в своей книге „Век пара в техничеко-статистическом освещении“ (Берлин, 1880 г.) приводит следующий интересный пример ¹⁾: лучший и самый крупный уголь Гарденштейнеровского рудника стоил на руднике 3½ зильбергроша, а в Эльберфельде, лежащем в 4-х милях оттуда, — 10½ зильбергрошей; таким образом за перевозку приходилось платить удвоенную цену на руднике. С появлением железных дорог тотчас же наступила перемена. Уже для 1858 г. Энгель приводит цену за перевозку в 2,25 пфеннига за центнермилю при повагонной нагрузке. Вследствие этого, способность угля к перевозке возросла и (кроме того) стало возможно эксплуатировать новые, еще не разрабатывавшиеся угольные копи. Спрос на уголь возрос, ибо теперь начался переход от ручного производства к машине, развитие железнодорожных и пароходных сообщений, рост металлургической промышленности, превращение угля в свет и энергию, внедрение угля в качестве топлива в домашние хозяйства. Так объясняется то колоссальное возрастание перевезенных масс угля, которое видно из следующих цифр.

Добыча каменного угля на земном шаре за 1800—1900 г. составляла в миллионах метрических тонн:

1800	12,0	1850	82,6
1820	17,5	1860	137,0
1840	45,5	1880	344,2
		1900—	771,1

¹⁾ Этот пример он заимствует из журнала „На счастье“ (приложение к „Эссенской Газете“ от 6 декабря 1879 года), который в свою очередь ссылается на сочинение тайного правительств. советника Генц об устройстве железной дороги от Эльберфельда до Виттена через Гаген, от 1836 г.

Железнодорожные управления, учитывая значение угля, особенно льготно тарифицировали этот важный массовый груз. В Германии управлениям железных дорог, — прежде всего Прусскому, — выпала задача завоевать для германского угля отечественный рынок. До тех пор единственным возможным средством сообщения был водный путь. Этим объясняется, что английский уголь мог ввозиться вглубь Германии на судах. Еще в 50-х годах прошлого века Мекленбург, Любек, Голштиния, Шлезвиг, Ганновер и Гамбург снабжались исключительно Англией. Через Штеттин английский уголь шел вверх по Одере до Берлина и даже до Бреславля, а по Эльбе до Магдебурга и Галле. Но потом, под влиянием железных дорог и их тарифной политики, произошла перемена: германский уголь все больше и больше внедрялся на германском рынке, не завоевывая его целиком. Но и для железных дорог понижение тарифов на уголь оказалось выгодным, поскольку уголь составлял большую часть перевезенных грузов. Приведем только одну цифру: в 1911 г. угольные перевозки по прусским государственным дорогам достигли 150.079.000 тонн, что составляло 35,89% всех перевезенных грузов.

Так же, как с добычей угля, обстоит дело и с добычей железной руды. Повышая способность металла выдерживать перевозку, железные дороги оказали содействие завосванию железом совершенно новых областей применения. Результатом этого процесса было возрастание спроса, а вместе с тем и возрастание транспортируемых количеств. Чтобы подтвердить это цифрами, укажем, что мировое производство чугуна составляло в миллионах килограмм:

1800	824	1860	7.360
1820	1.650	1880	18.336
1840	3.300	1900	41.086

Самые ранние сколько-нибудь достоверные данные о добыче железа известны нам для Великобритании. Они позволяют с большой отчетливостью проследить воздействие железных дорог, так как из них видно, какое незначительное, хотя и постоянное возрастание добычи имело место до появления железных дорог. Поэтому приведем здесь также и эти цифры.

Производство чугуна в Великобритании достигало в тысячах английских тонн:

в 1740 году —	7	в 1840 году —	1.396
„ 1770 „ —	20	„ 1860 „ —	3.827
„ 1800 „ —	158	„ 1880 „ —	7.740
„ 1820 „ —	400	„ 1900 „ —	8.960

Из приведенных нами таблиц ясно видно, как влияние железных дорог становится заметным по росту количества добычи и производства. Прирост за 1820 — 1840 гг. уже значительно сильнее, чем за 1800 — 1820 гг., и увеличивается затем с каждым 20-летием все быстрее. Как между добычей угля и железными дорогами существует взаимодействие в том смысле, что, с одной стороны, железные дороги сделали уголь способным к перевозкам и, обратно, сами не могли бы развиваться без него, — точно так же обстоит дело с производством железа. Вспомним по этому поводу о потребности самих железных дорог в железе (рельсы, паровозы и т. п.), на которую указывает уже самое название „железная“ дорога. Не будь колоссального роста перевозок железа, железные дороги никогда не смогли бы получить общеизвестного стремительного темпа развития. Если современное народное хозяйство основывается на широком применении угля и железа и благодаря этому коренным образом отличается от хозяйственной жизни прежних эпох, то осуществлением этой перемены, можно сказать, даже революции, мы в значительной степени обязаны

железным дорогам. К тому же железные дороги, удешевляя перевозки угля и железа, способствовали тому, что теперь могла произойти перегруппировка в расположении мест добычи и производства, о чем будет речь в следующем параграфе. Но прежде отметим еще одно обстоятельство. Не надо забывать, что уголь и железная руда—не единственные ископаемые, получившие способность к перевозкам благодаря железным дорогам. Это относится в большей или меньшей степени ко всем ископаемым. Так, например, теперь лучше могут эксплуатироваться каменоломни. В 1-ой главе я уже указал на то, что только благодаря железным дорогам могли быть построены шоссе в местностях, бедных камнем. В заключение напомним еще о том, что железные дороги сделали возможной отправку на далекие расстояния керосина. Россия, раньше перевозившая свою нефть в бурдюках и бочках, в 1913 году имела для этих перевозок 27.030 цистерн.

§ 5. Значение железных дорог для местонахождения промышленных и сельскохозяйственных предприятий.

„Представим себе очень большой город посреди плодородной равнины, которая не пересекается ни судоходной рекой, ни каналом. Какое влияние будет оказывать большая или меньшая отдаленность от этого города на сельское хозяйство, если это последнее ведется с использованием наилучших возможностей? При этом предположим равномерную плодородность равнины и наличие только одного потребляющего пункта—города.“ Так формулируются предпосылки и задачи Тюнена в его известной книге — этом удачном опыте абстракций в экономической науке. Свои наблюдения Тюнен производит как бы в безвоздушном пространстве, наподобие того, как производит свои опыты физик. Для этого он должен был оставить вне поля зрения

воздействия известных в его время средств сообщения, исключая лишь проселочные дороги, геометрически правильно идущие от города к периферии и поддерживаемые в одинаковом состоянии на всем их протяжении. Исходя из этих предпосылок, он дает картину территориального распределения сельско-хозяйственных предприятий. В общем ясно, что вблизи от города должны производиться такие продукты, которые при малой ценности имеют большой вес или занимают большое пространство и для которых издержки по перевозке в город столь значительны, что их нельзя доставить из отдаленных местностей, а также такие, которые легко подвергаются порче и должны употребляться в свежем виде. Учитывая оба эти момента—транспортные издержки и свойство продуктов скоро портиться, — он приходит к установлению своих концентрических кругов: свободное хозяйство, лесное хозяйство, зерновая культура понижающейся интенсивности, скотоводство.

Вывод Тюнена правилен, но правилен лишь при его предпосылках. Если в действительности налицо нет такого в точности территориального распределения сельского хозяйства, то это зависит от того обстоятельства, что тут оказывают свое пертурбационное влияние другие факторы—факт, который отмечается при каждом изложении Тюненовской теории и ее критике и стал избитой истиной. Из всех факторов, отклоняющихся от предпосылок Тюнена, нас интересует здесь только один, именно железные дороги. Благодаря их воздействию должно было наступить и в действительности наступило изменение схемы территориального распределения. В предыдущем изложении я уже несколько раз подчеркивал, что железные дороги сделали скоропортящиеся пищевые продукты в высокой степени способными к транспорту; поэтому здесь надо только отметить, что момент подверженности скорой порче уже не является определяющим для выбора места производства. Точно также само собой

разумеется, что транспортные издержки теперь, как и прежде, влияют на выбор места расположения предприятий. Если мы примем все прочие предпосылки Тюнена и поместим в изолированное государство равномерно расчлененную железнодорожную сеть—аналогичную, следовательно, сети гужевых дорог,—то никакого существенного сдвига не наступит. Только те продукты, которые вследствие подверженности их скорой порче должны производиться вблизи города, смогут теперь разместиться в последовательном порядке в зависимости от транспортных издержек; другими словами, определяющим станет соотношение ценности и веса. Но это имеет силу только в том предположении, что железные дороги не делают при тарификации никаких различий, взимают одну и ту же ставку с единицы веса каждого товара без всякого различия. Но как скоро мы перешли бы к установлению системы классификации грузов по ценности, или даже натуральной системы, наступил бы сдвиг, который еще увеличился бы, если бы к этому присоединилась система исключительных или дифференциальных тарифов.

В этом случае должна была бы возникнуть уже более сложная система территориального распределения. Но сделаем один шаг дальше и отбросим предположение, что земля повсюду имеет равное плодородие. Мы уже знаем, какой сдвиг наступает в результате одновременного действия железных дорог: происходит прогрессирующее приспособление к свойствам почвы. Теперь решающее значение для ориентации в расположении предприятий имеют уже условия не только потребления, но и производства. В третьем параграфе этой главы я иллюстрировал это положение на примере соотношения зерновой культуры и лесного хозяйства. Тюнен должен был поместить лесное хозяйство во втором кольце и только в третьем—пояс зерновых культур. Если при указанных сейчас измененных предпосылках более близкая к рынку земля оказывается более пригодной для

зерновой культуры, чем для лесного хозяйства, то такое распределение и установится. Наконец, если мы отбросим обе предпосылки о том, что дело происходит в изолированной хозяйственной области, и что в ней имеется лишь один потребляющий пункт, расположенный в центре,—то получим современную картину ориентации сельско-хозяйственных предприятий. при чем, конечно, надо иметь в виду также и подсобные сельско-хозяйственные производства.

Если мы внимательнее рассмотрим в нынешнее положение вещей, то должны будем прийти к выводу, что свойство продуктов сельского хозяйства подвергаться скорой порче уже не играет никакой роли в вопросе о выборе места для сельско-хозяйственных предприятий, и что по сравнению с ориентацией на потребление все более решительное влияние оказывает ориентация по производственным факторам.

Отличается ли от этого воздействие железных дорог на территориальное распределение промышленности? То, что для сельского хозяйства дал Тюнен, для промышленности сделал Альфред Вебер в своей книге „О выборе места для промышленных предприятий“. Его заслуга заключается в указании на важность проблемы выбора места для хозяйства. Он показал, что для народного хозяйства и для возникновения экономических явлений имеет значение не только система и способ ведения хозяйства, но и место, где оно ведется. Он дал экономическую теорию выбора места для ремесла и промышленности. В мою задачу не входит, конечно, излагать здесь эту теорию; но отметим вкратце то, что имеет значение для нашей цели,—воздействие железных дорог на выбор места в промышленности.

Если одна отрасль промышленности распространяется в одном направлении, а другая—в другом, то, по мнению Вебера, это не произвольно, а зависит от наличия хозяйственных преимуществ, которые он обозначает, как

факторы территориального распределения. Эти факторы можно классифицировать с различных точек зрения, — например, различать общие факторы, т. е. такие, которые имеют значение для каждой отрасли промышленности (к ним он причисляет транспортные издержки, стоимость рабочей силы и земельную ренту), и специальные — то есть такие, которые различны для каждой отрасли промышленности. Другое возможное разделение — на факторы естественно-технические и общественно-культурные, при чем к первым он относит и транспортные издержки. Наконец, третье разделение — на факторы районирования и факторы агломерирования, при чем к первым опять-таки причисляются транспортные издержки. Отсюда видно, что как бы ни классифицировать факторы территориального распределения, неизменно выступают транспортные издержки, они оказывают свое действие как при производстве сырья и энергии, так и при сбыте готовых продуктов.

Сначала Вебер отвлекается от факторов агломерирования и рассматривает территориальное распределение под углом зрения факторов районирования. Относительная высота цен на материалы, на рабочие руки и высота транспортных издержек — таковы, по Веберу, факторы районирования при территориальном распределении всякой отрасли промышленности. Один из этих факторов, именно относительную высоту цен на материалы, он может выразить посредством другого, именно — посредством транспортных издержек, или, точнее, разницы в транспортных издержках, ибо для дела имеет совершенно одинаковое значение, будет ли данный материал приобретаться дороже на месте переработки, или доставляться на более далекое расстояние. Из остальных двух факторов районирования высота цен на рабочие руки сначала исключается Вебером из поля зрения; принимая таким образом издержки транспорта за единственно решающий момент в определении экономической выгоды производства, он приходит к целому ряду выводов. Если

данная отрасль промышленности строится по принципу использования местных материалов, то ясно, что места производства и потребления совпадают. Если же, напротив, промышленность пользуется такими сырыми материалами, которые при переработке подвергаются потере в весе и имеются налицо лишь в определенных пунктах, то придется в целях сбережения транспортных издержек выбирать место для предприятий в направлении приближения к месторождению этих материалов.

Если в распоряжении предприятия имеется несколько месторождений материалов, то при прочих равных условиях предпочтение получит ближайшее к месту потребления. Если цены на материалы различны, то эта разница может, согласно сказанному выше, растворяться в разнице расстояний. Если речь идет о применении нескольких связанных с местом сырых и вспомогательных материалов, то тенденция каждой отрасли промышленности состоит в том, чтобы отыскать сравнительно наиболее благоприятный пункт для производства. Высота издержек на транспорт сырых и вспомогательных материалов—до пунктов производства, готовых продуктов—от них до места потребления—таковы совместно действующие слагаемые; задачей является найти „минимальный пункт“, то есть такой пункт, при выборе которого все падающие на производство транспортные издержки достигают своего минимума.

Все отражающиеся на транспортных издержках отклонения Вебер для упрощения сводит к разнице в весе и в расстоянии; так, например, дифференциальный тариф изображается как корректив к расстоянию, понижение тарифа для повагонных отправок—как идеальная сбавка в весе. Если одновременно действуют разные средства сообщения и их транспортные цены различны, то более дешевые из них создают сокращение расстояния по сравнению с дорогими. Классификация грузов по ценности оказывает на сырье и вспомогательные материалы

такое же действие, как снижение веса, а на готовый фабрикат — как повышение веса, соответственно чему в выборе места получается сдвиг в направлении к месту потребления. Очевидно, что вследствие этих изменений в транспортных ценах может стать необходимым также сдвиг в выборе мест нахождения материалов.

Так складывается в соответствии с высотой транспортных издержек основная схема территориального распределения промышленности. Но эти издержки составляют лишь один из районирующих факторов каждой отрасли промышленности; в качестве второго фактора к нему присоединяется высота цен на рабочие руки, которая может вызвать сдвиги в отношении этой ориентации. Поэтому Вебер совершенно справедливо полагает, что если в действительности мы встречаем выбор мест, уклоняющийся от транспортной ориентации, то в сомнительных случаях мы имеем дело с ориентацией на цену рабочих рук. Мы говорим „в сомнительных случаях“, так как в качестве третьего момента, могущего вызвать искажение территориального распределения, сюда приводят агломерирующие факторы.

Приведенные нами в немногих словах основные положения теории Вебера позволяют составить себе ясное представление о том, какое влияние на ориентацию в выборе местонахождения промышленных предприятий оказывает высота транспортных издержек: она определяет собою основную схему территориального распределения, другие же, присоединяющиеся к ней, факторы обуславливают лишь модификацию, искажение этой схемы.

Итак, изменение в транспортных издержках, особенно прогрессирующее удешевление их, оказывает воздействие на ориентацию в выборе места. Поэтому железные дороги, появление которых означало крупное удешевление транспорта, должны были принести с собою резкие перемены в территориальном распределении промышленности. Таков именно и был фактический результат их появления.

Чтобы составить себе представление о происшедших переменах, сравним картину распределения промышленности в 18-ом столетии с такою же картиною в 19-ом и 20-ом. ¹⁾

В прежние века ориентация происходила главным образом по соображениям об удобствах сбыта, следовательно, промышленность выбирала себе резиденцию в месте потребления или по крайней мере поблизости от него. Это было возможно и нетрудно вследствие переработки преимущественно местных материалов. Кроме того, — и это явление обнаруживается особенно ясно, — почти все производства предметов роскоши мы находим в окрестностях резиденций дворов правителей, которые были главными, а часто даже единственными покупателями таких предметов. Это составляло основную черту территориального распределения. Но наряду с этим кое-где имеет значение также и ориентация по признаку производственных факторов. Так, переработку заморского сырья мы встречаем обычно поблизости от портов или хотя бы по берегам рек, по которым ввезенные товары могли доставляться. Наконец, прошедшим столетиям не чужды были и переходы промышленных производств с одного места на другое. Правда, такая перемена мест редко обуславливалась экономическими причинами: это были преимущественно случаи эмиграции и изгнания вследствие религиозных преследований.

В 19-ом веке в территориальном распределении произошел переворот, который кратко может быть

¹⁾ Хороший обзор территориального распределения промышленных производств в прежнее время дает Рошер в своей статье „Исследование естественных законов, определяющих наиболее целесообразный выбор места в промышленности,“ в „Германском трехмесячнике,“ 28 год изд., 1865, выпуск II, 2-ая часть, стр. 139 и след. Разумеется, Рошер дает не экономическую теорию выбора места, — как Альфред Вебер, а лишь подготовительный материал к такой теории. В этой статье собрано множество материала, представляющего интерес и для настоящего времени.

охарактеризован так: перевес ориентации по производственному признаку над ориентацией по потреблению; наряду с транспортными издержками, игравшими до тех пор почти решающую роль, усиленно выступает ориентация на цену рабочей силы. Оставлению предприятиями мест потребления предшествовало два момента, без которых такое не могло бы произойти. То были прежде всего перемены в экономических воззрениях, выразившиеся в отмене областных земельных прав, отказе от политики хозяйственного самодавления городов и вместе с тем усиленное развитие областного и народного хозяйства, установление свободы промыслов—короче говоря, победа либерализма. На этой уже подготовленной почве могло проявиться значение второго из упомянутых выше факторов—железных дорог. Они с своей стороны содействовали разложению ремесла и поставили на его место машинную промышленность, пролагая путь развитию крупной промышленности. Теперь производство механизировалось, машина вытеснила ручной труд. Уголь и железо получают способность к передвижению,—как показано в предыдущем параграфе. Последствием было то, что теперь применялось уже не так много местных материалов—например, дерева, а больше материалов компактных по весу—прежде всего, каменного угля; далее—на первый план выступило использование металла. Все это не остается без влияния в отношении ориентации на цену рабочих рук, ибо не всегда хороший ремесленник является хорошим фабричным рабочим. Сюда присоединялось еще и то, что железные дороги, как это было подробно изложено выше (§ 2 настоящей главы), способствовали образованию больших городов, а большие города обычно располагали более квалифицированными рабочими, чем прежние пункты промышленного производства. Таким образом железная дорога, сильно снижая цены на перевозку, оказывала воздействие на территориальное распределение в том смысле, что однообразная и простая система

распространения ремесла сего ориентацией на потребление была заменена более сложной системой крупной промышленности с преобладанием ориентации по факторам производства.

Теперь мы наталкиваемся на целый ряд новых явлений, на которых вкратце и остановимся в дальнейшем. Промышленность располагается в таких местах, где раньше ее нельзя было найти, так как условия оказывались здесь неблагоприятными. Так, например, Берлин смог теперь стать промышленным городом, средоточием тех отраслей промышленности, для которых ориентация на цену рабочих рук перевешивает ориентацию на транспортные издержки. Настойчиво проявляется стремление выбрать наиболее благоприятное для производства место. Ясно, что эта перемена происходила не без ущерба для отдельных лиц. Таким образом теперь выходят из строя не только производители с устаревшими способами производства, но и производители в неудачно выбранных местах производства. Но это явление означает в данном случае экономический прогресс, а именно—последовательное проведение хозяйственного принципа.—Способствуя образованию больших городов, железные дороги делают возможным образование и известных крупных промышленных центров. Пока каждый производитель мог рассчитывать лишь на сбыт в ближайшем округе, до тех пор было невозможно, чтобы один производитель селся рядом с другим. Напротив, теперь, когда для сбыта открыт не только отечественный, но и мировой рынок, может иметь место и скопление производителей в одном пункте. Далее—дешевый транспорт позволяет лучше использовать другие производственные преимущества, например, допускает выбор таких мест, где возможно применение силы падения воды. Затем, оказывается возможным организовать производственный процесс так, чтобы различные его фазы протекали в разных местностях. Прежде продукт должен был с начала до конца

производиться в одном месте. Благодаря разделению производства стало возможно, а благодаря железным дорогам действительно осуществилось то, что для каждого частичного производственного процесса может быть выбран наиболее благоприятный для него пункт, так что пункты для отдельных частей производства теперь могут быть пространственно отделены друг от друга. Кроме того, теперь значительно облегчается и международное разделение труда. Каждая отрасль промышленности может избрать наиболее благоприятную для себя местность, при чем даже границы отдельных стран уже не составляют непреодолимых препятствий. Но железные дороги вызвали не только концентрацию, а и децентрализацию промышленности. От того, что стало возможно всюду доставлять сырье и вспомогательные материалы, выиграли и те страны, которые не располагают собственными залежами угля и железа. Если бы не произошло удешевления транспорта, то случилось бы то, что те отрасли промышленности, которые основаны на этих материалах, устремились бы в страны, обладающие этими преимуществами для производства. Теперь же стала возможна децентрализация, ибо почти все страны в настоящее время могут иметь собственную промышленность, перерабатывая железо и уголь других стран.

Если, таким образом, железные дороги сами по себе обусловили сдвиги в выборе мест для организации промышленности, то посредством своей тарифной политики они могут причинить дальнейшие сдвиги. Такие отклонения могут вызываться при помощи исключительных тарифов, тарифов для отдельных направлений и дифференциальных тарифов. Такие воздействия на территориальное распределение могут оказываться невыгодными для отдельной местности или для целой области и даже вредными с народно-хозяйственной точки зрения; обычно это наблюдается в тех случаях, когда указанные тарифные меры продиктованы исключительно интересами

железнодорожных предприятий. Соединенные Штаты дают множество примеров для доказательства того, что такие сдвиги действительно произошли. Там целые местности были разорены тем, что благодаря тарифной политике промышленность была из них вытеснена. Можно, наоборот, посредством той же тарифной политики железных дорог достигнуть благоприятного влияния в отношении изменений территориального распределения. Производства, расположенные неблагоприятно и связанные с определенными местностями, могут сделаться способными к конкуренции; равным образом способность отечественной промышленности к конкуренции на мировом рынке может быть увеличена посредством установления определенных ввозных и вывозных тарифов. Целые отрасли промышленности могут развиваться таким путем в данной стране, — а это означает сдвиг в международном распределении промышленности. Правда, — и это необходимо иметь в виду — степень такой гибкости для отдельных отраслей промышленности очень различна, и решающую роль здесь играет та доля общей ценности продукта, которая падает на транспортные издержки. Малоценные товары всегда должны будут оставаться при ориентации на транспорт, следовательно, будут легко поддаваться сдвигу. Для товаров высокой ценности, напротив, все зависит от того, на чем основана их высокая ценность. Если ценность представляет уже сырье (например, золото), то транспортные издержки не могут играть слишком большую роль.

Если из всего сказанного видно, какое большое значение имеет для выбора места в промышленности высота транспортных издержек, то не надо забывать, что и другие моменты могут оказывать влияние и даже играть главную роль. Как при новом резком снижении транспортных издержек пришлось бы ожидать дальнейшего сдвига в территориальном распределении, точно так же — берем крайний пример — при исчерпании разрабатываемых

залежей угля и железной руды пришлось бы, по всей вероятности, предпринять перенесение промышленного производства в другое место.

Из пяти параграфов этой главы видно, сколь широкое влияние оказали железные дороги на земельные отношения в их разнообразных формах, подлежащих изучению с народно-хозяйственной точки зрения. Вызванные железными дорогами перемены сильнее всего отразились на земле под жилыми постройками и на земле, как вместилище возобновляемых материалов, меньше всего — на земле под дорогами. Но ни для одного вида земель влияние железных дорог не прошло бесследно.

0-08

Цена 80 коп.

