

## ГЛАВА ШЕСТАЯ.

### Вліяніе войны на транспортъ, кредитъ и торговлю.

Тотъ аппаратъ, съ помощью котораго товары передвигаются съ мѣста производства на мѣсто потребленія, въ капиталистическомъ обществѣ слагается изъ трехъ составныхъ частей,—транспорта, кредита и торговли. Если этотъ аппаратъ разрушенъ или функціонируетъ недостаточно правильно, въ центрахъ потребленія будетъ наблюдаться безтоварье и дороговизна, когда на мѣстахъ производства отъ товаровъ будутъ ломиться склады. Очевидно, недостатокъ товаровъ, происходящій отъ неправильнаго функціонированія этого аппарата, необходимо строго отличать отъ того недостатка, который вызывается усиленнымъ потребленіемъ или недостаточнымъ производствомъ. Мы видѣли въ предыдущихъ главахъ, какъ повліяла война на производство и потребленіе въ странѣ матеріальныхъ цѣнностей; попытаемся теперь учесть, какъ отразилась она на этомъ посредствующемъ аппаратѣ и какъ его разстройство повліяло на условія снабженія и сбыта.

Въ современномъ транспортѣ главную роль играютъ желѣзныя дороги. На нихъ мы и остановимся.

И. С. Бліохъ не ожидалъ особаго разстройства транспортного дѣла подъ вліяніемъ войны. Онъ признавалъ, что „желѣзныя дороги, особенно идущія къ западнымъ границамъ, въ началѣ войны совершенно, а впослѣдствіи въ значительной степени, будутъ заняты перевозками войскъ и войсковыхъ тяжестей, а торговое грузовое дѣло будетъ поставлено въ необычныя условія. Вслѣдствіе этого могли бы про-



изойти большія затрудненія, если бы не то обстоятельство, что перевозки по водянымъ сообщеніямъ такъ сильно развились, что, при приѣздѣ вывоза, онѣ будутъ въ состояніи почти удовлетворять внутреннему потребленію <sup>1)</sup>“.

Совсѣмъ иначе смотреть на дѣло ген. Гулевичъ. Онъ находитъ, что бѣдность наша желѣзнодорожной сѣтью и ея оборудованіемъ является однимъ изъ главныхъ обстоятельствъ, неблагопріятно вліяющихъ на нашу экономическую готовность къ войнѣ. Необходимымъ условіемъ боевой способности современныхъ армій является достаточное развитіе сѣти рельсовыхъ путей, такъ какъ современныя условія войны требуютъ широкаго подвоза изъ внутреннихъ областей страны къ театру военныхъ дѣйствій всего того, что необходимо для существованія и дѣятельности арміи (укомплектованіе людьми и лошадьми, боевые припасы, продовольствіе и проч.); вмѣстѣ съ тѣмъ они требуютъ постоянного вывоза отъ арміи всего ее обременяющаго и ослабляющаго (эвакуація раненыхъ и пр.). „Казалось бы, говоритъ А. А. Гулевичъ, что замѣшательство въ коммерческой эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ должно наиболѣе сильно отразиться на экономическомъ строѣ тѣхъ государствъ, гдѣ, при обычномъ теченіи жизни, движеніе по желѣзнымъ дорогамъ имѣетъ большое значеніе, вслѣдствіе болѣе совершеннаго и прочно усвоеннаго, а потому и болѣе настоятельно необходимаго для жизни населенія постоянного живого обмѣна произведеній, и гдѣ, вслѣдствіе этого, успѣла уже установиться извѣстная специализація производствъ по районамъ и областямъ и возникнуть значительное число громадныхъ населенныхъ пунктовъ, требующихъ для своего существованія постоянного ежедневнаго подвоза товаровъ и жизненныхъ припасовъ. Однако, въ этихъ государствахъ, съ быстро бьющимся пульсомъ торговой и промышленной жизни, рельсовая сѣть является, очевидно, болѣе густою, пропускная способность дорогъ болѣе развитою, а подвижной составъ болѣе многочисленнымъ; поэтому есть основанія рассчитывать, что въ этихъ государствахъ, съ окончаніемъ періода мобилизаціи и сосредоточенія арміи,

---

<sup>1)</sup> И. С. Блюхъ, Будущая война, т. IV, стр. 183—4.



желѣзныя дороги будутъ въ состояніи удѣлять большую часть поѣздовъ для нуждъ населенія. Такимъ образомъ, въ этихъ государствахъ въ первые дни по объявленіи войны хотя и произойдетъ, по всей вѣроятности, большее замѣшательство въ отправленіяхъ народной жизни, чѣмъ въ тѣхъ государствахъ, гдѣ желѣзныя дороги сравнительно мало развиты, но за то потомъ, въ теченіе всей войны, страны, богатяя рельсовою сѣтью, будутъ, очевидно, находиться въ болѣе благоприятныхъ условіяхъ для своей экономической дѣятельности, чѣмъ страны бѣдныя желѣзными дорогами... Незначительное сравнительно съ западно-европейскими государствами развитіе желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, меньшая ихъ пропускная способность и болѣе слабое оборудованіе подвижнымъ составомъ, въ связи съ болѣе обширной территоріей государства и съ большими размѣрами потребности въ перевозкахъ въ военное время ея вооруженной силы, вслѣдствіе численнаго превосходства выставляемой ею арміи, должны вызвать, очевидно, и большее, чѣмъ въ прочихъ государствахъ, напряженіе дѣятельности русскихъ желѣзныхъ дорогъ не только въ первые дни по объявленіи войны, но и въ теченіе всей кампаніи; на удовлетвореніе потребностей населенія въ распоряженіи русскихъ желѣзныхъ дорогъ останется поэтому менѣе средствъ, чѣмъ въ другихъ государствахъ, а потому въ этомъ отношеніи наша торговля и промышленность должны оказаться въ болѣе тяжелыхъ условіяхъ, чѣмъ гдѣ-либо. Насколько затрудненія въ области желѣзнодорожныхъ перевозокъ отразятся на условіяхъ народно-хозяйственной жизни Россіи, можно заключить изъ того, что наши желѣзныя дороги перевозятъ въ годъ 59.282.000 пассажировъ и 5.544.000,000 пудовъ грузовъ (въ 1895 г.). Если предположить, что въ военное время коммерческая провозоспособность всей сѣти желѣзныхъ дорогъ сократится только на  $\frac{1}{3}$ , то и тогда размѣръ грузовъ, могущихъ быть перевезенными, будетъ уменьшаться почти на 2 миллиарда пудовъ. Такъ какъ изъ всей перевозки рельсовой сѣти обыкновенно  $\frac{1}{4}$  часть составляютъ хлѣбные грузы, то столь значительное уменьшеніе количества хлѣба, могущаго быть перевезеннымъ по желѣзнымъ дорогамъ, не можетъ прежде всего не отразиться невыгоднымъ



образомъ на общихъ условіяхъ продовольствованія населенія во время войны, вызвавъ нѣкоторыя затрудненія въ дѣлѣ прокормленія населенія въ областяхъ Россіи, живущихъ на счетъ привознаго хлѣба, доставляемаго изъ областей съ его избыткомъ <sup>1)</sup>“.

Опытъ настоящей войны показалъ, насколько предвидѣнія ген. Гулевича были правильными.

Однако, несмотря на то, что ген. Гулевичъ признавался у насъ высшимъ авторитетомъ по вопросамъ экономики войны и къ его мнѣнію несомнѣнно прислушивались въ правящихъ кругахъ, за 16 лѣтъ, протекшихъ съ момента появленія его статьи до начала войны, никакихъ мѣръ для повышенія боевой готовности нашей желѣзнодорожной сѣти принято не было. Въ періодъ же хозяйничанья С. В. Рухлова былъ принятъ рядъ мѣръ, сильно отозвавшихся на способности желѣзныхъ дорогъ обслуживать нужды населенія въ годы войны.

Степень разстройства желѣзнодорожнаго транспорта въ годы войны и причины этого разстройства были обстоятельно выяснены въ засѣданіяхъ Государственной Думы 15 и 21 марта 1916 г.

Какъ напомнилъ новый министръ путей сообщенія А. Ф. Треповъ, еще въ 1908 г. управленіемъ желѣзныхъ дорогъ была составлена программа усиленія казенныхъ дорогъ сѣти на предстоящее пятилѣтіе на сумму 916 милл. руб., т.-е. со среднимъ ежегоднымъ ассигнованіемъ около 183 м. руб. Вторично подсчетъ потребности въ усиленіи казенныхъ дорогъ былъ составленъ въ смѣтѣ на 1910 г., когда онъ былъ исчисленъ въ размѣрѣ 1085 милл. руб. Взамѣнъ этого, въ теченіе десяти лѣтъ, съ 1905 по 1915 гг., въ среднемъ ассигновывалось ежегодно лишь около 75 м. руб., т.-е. усиленіе дорогъ болѣе, чѣмъ вдвое отставало отъ дѣйствительной потребности. Характерны въ этомъ отношеніи данныя о затратахъ на приобрѣтеніе подвижнаго состава для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ:

---

<sup>1)</sup> А. Гулевичъ, Война и народное хозяйство, Военный Сборникъ 1898 г., кн II, стр. 301—4.



Годъ.	Израсходовано	Приобрѣтено (штукъ).		
	по смѣтѣ (м. руб.).	Пассаж. ваг.	Товарн. ваг.	Паровозовъ
1904	41,8	1123	16.004	937
1905	39,5	756	19.222	1145
1906	41,4	234	20.601	1193
1907	44,5	181	12.387	627
1908	46,6	386	5.884	498
1909	29,4	2502	1.047	404
1910	26,7	1040	275	338
1911	24,4	1946	1.249	253
1912	18,8	1394	1.361	91
1913	39,6	1111	8.040	385

Съ момента появленія С. В. Рухлова на посту министра путей сообщенія въ концѣ 1908 г., затраты на оборудованіе желѣзныхъ дорогъ подвижнымъ составомъ рѣзко падаютъ, и лишь пассажирскихъ вагоновъ заказывается больше, чѣмъ прежде; на паровозахъ и товарныхъ вагонахъ загоняется усиленная экономія. Въ результатѣ, къ 1913 г. на всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, протяженіемъ въ 43.076 верстъ, имѣлось паровозовъ всего 14.772, изъ которыхъ 3.902 паровоза поступило на желѣзныя дороги въ теченіе 1857—1891 гг., т.-е. являлись почтенными ветеранами, подлежащими сломкѣ, а не эксплуатаціи. Сѣтъ въ 43.076 верстъ обслуживалась, слѣдовательно, 10.870 паровозами позднѣйшаго изготовленія. На частныхъ же желѣзныхъ дорогахъ, протяженіемъ въ 19.738 верстъ, паровозовъ, изготовленныхъ послѣ 1892 г., было 14.552. По этой пропорціи, казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ нужно было бы имѣть около 31.700 паровозовъ, а не 10.738 <sup>1)</sup>. Столь же великъ былъ на сѣти и вагонный голодъ. С. В. Рухловъ довольно своеобразно понялъ принципъ хозяйственности. Чтобы уничтожить дефициты по эксплуатаціи казенной желѣзнодорожной сѣти, онъ началъ сокращать производительныя затраты и довелъ использованіе пропускной способности сѣти и провозной способности ея подвижного состава до максимума, до предѣла, уничтоживъ тотъ запасъ про чер-

<sup>1)</sup> С. С. Хрулевъ, Финансы Россіи и ея промышленность, 1916, стр. 69—74.



ный день, который она имѣла раньше. При подобномъ состояніи казенныхъ дорогъ и къ частнымъ дорогамъ не могли быть предъявлены болѣе серьезныя требованія. „Такая финансовая политика“,—говорилъ А. Ф. Треповъ въ Государственной Думѣ,—„на мой взглядъ, являлась совершенно нерасчетливой и за нее мы расплачиваемся нынѣ... Вполнѣ понятно поэтому, что наша желѣзнодорожная сѣть не только не имѣла до войны никакого запаса своей пропускной и провозной способности, но ея провозныя средства далеко не удовлетворяли и потребностямъ обычныхъ перевозокъ мирнаго времени. Всѣмъ были извѣстны и въ мирное время постоянныя залежи грузовъ, затрудненія по вывозу топлива изъ Донецкаго бассейна, затрудненія по перевозкѣ переселенцевъ, неудобства и тѣснота громаднаго большинства нашихъ вокзаловъ, затрудненія даже выѣзда временами изъ крупныхъ центровъ—Петрограда и Москвы. Въ такомъ состояніи находились наши дороги, когда грянула война“<sup>1)</sup>.

Фатальное значеніе сыграла также та особенность нашей желѣзнодорожной сѣти, что она постепенно усиливается, приближаясь къ западу. На востокъ отъ линіи Петроградъ—Москва—Харьковъ—Севастополь ея пропускная способность втрое меньше, чѣмъ въ западныхъ губерніяхъ<sup>2)</sup>. Затѣмъ, вся Сибирь, Туркестанъ и южное Заволжье въ первые годы войны были соединены съ остальною сѣтью только однимъ мостомъ черезъ Волгу, въ Батракахъ. Выходъ для уральскихъ, сибирскихъ и владивостокскихъ грузовъ черезъ Вятку на Сѣверныя жел. дороги, при малой ихъ пропускной способности, не могъ существенно разгрузить южный выходъ на Батраки. Лѣтомъ 1917 г. очередными заданіями было окончаніе постройки линіи Казань—Екатеринбургъ, чтобы часть сибирскихъ грузовъ могла быть направлена черезъ мостъ у Казани, и прокладка второго пути отъ Челябинска до Чишмы, т.-е. до развѣтвленія на Симбирскъ по Волго-бугульминской дорогѣ, для использованія Симбирскаго моста черезъ Волгу.

<sup>1)</sup> Стеногр. отчетъ засѣданія Госуд. Думы 15 марта 1916 г., стр. 3433.

<sup>2)</sup> Ibid., стр. 3434.



Для снабженія Петрограда донецкимъ углемъ наши желѣзныя дороги были совершенно неприспособлены.

Подвижной составъ, взятый съ дорогъ, занятыхъ непріятелемъ, позволилъ значительно усилить работу всей остальной сѣти. За годы войны работа желѣзнодорожной сѣти сильно возросла. Объ этой работѣ можно судить по количеству погруженныхъ на сѣти вагоновъ и цистернъ въ товарныхъ поѣздахъ (кромѣ хозяйственныхъ) и по общему проѣзду груженыхъ товарныхъ вагоновъ и цистернъ. По всей сѣти мы не располагаемъ этими свѣдѣніями за годы войны; поэтому мы произвели выборку этихъ данныхъ изъ отчетовъ четырехъ дорогъ: Московско-Казанской, Московско-Курской и Нижегородской, Сызрано-Вяземской и Александровской, которыя по своему положенію являются довольно показательными. Такъ какъ мы беремъ данныя не по всей сѣти, а по нѣсколькимъ только дорогамъ, то сверхъ погрузки вагоновъ намъ необходимо было учесть и ихъ принятіе съ соѣдинныхъ дорогъ.

На названныхъ четырехъ дорогахъ было погружено и принято товарныхъ вагоновъ и цистернъ:

	1913—4 г.	1914—5 г.	въ % отъ 1913—4 г.	1915—6 г.	въ % отъ 1913—4 г.
іюль	190.557	177.625	93,2	254.080	133,3
августъ	198.232	179.167	90,4	238.675	120,4
сентяб.	219.996	218.353	99,3	241.536	109,8
октяб.	219.710	219.688	100,0	267.656	121,8
ноябрь	204.235	208.288	102,0	252.219	123,5
декаб.	204.179	200.205	98,1	244.788	119,9
январь	235.538	205.542	87,3	275.514	117,0
февр.	244.079	207.570	85,0	271.096	111,1
мартъ	255.115	214.728	84,2	302.555	118,6
апрѣль	179.434	232.291	129,5	267.780	149,2
май	224.521	245.931	109,5	304.490	135,6
іюнь	229.276	240.435	104,9	319.624	139,4
1 пол.	1.236.909	1.203.326	97,3	1.498.954	121,2
2 пол.	1.367.963	1.346.497	98,4	1.741.059	127,3
весь г.	2.604.872	2.549.823	97,9	3.240.013	124,4



	1916—7 г.	въ % отъ 1913—4 г.	1917—8 г.	въ % отъ 1913—4 г.
іюль . . . . .	299.360	157,1	237.563	124,7
августъ . . . . .	285.223	143,4	238.213	120,2
сентябрь . . . . .	280.228	127,4	222.497	101,1
октябрь . . . . .	273.028	124,3	212.007	96,5
ноябрь . . . . .	275.796	135,0	170.998	83,7
декабрь . . . . .	255.631	125,2	145.676	71,3
январь . . . . .	298.085	126,6	138.024	58,6
февраль . . . . .	243.102	99,6	69.318 <sup>1)</sup>	56,8
мартъ . . . . .	272.088	106,7	145.724	57,1
апрѣль . . . . .	255.413	142,3	—	—
май . . . . .	258.763	115,3	—	—
іюнь . . . . .	237.506	103,6	—	—
1-е полугодіе	1.669.266	135,0	1.226.954	99,2
2-е полугодіе	1.564.957	114,4	—	57,6
весь годъ . . . . .	3.234.223	124,2	—	—

Такимъ образомъ, сокращеніе количества погруженныхъ и принятыхъ отъ сосѣднихъ дорогъ вагоновъ наблюдается только въ первый годъ войны; во второй и третій годъ оно сильно возрасло, достигнувъ въ пятое полугодіе войны 135 % мирнаго времени. Затѣмъ, съ февраля и особенно съ сентября 1917 г., подъ вліяніемъ революціи, началось рѣзкое паденіе провозоспособности желѣзныхъ дорогъ. Имѣющіяся въ печати данныя о работѣ всей сѣти желѣзныхъ дорогъ совпадаютъ съ этимъ выводомъ, основаннымъ на работѣ четырехъ названныхъ дорогъ. Полученныя цифры, однако, далеко не выражаютъ всего того усиленія работы желѣзно-дорожной сѣти, которое произошло за годы войны. Дѣло въ томъ, что благодаря измѣненію рынковъ вывоза товаровъ и рынковъ ихъ ввоза, средній пробѣгъ каждаго груженаго вагона сильно увеличился. По названнымъ четыремъ дорогамъ мы имѣемъ слѣдующія данныя въ мѣсячныхъ среднихъ:

<sup>1)</sup> За 15 дней.



	Принято ваг. съ сосѣд. дор.	Погружено вагоновъ.	Средній пробѣгъ ваг. (в.)	Общій пробѣгъ (мил. в.)
1913 г., іюль—дек.	107.697	98.455	277,7	57,2
1914 г., янв.—іюнь	122.204	105.790	285,3	65,1
" іюль—дек.	120.821	76.733	375,8	75,4
1915 г., янв.—іюнь	144.213	80.203	368,9	82,8
" іюль—дек.	162.827	86.999	349,2	87,2
1916 г., янв.—іюнь	184.551	105.625	326,0	94,6
" іюль—дек.	169.910	108.301	314,1	87,4
1917 г., янв.—февр.	152.523	118.070	257,7	69,7
" мартъ—іюнь	164.848	91.115	321,5	82,3
" іюль—октяб.	141.470	86.100	330,2	75,1
" ноябрь—дек.	95.063	63.273	355,3 <sup>1)</sup>	34,5 <sup>1)</sup>
1918 г., янв.—мартъ	86.692	54.535	—	—

Съ начала войны началось увеличеніе количества транзитныхъ перевозокъ. Для своей погрузки желѣзнымъ дорогамъ могъ быть предоставленъ только остатокъ провозной ихъ способности. Въ первыя два полугодія войны собственная погрузка упала до 81,0% и 75,8% мирнаго времени; во второй годъ она возросла до 88,4% и даже 99,8%, и лишь въ третій годъ превысила норму мирнаго времени, давъ 110% и 101,7%. Благодаря преобладанію транзита, сильно увеличился средній пробѣгъ вагоновъ; цифры третьяго столбца показываютъ намъ, какъ измѣнялась средняя величина этого пробѣга на одной дорогѣ. Если въ первый годъ войны, какъ мы видѣли изъ предыдущей таблицы, нѣсколько уменьшилось количество нагружаемыхъ и принятыхъ отъ сосѣднихъ дорогъ вагоновъ, то причина этого явленія, какъ мы теперь видимъ, лежитъ не въ пониженіи работы дорогъ, а въ удлиненіи средняго пробѣга груженаго вагона. По мѣрѣ роста, съ теченіемъ времени, собственной погрузки, падаетъ и величина средняго пробѣга. Не надобно забывать, что цифры третьяго столбца даютъ намъ средній пробѣгъ вагона на одной дорогѣ, а не на всей сѣти; такъ какъ съ ростомъ транзитныхъ перевозокъ увеличивается и среднее количество дорогъ, пробѣгаемыхъ однимъ вагономъ, то средній про-

<sup>1)</sup> Только по тремъ дорогамъ, изъ нихъ по одной только за ноябрь.



бѣгъ вагона на всей сѣти увеличился за все время войны гораздо болѣе, чѣмъ объ этомъ можно судить на основаніи одного только увеличенія средняго пробѣга на одной дорогѣ.

Такимъ образомъ, о работѣ желѣзныхъ дорогъ нельзя судить только по количеству погруженныхъ вагоновъ. Надобно еще ввести моментъ величины пробѣга. Какъ показываетъ четвертый столбецъ нашей таблицы, эта работа увеличилась сравнительно съ 1913—4 г., по полугодіямъ, на 23,3, 35,4, 42,7 и 54,7%, достигаетъ максимума въ четвертое полугодіе войны. За два года войны работа желѣзныхъ дорогъ усилилась болѣе чѣмъ въ полтора раза. Съ пятого полугодія начинается ослабленіе работы желѣзныхъ дорогъ, а съ іюля и особенно съ октября 1917 г.—явный упадокъ.

При такомъ положеніи, очевидно, нельзя говорить о разстройствѣ желѣзнодорожнаго транспорта въ томъ смыслѣ, что за первые два года войны работа желѣзныхъ дорогъ ухудшилась. На этомъ выводѣ особенно настаивалъ министръ путей сообщенія А. Ф. Треповъ въ засѣданіи Госуд. Думы 15 марта 1916 г. Онъ увѣрялъ, что работа желѣзныхъ дорогъ въ настоящее время „превышаетъ работу мирнаго времени на 40—50%“. Это неопровержимо свидѣтельствуетъ, что, справедливо говоря, разстройства транспорта, о которомъ такъ много толкуютъ и которому печать удѣляетъ такъ много времени, фактически нѣтъ. Можно и должно говорить о недостаточности развитія сѣти желѣзныхъ дорогъ, о недостаткѣ подвижнаго состава, а не о разстройствѣ транспорта. Сѣть работаетъ съ полнымъ напряженіемъ, съ напряженіемъ большимъ, чѣмъ въ мирное время, и если, тѣмъ не менѣе, слышатся нареканія на желѣзныя дороги, то основная причина этого лежитъ въ томъ, что отъ желѣзныхъ дорогъ требуется значительно большая работа, чѣмъ та, которую онѣ могутъ выполнить“ <sup>1)</sup>. Объясненіе, данное министромъ, вполне правильно; но вѣдь оно не устраняетъ факта, что разстройство транспорта—есть, и отъ него страдаетъ вся хозяйственная жизнь страны. На IV сѣздѣ Все-

---

1) Стеногр. отчетъ засѣданія Госуд. Думы 15 марта 1916 г., стр. 3435.



ресс. Союза Городовъ 12—14 марта 1916 г. А. Н. Фроловъ сообщилъ, что во второй половинѣ февраля 1916 г. залежи грузовъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ достигли 150.000 вагоновъ, изъ нихъ 50.000 — грузовъ внѣочередныхъ; при этомъ закрыто было для приѣма грузовъ 575 станцій. Вагоновъ съ грузомъ, — залежей на колесахъ, — было задержано отъ 10—15.000. Это ли не разстройство желѣзнодорожнаго транспорта?

Конечно, о словахъ не стоитъ спорить. Хочетъ министръ иначе называть это явленіе, это — его дѣло. Но плохо то, что онъ пытался запретить говорить о разстройствѣ транспорта. Въ циркулярѣ предсѣдателя Петроградской военно-цензурной комиссіи отъ 27 апр. 1916 г. за № 11284 указано о недопущеніи въ печати никакихъ свѣдѣній, связанныхъ съ сообщеніями „о разстройствѣ транспорта“. При чемъ, какъ усматривается изъ этого циркуляра, вопросъ идетъ главнымъ образомъ по поводу оглавленія статей словами „разстройство транспорта“. Тутъ же попутно дѣлается указаніе, что „фактическое положеніе дѣла нашихъ желѣзныхъ дорогъ могло бы дать поводъ говорить лишь о несоотвѣтствіи работы дорогъ съ требованіемъ, предъявлявшимся къ нимъ во время настоящей міровой войны“ <sup>1)</sup>.

Эти требованія были очень велики. Въ первыя недѣли войны желѣзныя дороги совершенно прекратили приѣмъ частныхъ грузовъ. и лишь въ концѣ августа возобновилось частичное ихъ движеніе; дальнѣйшее улучшеніе послѣдовало въ октябрѣ 1914 г. По даннымъ А. М. Арцимовича <sup>2)</sup>, % вагоновъ, выдѣленныхъ для хозяйственныхъ и воинскихъ поѣздовъ, равнялся:

1914 г., августъ	47,8%	1914 г., декабрь	25,4%
сентяб.	35,8	1915 г., январь	24,7
октябрь	33,5	февраль	25,1
ноябрь	30,3	мартъ	24,4

<sup>1)</sup> Стеногр. отчетъ засѣданія Госуд. Думы 3 іюня 1916 г., стр. 4820.

<sup>2)</sup> Труды комиссіи по изученію современной дороговизны, вып. III, стр. 118.



Въ среднемъ, по оцѣнкѣ м-ра путей сообщенія, „для совершенія непрерывныхъ воинскихъ перевозокъ и удовлетворенія всѣхъ прочихъ потребностей арміи мы должны отдавать не менѣ одной трети всей провозоспособности нашихъ желѣзныхъ дорогъ“ <sup>1)</sup>.

Положеніе еще усугубляется тою неумѣlostью, которую обнаружили въ распоряженіи желѣзнодорожнымъ движеніемъ военныя власти. Какъ указывалъ въ Госуд. Думѣ Д. И. Герценвицъ, во время мобилизаціи желѣзныя дороги работали хорошо, „потому что самая перевозка совершалась по заранѣе составленному плану. Но эта планомѣрность этимъ и закончилась. О ней забыли прежде всего тѣ дороги фронта, которыя подпали подъ власть военнаго управленія. Неумѣlostыя, неопытныя, а подчасъ и невѣжественныя руки сразу свели весь порядокъ движенія къ ненормальнымъ и чрезвычайнымъ требованіямъ (Голоса слѣва: вѣрно). Они не поняли простого правила, что каждая дорога въ однѣ сутки можетъ провести только опредѣленный максимумъ людей и грузовъ, они не хотѣли видѣть, что дальнѣйшее напряженіе въ этомъ направленіи вредить какъ разъ той самой цѣли, ради которой они шли съ такимъ легкимъ сердцемъ на явное нарушеніе непонятныхъ для нихъ техническихъ заданій дороги. Результаты не замедлили сказаться. Уже въ зиму 1914—1915 гг., на дорогахъ фронта пассажирское и воинское движеніе совершалось со скоростью въ сто и менѣ верстъ въ сутки. Еще большій безпорядокъ, еще большая безалаберщина была внесена въ грузовое движеніе, что отразилось накопленіемъ товарныхъ вагоновъ на этихъ дорогахъ фронта“ <sup>2)</sup>. Когда къ линіи предъявляется требованіе, превышающее ея техническую провозоспособность, на ней образуется пробка, т.-е. линія загромождается излишнимъ количествомъ вагоновъ, которые она не въ силахъ пропустить далѣе, которые стоятъ безъ дѣла и понижаютъ ея провозную способность. Къ образованію пробокъ приводила и несогласованность распоряженій отдѣльныхъ военныхъ властей. Такъ,

<sup>1)</sup> Стеногр. отчетъ засѣданія Госуд. Думы 15 марта 1916 г., стр. 3436.

<sup>2)</sup> Ibid., стр. 3445.



напримѣръ, былъ случай, когда одна военная власть дала распоряженіе отправлять поѣзда въ направленіи къ Смоленску, и поѣзда отправлялись; въ то же время другой военный начальникъ распорядился закрыть ст. Смоленскъ для приѣма поѣздовъ, и такимъ образомъ всѣ слѣдующіе къ Смоленску поѣзда не могли быть приняты Смоленскомъ, благодаря чему на линіи образовалось скопленіе поѣздовъ и, въ концѣ-концовъ, движеніе остановилось <sup>1)</sup>. вмѣстѣ съ тѣмъ военные грузы задерживались на мѣстахъ выгрузки зачастую на продолжительные періоды и затѣмъ порожніе вагоны выбрасывались обратно пачками. Благодаря этому „бывали періоды, когда наличные парки вагоновъ (на дорогахъ тыла) до крайности истощались, но вслѣдъ затѣмъ наблюдались и періоды настолько сильнаго прилива порожняка, что дороги затруднялись не только использовать его для своей погрузки, но и проталкивать его транзитомъ для погашенія образовавшихся долговъ. Срочная перегонка порожнихъ вагоновъ для обезпеченія воинскихъ перевозокъ заставляла зачастую прекращать погрузку въ порожнемъ направленіи или даже пропускать порожнякъ въ грузовомъ направленіи; при этомъ иногда приходилось задержанные въ пути частные грузы выгружать либо на станціяхъ задержки, либо направлять для этой цѣли въ другіе, иногда отдаленные пункты“ <sup>2)</sup>. Аналогичныя явленія имѣли мѣсто и въ тылу. Такъ, напримѣръ, въ мартѣ 1916 года саратовскія мельницы остановились за недостаткомъ зерна, несмотря на то, что ими были закуплены большія партіи на станціяхъ Покровско-Уральской ж. д. Въ это время, оказывается, эта дорога была занята перевозкой пустыхъ бочекъ, дѣлавшихся въ Астрахани, въ собранномъ видѣ въ Ртищево, Баку и др. мѣста. Всего было вывезено изъ Астрахани 1800 вагоновъ такого „военнаго“ груза. Когда эта операція была закончена, военное вѣдомство отдало распоряженіе о перевозкѣ изъ Саратова въ Тамбовъ кирпича для постройки порохового завода, въ количествѣ

<sup>1)</sup> Ibid., стр. 3468.

<sup>2)</sup> Докладъ О. Н. Еремѣева на сессіи 1916 г. Московскаго порайоннаго комитета.



3.700 вагоновъ, и 1500 вагоновъ въ Воейково для постройки офицерскаго собранія <sup>1)</sup>.

✓ Такого рода факты невольно заставляютъ вспомнить требованіе, выдвинутое еще А. А. Гулевинымъ, — о необходимости введенія единства управленія желѣзными дорогами въ военное время <sup>2)</sup>.

У Эвакуаціонное движеніе въ іюль—сентябрь 1915 г. окончательно спутало перевозки по дорогамъ тыла и забило вагонами всѣ дороги. Толпа бѣженцевъ, какъ указывалось въ Госуд. Думѣ, занимала въ теченіе двухъ мѣсяцевъ 115.000 товарныхъ вагоновъ, т.-е. 25% всего вагоннаго парка нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Когда вся эта волна бѣженцевъ попала на магистраль Петроградъ—Москва—Харьковъ—Ростовъ, на востокъ отъ которой пропускная способность желѣзныхъ дорогъ втрое меньше, чѣмъ на западъ, началось въ буквальномъ смыслѣ слова катанье этихъ бѣженцевъ по магистрали. На станціи Ростовъ, Юго-Восточныхъ ж. д., было зарегистрировано, что одни и тѣ же бѣженцы шесть разъ проѣзжали эту станцію то въ одномъ, то въ обратномъ направленіи. Много грузовъ было эвакуировано безъ должнаго порядка, вслѣдствіе чего не только отдѣльные бездокументные вагоны, но и грузы съ цѣлыхъ заводовъ путешествовали по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ безъ опредѣленнаго назначенія <sup>3)</sup>.

На почвѣ этого развала желѣзнодорожнаго движенія пышнымъ цвѣтомъ распустилось взяточничество. Неудивительно, что среди желѣзнодорожныхъ служащихъ нашлись десятки и сотни взяточниковъ,—та чистка состава служащихъ, которая была предпринята С. В. Рухловымъ, и то покровительство, которое онъ оказывалъ въ теченіе своего 7-лѣтняго управленія черносотеннымъ организаціямъ, вполне объясняютъ намъ источникъ происхожденія того взяточничества и вымогательства, съ которымъ сталкиваются на желѣзныхъ дорогахъ и грузоотправители, и пассажиры. Характерно, что и

<sup>1)</sup> Стенограф. отчетъ засѣданія Госуд. Думы 24 марта 1916 г., стр. 3914—5.

<sup>2)</sup> Военный Сборникъ, 1898 г., кн. VI, стр. 308—9.

<sup>3)</sup> Стеногр. отчетъ засѣданія Госуд. Думы 15 марта 1916 г., стр. 3434, 3447, 3448.



преемникъ Рухлова, А. Ф. Треповъ идетъ по тому же пути. Когда собирався съѣздъ союза русскаго народа въ концѣ 1915 г., новый министръ распорядился по желѣзнымъ дорогамъ, чтобы не чинилось препятствій къ посылкѣ делегатовъ на этотъ съѣздъ.

Въ результатъ, желѣзныя дороги оказались безсильны подвозить къ фабрикамъ и заводамъ необходимые имъ сырые матеріалы и топливо, а въ города—продукты первой необходимости. Особенно сильно пострадали отъ этого разстройства желѣзнодорожнаго транспорта мѣстности на западъ отъ Днѣпра, гдѣ въ особенно большихъ размѣрахъ происходили военныя перевозки, и на востокъ отъ Волги, гдѣ слишкомъ рѣдка желѣзнодорожная сѣть. Недостаточность коммерческаго движенія привела къ такъ наз. расхожденію цѣнъ,—при недостаткѣ товаровъ на мѣстахъ потребленія цѣны на нихъ росли очень быстро, въ то время какъ на мѣстахъ производства наблюдались или паденіе, или замедленный ростъ цѣнъ. Иногда это расхожденіе цѣнъ достигало такихъ размѣровъ, что дѣлало возможной отправку пшеничной муки и подсолнечнаго масла, если пріемъ грузовъ малой скорости былъ закрытъ, по тарифу большой и даже пассажирской скорости. Другимъ результатомъ было развитіе гужевой перевозки. Особенно широко развилась такая гужеваѣ доставка въ прифронтовыхъ губ., гдѣ большинство станцій было закрыто для пріема частныхъ грузовъ, въ мукомольныхъ районахъ и въ Донецкомъ бассейнѣ (уголь). Какъ рассказываетъ Н. П. Макаровъ, въ томъ случаѣ, когда желѣзнодорожныя станціи закрываются для отправокъ товаровъ малой скорости, мукомоламъ приходится: „а) или отправлять муку большой скоростью или багажемъ, б) или гужемъ везти до другой ближайшей станціи, съ которой, можетъ быть, удастся товаръ отправить. Отправка съ большой скоростью или багажемъ, если только она возможна, можетъ до 10 разъ поднять транспортныя издержки; гужевою же подвозъ до какой либо ближайшей станціи носить иногда прямо кошмарно-коммерческій характеръ; вотъ маленькая иллюстрація нерѣдкаго явленія:

„Съ одной желѣзнодорожной станціи мука везется гужемъ



за 20—60 верстъ по 15—20 к. съ пуда на сосѣдную станцію—тамъ грузится въ вагоны и тогда только отправляется въ Москву, проходя мимо своей первоначальной станціи отпра-вления; на нѣсколько копеекъ въ пудѣ повышается и желѣз-нодорожный тарифъ изъ-за этого лишняго двукратно прохо-димаго товаромъ пути. Но и тутъ отвѣтъ одинъ: лишь бы увезти муку, потребитель все заплатитъ <sup>1)</sup>“.

Эти затрудненія въ желѣзнодорожныхъ отправленияхъ при-вели къ тому, что продавцы получили возможность, осуще-ствляя самыя выгодныя для нихъ отправки, задерживать ме-нѣе выгодныя и, такимъ образомъ, непрерывно повышать цѣну. Какъ сообщалъ предсѣдатель Моск. союза потребитель-ныхъ обществъ на экономическомъ совѣщаніи при Всерос. Союзѣ Городовъ 3—4 янв. 1916 г., „въ коммерческомъ мірѣ укоренилось убѣжденіе, что чѣмъ выгоднѣе для покупателя оказалась сдѣлка, тѣмъ труднѣе получить товаръ, и наобо-ротъ—чѣмъ выше цѣна, тѣмъ больше данныхъ на получение закупленнаго товара“ <sup>2)</sup>.

Широкое пользованіе гужевымъ транспортомъ сильно по-высило цѣны на извозъ, такъ какъ не хватало ни лошадей, ни возчиковъ, ни овса.

Какъ мы уже говорили, съ пятого полугодія войны начи-нается ослабленіе работы желѣзныхъ дорогъ, а съ іюля и особенно съ октября 1917 г.—ихъ явный упадокъ. Цифры въ этомъ отношеніи весьма краснорѣчивы. Въ первомъ столбцѣ мы приводимъ данныя о количествѣ погруженныхъ и приня-тыхъ съ сосѣднихъ дорогъ товарныхъ вагоновъ и цистернъ въ ‰ отъ 1913-4 г., во второмъ—средній пробѣгъ вагона въ верстахъ, въ третьемъ—общій пробѣгъ всѣхъ товарныхъ вагоновъ и цистернъ въ миллионахъ верстъ. Данныя касают-ся четырехъ дорогъ Московскаго узла:

	погруж. и принято въ ‰	средній пробѣгъ вагона въ верст. (мил. верстъ)	общій пробѣгъ
1916 г., янв.—іюнь	127,3	326,0	94,6
1917 г., янв.—февр.	112,8	257,7	69,7

1) Эконом. отдѣлъ Всерос. Союза Городовъ. Состояніе мукомольной промышленности осенью 1915 г., вып. II, стр. 7—8.

2) Труды экономическаго совѣщанія 3—4 янв. 1916 г., стр. 22.



мартъ—іюнь	115,2	321,5	82,3
іюль—окт.	109,9	330,2	75,1
нояб.—дек.	77,5	355,3	34,5
1918 г., янв.—мартъ	57,6	—	—

Въ первые мѣсяцы революціи, подѣ влияніемъ революціоннаго энтузіазма, работа желѣзныхъ дорогъ повысилась. Но уже съ апрѣля—мая начали дѣйствовать разрушительныя теченія. Какъ докладывалъ тов. министра путей сообщенія Л. А. Уструговъ въ первомъ засѣданіи Экономическаго Совѣта при Временномъ правительствѣ 21 іюля 1917 г., уже въ апрѣлѣ стало замѣчаться паденіе интенсивности труда желѣзнодорожныхъ рабочихъ, въ іюнѣ же это паденіе достигло такихъ размѣровъ, что стало главною причиною роста числа больныхъ паровозовъ на желѣзныхъ дорогахъ. Въ 1916 г. количество больныхъ паровозовъ было нормальное и не превышало 16%. Къ іюлю 1917 г. оно достигло 24,2% для всей сѣти, а на отдѣльныхъ дорогахъ достигало 50%. Главною причиною этого увеличенія былъ не ростъ процента порчи паровозовъ, а неудовлетворительный ремонтъ, производившійся только въ размѣрѣ 40—45% заданія. Благодаря паденію интенсивности труда и росту заработной платы, расходы по ремонту выросли въ чрезвычайной степени. На одной дорогѣ ремонтъ паровоза, обходившійся прежде въ 12—15 тыс. руб., въ серединѣ 1917 г. возросъ до 80—90 тыс. р. И эта стоимость ремонта получилась при платѣ рабочимъ 9 руб. въ день, тогда какъ въ морскомъ вѣдомствѣ плата эта достигаетъ 17 р. 60 к. <sup>1)</sup> Другою причиною упадка работы желѣзныхъ дорогъ явилась дезорганизація ихъ управленія. По справкѣ, данной Л. А. Уструговымъ, количество устраненныхъ высшихъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ съ 1 марта по начало іюля выражается цифрой около 1,000 чел.; всякое требованіе, чтобы работа исполнялась интенсивнѣе, было достаточно для того, чтобы это лицо было отстраняемо. Послѣ 1 марта остались только 5 или 6 начальниковъ дорогъ, которые занимали эти мѣста и до 1 марта. Мѣста уволенныхъ замѣщены

<sup>1)</sup> Стеногр. отчетъ засѣданія Экономич. Совѣта 21 іюля 1917 г., стр. 3—5, 8, 22, 25; засѣданія 9 авг. 1917 г., стр. 2.



были далеко не всѣ. На Казанской дорогѣ, по свѣдѣніямъ на 21 іюля, не было управляющаго дорогой съ первыхъ чиселъ марта, на Курской—мѣсяца два. Оставшіеся начальники только дѣлали видъ, что управляютъ, потому что они знаютъ, что за всякую попытку фактически управлять ихъ увольтъ съ дороги комитеты служащихъ.<sup>1)</sup> Комитеты эти стремились захватить распорядительную власть на желѣзныхъ дорогахъ въ свои руки, внося этимъ анархію въ дѣло управленія. Число служащихъ, отвлеченныхъ отъ своей непосредственной работы въ общественныя организаціи, главнымъ образомъ желѣзнодорожные комитеты, уже въ іюлѣ превышало 6,000 чел. Отвлечение отъ работы этихъ тысячъ наиболѣе толковыхъ, развитыхъ и энергичныхъ служащихъ не могло не ослабить работоспособности желѣзныхъ дорогъ.<sup>2)</sup> Къ чему привело это оригинальное „самоуправленіе“ на желѣзныхъ дорогахъ, можно судить по слѣд. примѣрамъ. На Курской ж. д. раньше оборотъ паровозовъ былъ отъ Москвы до Тулы и равнялся 183 верстамъ; послѣ революціи онъ былъ сокращенъ вдвое, отъ Москвы до Серпухова и отъ Серпухова до Тулы. Стремленіе къ сокращенію района обращенія объясняется желаніемъ по возможности сейчасъ же послѣ поѣздки, отдохнувъ 2-3 часа въ депо, вернуться обратно домой. Въ Красноярскѣ былъ уменьшенъ составъ поѣзда на 20%, безъ увеличенія коммерческой скорости,—это постановленіе было одною изъ главныхъ причинъ неполученія арміей и населеніемъ лѣтомъ и осенью 1917 г. грузовъ изъ Владивостока. Другіе транспортные рабочіе не отставали отъ желѣзнодорожниковъ. Въ Царицынѣ грузчики установили 8-часовой рабочей день, включивъ въ него 2 часа на обѣдъ и установивъ 15-минутный отдыхъ на каждый часъ работы; дѣйствительной работы, такимъ образомъ, въ этомъ 8-часовомъ рабочемъ днѣ было всего 4½ часа. И такъ какъ они вмѣстѣ съ тѣмъ не допускали работы на баржахъ въ нѣсколько смѣнъ, а линія причала въ Царицынѣ весьма ограниченная, то въ результатѣ царицынскіе порядки самымъ тяжелымъ образомъ отразились

<sup>1)</sup> Ibid., засѣданіе 21 іюля, стр. 7, 20, 24; 31 іюля, стр. 17.

<sup>2)</sup> Ibid., засѣданіе 21 іюля, стр. 6—7, 12; засѣданіе 31 іюля, стр. 15.



на работѣ всего волжскаго транспорта. Простой барки въ Царицынѣ достигалъ трехъ и болѣе недѣль; погрузка уменьшилась въ 10 разъ сравнительно съ 1916 г. Плата грузчикамъ на многихъ пристаняхъ уже въ іюлѣ достигала 25—30 к. съ пуда, что даетъ ежедневный заработокъ до 40 р. и 42 р. 80 к. <sup>1)</sup>

Подъ вліяніемъ всѣхъ этихъ моментовъ работа желѣзныхъ дорогъ сильно упала. Въ 1916 г. въ маѣ мѣсяцъ средній суточный пробѣгъ товарныхъ паровозовъ равнялся 71 верстѣ; въ августѣ и сентябрѣ былъ достигнутъ максимумъ—76 верстѣ. Въ 1917 г. пробѣгъ этотъ упалъ до 55 верстѣ. Въ маѣ 1916 г. средній суточный пробѣгъ товарныхъ вагоновъ равнялся 71 верстѣ, въ маѣ 1917 г.—55 верстамъ. <sup>2)</sup> Но первая половина 1917 г. была по желѣзнодорожному транспорту, какъ показываетъ приведенная выше табличка, довольно благополучной; до какой-же цифры упалъ пробѣгъ паровозовъ и вагоновъ въ ноябрѣ—декабрѣ 1917 г. и въ январѣ—мартѣ 1918 г.?

Къ системѣ кредита война предъявила еще большія требованія, чѣмъ къ желѣзнымъ дорогамъ. Какъ мы видѣли въ главѣ о расходахъ на войну и источникахъ ихъ покрытія, требованія, предъявленные войною, далеко превысили кредитныя силы страны, вслѣдствіе чего до революціи, за 31 съ чѣмъ-то мѣсяцъ войны было выпущено Государственнымъ Банкомъ въ обращеніе кредитныхъ билетовъ на 8,3 милліарда руб., а за революціонные мѣсяцы 1917 г., по 23 окт.—почти на 9 милліардовъ. Напряженныя требованія на деньги со стороны государства привели къ характерному измѣненію балансовъ нашихъ банковъ. Такъ, Государственному Банку для удовлетворенія нуждъ Государственнаго Казначейства пришлось напрячь всѣ свои силы. Текущій счетъ Государственнаго Казначейства, достигавшій до войны 400, 500 и даже 600 мил. руб., уже къ 1 сент. 1914 г. упалъ до 230,8 мил. руб., а къ 1 окт.—до 208,3 мил. руб.; вмѣстѣ съ тѣмъ чрезвычайно возрасли выдачи Государственному Казначейству въ счетъ будущихъ поступленій, съ 54,3 мил. руб. на 1 янв. 1914 г.

<sup>1)</sup> Ibid., засѣданіе 21 іюля, стр. 5, 7, 11—2, 17, 18; засѣданіе 22 іюля, стр. 3, 6, 7.

<sup>2)</sup> Ibid., засѣданіе 21 іюля, стр. 4.



достигшія къ 1 янв. 1915 г. 415,0 м. руб., къ 1 янв. 1916 г.— 603,5 м. руб., и къ 1 янв. 1917 г.—924,6 м. р. Возрасли также суммы, заложенные Государственнымъ Банкомъ въ правительственныя или, гарантированныя правительствомъ процентныя бумаги, въ формѣ ссуды или покупки. Съ другой стороны, сильно сократился учетъ торговыхъ векселей и выдача ссудъ подъ товары. Очень показательно сопоставленіе этихъ двухъ статей актива съ количествомъ вкладовъ, числящихся на текущемъ счету разныхъ лицъ и учреждений (мил. руб.):

		Текущ. счетъ разн. лицъ и учр.	Учетъ и векселей	Ссуды подъ то- вары.	Всего учета и ссудъ.	Болѣе или менѣе суммъ на тек. сч.
1913 г.,	1 янв.	201,2	539,0	126,6	665,6	+464,4
„	1 іюля	182,6	485,5	64,7	550,2	+367,6
1914 г.,	1 янв.	207,4	595,7	160,4	756,1	+548,7
„	1 іюля	184,7	406,1 <sup>1)</sup>	60,6	466,7 <sup>1)</sup>	+282,0
1915 г.,	1 янв.	441,2	618,8	110,1	728,9	+287,7
„	1 іюля	655,7	413,2	56,1	469,3	—186,4
1916 г.,	1 янв.	935,7	382,2	111,8	494,0	—441,7
„	1 іюля	1289,6	367,9	51,3	419,2	—875,8
1917 г.,	1 янв.	1795,4	231,5	44,8	276,3	—1519,1
„	1 іюля	2199,4	407,9	52,1	460,0	—1739,4
„	23 окт.	2491,7	500,1	90,2	590,3	—1901,4

До февраля 1915 г. Государственный Банкъ субсидировалъ изъ государственныхъ средствъ частную промышленность и торговлю; съ февраля этого года онъ началъ, напротивъ, частными средствами, притекающими въ видѣ вкладовъ на текущій счетъ, субсидировать Государственное Казначейство. Или, говоря словами З. С. Каценеленбаума въ „Трудахъ коммисіи по изученію современной дороговизны“,—„между тѣмъ какъ до войны Государственный Банкъ оперировалъ преимущественно со средствами казны и ими финансировалъ торговлю и промышленность, теперь, наоборотъ, банкъ опери-

1) Въ мартѣ—іюль 1914 г. вексельный портфель Госуд. Банка сильно сократился въ силу совершенно спеціальной причины,—сокращенія задолженности частныхъ банковъ въ связи съ реализаціей на французскомъ рынкѣ объединеннаго желѣзнодорожнаго займа.



преимущественно со средствами частных лиц и ими финансирует казну. Раньше через посредство Государственного Банка казна являлась кредиторомъ по отношенію къ хозяйственному обороту. Теперь через посредство того же Банка частно-хозяйственный оборотъ сталъ кредиторомъ казны).

Нѣсколько позже, въ апрѣлѣ 1915 г., подобный же пере-  
воротъ произошелъ и въ дѣятельности акціонерныхъ бан-  
ковъ коммерческаго кредита. Ихъ балансы даютъ намъ слѣд.  
сравненіе (въ мил. руб.):

	Вклады на тек. счетъ.	Учетъ векселей и торг. обяз.	Ссуды подъ то- вары и тов. док.	Всего учета и ссудъ.	Больше или меньше суммъ на тек. сч.
1914 г., 1 янв.	1786,1	2124,7	396,7	2521,4	+735,3
1 июля.	2012,6	2408,5	316,7	2725,2	+712,6
1915 г., 1 янв.	2161,9	2149,2	383,2	2532,4	+370,5
1 июля.	2723,7	2145,7	374,7	2520,4	-203,3
1916 г., 1 янв.	3298,2	2325,8	539,9	2865,7	-432,5
1 июля.	4461,5	2534,0	595,0	3129,0	-1332,5
1917 г., 1 янв.	6122,2	2947,0	727,8	3674,8	-2447,4
1 апр.	6900,0	3335,5	853,0	4188,5	-2711,5

Причина этого рѣзкаго измѣненія дѣятельности и Госу-  
дарственного, и акціонерныхъ банковъ лежитъ во все расту-  
щей колоссальной затратѣ ихъ средствъ на субсидированіе  
правительства. Такъ, на различныя операціи съ правитель-  
ственными и гарантированными правительствомъ процентны-  
ми бумагами—покупку, ссуды, текущіе счета и корреспондент-  
скіе счета loro,—ими было затрачено (въ мил. руб.) на 1 чис-  
ло мѣсяца:

	1913—4.		1914—5.		1915—6.	
	Гос. б.	Акц. б.	Гос. б.	Акц. б.	Гос. б.	Акц. б.
январь . . . . .	286,2	366,6	222,0	403,7	688,5	1322,7
августъ . . . . .	271,7	359,9	360,8	388,9	646,5	1326,4
сентябрь . . . . .	298,8	378,5	319,6	409,5	752,1	1479,3
октябрь . . . . .	331,1	379,7	307,3	498,7	866,3	1519,3

З. С. Каценеленбаумъ, Война и русскій рубль, Труды комиссіи  
по изученію современной дороговизны, т. III, стр. 14.



ноябрь . . . . .	291,9	389,6	329,8	586,0	697,1	1506,4
декабрь . . . . .	285,5	383,9	399,3	670,3	996,5	1717,5
январь . . . . .	310,5	371,2	403,2	680,2	906,8	1627,7
февраль . . . . .	290,8	383,0	325,3	712,9	700,8	1719,4
мартъ . . . . .	186,4	385,3	304,7	717,2	600,1	1857,5
апрѣль . . . . .	186,4	388,1	403,0	870,2	730,5	2109,8
май . . . . .	186,4	402,8	339,1	938,2	845,8	2328,0
іюнь . . . . .	209,2	398,0	703,6	1272,5	899,9	2422,1

	1916—7.		1917.
	Гос. б.	Акц. б.	Госуд. банкъ
іюль . . . . .	715,3	2512,0	1668,2
августъ . . . . .	609,6	2551,1	1612,9
сентябрь . . . . .	597,8	2809,5	1754,1
октябрь . . . . .	532,4	3171,3	1794,1
ноябрь . . . . .	547,7	3471,5	1685,2 <sup>1)</sup> .
декабрь . . . . .	679,7	3544,3	—
январь . . . . .	681,4	3450,1	—
февраль . . . . .	789,8	3587,4	—
мартъ . . . . .	774,8	3699,6	—
апрѣль . . . . .	889,1	3753,7	—
май . . . . .	1115,1	—	—
іюнь . . . . .	1533,3	—	—

Учетъ краткосрочныхъ обязательствъ государственнаго казначейства Государственнымъ Банкомъ въ эту таблицу нами не включенъ, такъ какъ онъ производился за счетъ выпуска кредитныхъ билетовъ и представляетъ собою, слѣдовательно, операцію эмиссіоннаго характера; напротивъ, учетъ этихъ обязательствъ акціонерными банками, поскольку о немъ имѣются свѣдѣнія, включенъ въ таблицу, такъ какъ между операціями съ краткосрочными обязательствами и другими правительственными бумагами для акціонерныхъ банковъ нѣтъ по существу никакой разницы, кромѣ ихъ краткосрочности. Таблица эта показываетъ, какимъ крупнымъ источникомъ средствъ явились акціонерные банки для правительства въ годы войны.

Несомнѣнно, такое отвлеченіе средствъ на нужды госу-

1) На 23 окт.



дѣйстви не могло не отразиться на интересахъ промышленности и торговли. Однако, сокращеніе кредита причинило народному хозяйству гораздо меньше вреда, чѣмъ разстройство желѣзнодорожнаго транспорта.

Низкій уровень учетнаго процента (5—6%), державшійся въ теченіе всей войны, свидѣтельствуетъ о томъ, что недостатка свободныхъ денежныхъ средствъ для учета векселей не ощущалось. Поэтому, сокращеніе торгово-промышленнаго кредита было не одною изъ причинъ, а слѣдствіемъ сокращенія промышленной дѣятельности и торговыхъ оборотовъ. Затѣмъ, спеціальною причиною сокращенія кредита было паденіе довѣрія.

Въ началѣ войны на рынкахъ всѣхъ участвующихъ въ войнѣ государствъ и даже нѣкоторыхъ нейтральныхъ разразилась паника. Мобилизація сразу вызвала огромный спросъ на деньги. Лица, призванные на войну, нуждались въ деньгахъ для ликвидаціи обязательствъ и для обезпеченія остающихся семей. Предпринимателямъ и торговцамъ нужны были деньги для расчета съ призванными служащими и рабочими. Широкая публика стремилась запастись деньгами на всякій случай. Подъ вліяніемъ всѣхъ этихъ моментовъ въ первыя же недѣли войны во всѣхъ кредитныхъ учрежденіяхъ обнаружился рѣзкій отливъ вкладовъ. Такъ, въ сберегательныхъ кассахъ и на текущемъ счету въ акціонерныхъ банкахъ коммерческаго кредита состояло вкладовъ (въ милл. руб.):

	Сберегат. кассы.	Акц. банки.	Всѣ частн. кред. учр.
1914 г., 1 іюня	1691,9	2039,8	3630,5
„ 1 іюля	1704,2	2012,6	3591,3
„ 1 августа	1663,1	1814,7	3393,3
„ 1 сентября	1673,2	1902,6	3305,0
„ 1 октября	1699,0	1947,3	3234,5
„ 1 ноября	1720,7	2027,4	3441,7

Какъ показываютъ эти цифры, къ первому августа отливъ вкладовъ достигъ, по сравненію съ 1 іюля, 239 мил. руб.; лишь къ 1 ноября количество вкладовъ превысило ихъ уровень на 1 іюля. Банки не сумѣли справиться съ этимъ отливомъ вкладовъ и растерялись. Хорошее описаніе дѣйствій



акціонерныхъ банковъ въ это время мы находимъ въ изданіи министерства финансовъ „Народное хозяйство въ 1914 г.“:

„Хотя политическій кризисъ, предшествовавшій войнѣ, длился около 2 недѣль, результаты его, выразившіеся въ явленіи великой европейской войны, явились для русскаго денежнаго рынка полною неожиданностью... Въ этотъ острый моментъ нужды подавляющая часть провинціальныхъ банковыхъ отдѣленій обладала лишь „нормальными ресурсами“, т.-е. такими кассовыми резервами, размѣръ которыхъ былъ рассчитанъ на текущіе ординарные платежи и уже никакъ не на покрытіе запросовъ чрезвычайнаго характера. При указанныхъ обстоятельствахъ „нормальные“ ресурсы были сразу исчерпаны, далеко не ослабивъ громаднаго груза предъявленныхъ требованій. Закрытіе биржи, въ свою очередь, исключало для банковъ возможность получить добавочныя средства путемъ продажи  $\%$  бумагъ и экзекуціи кліентскихъ онкольныхъ счетовъ. А объявленіе мораторія, распространеннаго на большое число губерній, лишало надежды на быстрое высвобожденіе суммъ, завязанныхъ въ многомилліонныя вексельныя операціи. Какъ результатъ сложившихся такимъ образомъ обстоятельствъ, явилось рѣзкое сжатіе банками активной дѣятельности, т.-е. обычный источникъ, изъ котораго торгово-промышленный міръ черпалъ необходимыя средства, оказался почти закрытымъ. А вѣдь далеко не всѣ фирмы, нуждавшіяся въ деньгахъ, имѣли ихъ на вкладахъ въ банковыхъ учрежденіяхъ,—многія изъ нихъ могли получать оборотные ресурсы лишь путемъ учета, и это тѣмъ болѣе, что рынокъ цѣнныхъ бумагъ не функціонировалъ. Отсюда—растерянность и пессимистическая оцѣнка общаго финансоваго положенія. Естественная въ условіяхъ мобилизаціи выемка вкладовъ получала стимулъ извнѣ, т.-е. къ требованіямъ на вклады, вытекавшимъ изъ объективной хозяйственной необходимости, прибавились требованія, обусловленные внезапною утратой довѣрія къ данному банковому учрежденію. Зарегистрированы также случаи (на югѣ), когда банки ограничивались выдачей 5—10 тыс. р. фирмамъ, имѣвшимъ у нихъ милліонныя вклады, тѣмъ самымъ усиливая недовѣріе къ создавшемуся положенію. Въ особенности тяжело приходи-



лось обществамъ взаимнаго кредита, не рѣдко вынуждавшимъ, по причинѣ отказа въ поддержкѣ со стороны банковъ и отсутствія средствъ, прекращать выдачу вкладовъ,—названная учрежденія, по обыкновенію, имѣли дѣло съ наиболѣе неустойчивой и легко воспринимающей всякіе призрачные страхи кліентурой. Растерянность, первоначально проявившаяся на верхахъ дѣлового міра, такимъ образомъ быстро перекинулась на низы, гдѣ, осложнившись, превратилась въ панику, которая охватила обширную полосу Россіи. Наибольшей интенсивности она достигла въ западныхъ и прибалтійскихъ районахъ, а также на югѣ и юго-востокѣ; въ менѣе рѣзкихъ формахъ она проявилась въ центральной Россіи; замѣтною растерянностью были отмѣчены также столичныя губерніи, сѣверъ, сѣверо-востокъ, Западная Сибирь и Кавказъ; внѣ кризиса остались лишь отдѣльные пункты сѣвера, Восточная Сибирь и Средняя Азія <sup>1)</sup>“.

На помощь частнымъ кредитнымъ учрежденіямъ пришелъ Государственный Банкъ, путемъ переучета векселей и перезалога процентныхъ бумагъ. 425 мил. руб., выданные Госуд. Банкомъ, ликвидировали кризисъ. Тѣмъ не менѣе растерянность, проявленная руководителями частныхъ банковъ на мѣстахъ, поставила многія предпріятія, не располагавшія къ этому времени достаточною кассовою наличностью или крупными суммами на текущихъ счетахъ, въ очень тяжелое положеніе. Въ наиболѣе трудномъ положеніи очутились средніе и мелкіе предприниматели, для которыхъ всѣ источники кредита оказались временно закрытыми <sup>2)</sup>. Всѣ торговыя сдѣлки начали совершаться на наличныя, довѣріе исчезло съ рынка.

Потомъ хозяйственная жизнь постепенно приспособилась къ условіямъ военнаго времени: начали возникать новыя промышленныя предпріятія, возобновился въ незначительныхъ размѣрахъ учетъ торговыхъ векселей.

Когда паника была ликвидирована, былъ выработанъ ме-

---

<sup>1)</sup> Народное хозяйство въ 1914 г., статья В. М-ва: Международный денежный рынокъ и биржи, стр. 444—5.

<sup>2)</sup> Хозяйственная жизнь и экономическое положеніе населенія Россіи за первые 9 мѣсяцевъ войны, 1916, стр. 94, 95.



иниизмъ финансированія военныхъ расходовъ, дававшій въ 1915—1916 гг. довольно большія средства путемъ учета кратко-срочныхъ обязательствъ и размѣщенія внутреннихъ займовъ. Послѣ революціи и послѣдовавшаго за нею чрезвычайнаго повышенія заработной платы обнаружились новыя теченія въ области народнаго кредита. Замедлился темпъ роста вкладовъ въ госуд. сберегательныхъ кассахъ; въ коммерческихъ банкахъ количество новыхъ вкладовъ упало въ четыре раза. Сильно упала сберегательная способность торгово-промышленнаго класса; одновременно значительно возросла его нужда въ кредитѣ. Въ результатѣ, операціи коммерческихъ банковъ съ правительственными бумагами сначала приостановились въ своемъ ростѣ, а потомъ начали сокращаться. По свидѣтельству А. Н. Гурьева, „необычайно поднявшіяся рабочія платы и жалованья служащихъ порождаютъ чрезвычайный спросъ торгово-промышленныхъ сферъ на наличныя кассовыя средства. Производимыя для этихъ цѣлей снятія суммъ съ банковыхъ вкладовъ и текущихъ счетовъ и представляемыя къ банкамъ требованія объ увеличеніи оборотныхъ кредитовъ порождаютъ требованія коммерческихъ банковъ къ Госуд. банку о субсидированіи кассы. Государственный банкъ, самъ обладая ничтожною кассовою наличностью, можетъ лишь переадресовывать эти требованія къ печатному станку“ <sup>1)</sup>. Таково было положеніе денежнаго рынка въ сентябрѣ 1917 г. Изъ другого источника мы знаемъ, что количество кратко-срочныхъ обязательствъ въ портфеляхъ петроградскихъ банковъ сильно упало въ это время <sup>2)</sup>:

1917 г., 1 марта.....	1,472,7 м. руб.
” 1 мая .....	1.615,9 ”
” 1 іюня.....	1.208,2 ”
” 1 іюля .....	1.052,5 ”
” 1 августа .....	972,2 ”
” 1 сентября.....	981,6 ”

Операціи акціонерныхъ банковъ съ процентными бумагами, негарантированными правительствомъ, за первые два

<sup>1)</sup> Вѣстникъ Финансовъ, 1917, № 39, стр. 364—5.

<sup>2)</sup> Вѣстникъ Финансовъ, 1917, № 38, стр. 334.



войны совершенно не изменились: какъ послѣдніе мѣ-  
 сяцы до войны, такъ и все это время эта статья банковскаго  
 актива колебалась около 1600 милл. руб., и начала расти  
 только лѣтомъ 1916 г., очевидно, подъ вліяніемъ нужды про-  
 мышленныхъ предпріятій въ деньгахъ, вызванной значитель-  
 нымъ повышеніемъ заработной платы съ Пасхи 1916 г. Такъ,  
 на покупку, ссуды, спеціальныя текущіе счета и корреспондент-  
 скіе счета лого, обеспеченные негарантированными цѣнными  
 бумагами, банками было затрачено мил. руб.:

1916 г., 1 іюня..	1590,9	1916 г., 1 дек...	1939,3
" 1 іюля..	1669,5	1917 г., 1 янв...	1961,5
" 1 авг....	1697,3	" 1 февр.	2336,7
" 1 сент..	1749,3	" 1 марта.	2469,9
" 1 окт...	1817,6	" 1 апр...	2675,5
" 1 нояб..	1896,9	—	—

Вліяніе роста заработной платы съ весны 1916 г. можно  
 прослѣдить и на операціяхъ акціонерныхъ банковъ съ ве-  
 кселями, имѣющими 2 и болѣе подписи, и торговыми обяза-  
 тельствами,—ихъ учетъ, спеціальныхъ текущихъ счетахъ, ими  
 обеспеченныхъ, и корреспондентскихъ счетахъ лого,—за вы-  
 четомъ, конечно, учета краткосрочныхъ обязательствъ госу-  
 дарственнаго казначейства, поскольку этотъ учетъ указы-  
 вается въ балансахъ банковъ. На эту операцію акціонерными  
 банками коммерческаго кредита было затрачено мил. рублей  
 на первое число cadaго мѣсяца.

	1913—4 г.	1914—5 г.	1915—6 г.	1916—7 г.
іюль.....	2042,9	2408,5	2145,7	2534,0
августъ ....	2075,2	2469,2	2214,7	2582,9
сентябрь ..	2106,8	2439,8	2204,6	2654,2
октябрь ...	2110,5	2370,3	2296,1	2781,6
ноябрь ....	2150,0	2279,8	2304,8	2723,6
декабрь ...	2098,1	2214,8	2288,2	2823,3
январь .....	2124,7	2149,2	2325,8	2947,0
февраль....	2160,1	2144,2	2283,7	3121,7
мартъ .....	2194,4	2143,6	2300,3	3226,9
апрѣль.....	2254,4	2136,5	2328,6	3335,5
май.....	2282,1	2157,9	2382,6	
іюнь.....	2361,7	2155,5	2448,0	



За первое полугодіе войны учетъ и др. операціи съ торговыми векселями упали съ 2408,5 м. р. до 2149,2 м. р., стояли все второе полугодіе на этой высотѣ, достигнувъ къ его концу 2145,7 м. р., въ теченіе третьяго полугодія возрасли до 2325,8 м. р. и къ концу четвертаго полугодія до 2534,0 м. р. Получается картина, рисуемая намъ нѣкоторую депрессию и застой торгово-промышленной дѣятельности, но никоимъ образомъ не панику въ началѣ войны и, затѣмъ, вытѣсненіе векселя сдѣлками на наличныя; и лишь съ лѣта 1916 г. наблюдается значительный ростъ учетной операціи. Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ „Вѣстникѣ Финансовъ“ мы находимъ указаніе, что, по опредѣленію банковыхъ круговъ, количество учетнаго матеріала на рынкѣ сократилось приблизительно <sup>1)</sup>:

Къ концу 1914 г. ....	на 10%
„ „ 1915 г. ....	„ 50
„ „ 1916 г. ....	„ 75—80

Это противорѣчіе объясняется отчасти двумя обстоятельствами. Во-первыхъ, въ портфеляхъ всѣхъ банковъ имѣется большое количество иммобилизованныхъ мораторныхъ векселей. Во-вторыхъ, съ теченіемъ времени чисто товарные векселя начали въ общей массѣ векселей попадаться все рѣже, при чемъ за ихъ счетъ возрасло количество векселей финансовыхъ, дѣловыхъ, дружескихъ и т. п., выдаваемыхъ большею частью для полученія оборотныхъ средствъ, а иногда средствъ на капитальныя затраты <sup>2)</sup>. Эти два момента, въ особенности мораторій, совершенно оторвали вексельный портфель банковъ отъ торговаго оборота. По свидѣтельству управляющаго Государственнымъ Банкомъ И. П. Шипова въ засѣданіи Экономическаго Совѣта при Временномъ Правительствѣ 3 авг. 1917 г., „краткосрочные товарные векселя все болѣе и болѣе исчезаютъ изъ оборота. Финансовые векселя есть, есть очень надежные, а коммерческія сдѣлки большею частью стали переходить на расчетъ наличными“.

<sup>1)</sup> Вѣстникъ Финансовъ, 1916 г., № 29, стр. 95; ср. также № 5, стр. 158; № 17, стр. 177; Торгово-Пром. Газета, 1916, №№ 2 и 94; 1917 г., № 6.

<sup>2)</sup> Хозяйственная жизнь и эконом. положеніе, стр. 98, 99.



Большія сомнѣнія вызываютъ и примѣрные оцѣнки „Вѣстника Финансовъ“.

Мы считаемъ, поэтому, что о состояніи торгово-промышленнаго кредита можно судить исключительно только по оборотамъ расчетныхъ отдѣловъ при учрежденіяхъ Государственнаго Банка. Общая сумма требованій, предъявленныхъ одними участниками къ другимъ, въ милліонахъ рублей, измѣнялась по мѣсяцамъ слѣд. образомъ:

	1913—4 г.	1914—5 г.	въ % отъ 1913—4 г.	1915—6 г.	въ % отъ 1913—4 г.	1916—7 г.	въ % отъ 1913—4 г.
іюль.....	1762	1599	90,7	1690	95,9	2726	154,7
августъ.....	1949	857	44,0	1888	96,9	3424	175,7
сентябрь.....	2067	1106	53,5	1937	93,7	3558	172,1
октябрь.....	2039	1274	62,5	2042	100,1	3865	189,6
ноябрь.....	1995	1335	66,2	2192	109,9	3788	189,9
декабрь.....	1630	1241	76,1	2119	130,0	4114	252,4
январь.....	1966	1350	68,7	2118	107,7	4550	231,4
февраль.....	1975	1586	80,3	2328	117,9	4441	224,9
мартъ.....	1972	1521	77,1	2891	146,6	4327	219,4
апрѣль.....	1650	1672	101,3	2189	132,7	3782	229,2
май.....	1937	1802	93,0	2335	120,5	4427	228,5
іюнь.....	2128	1620	76,1	2897	136,1	5004	235,2
1-е полуг. ....	11.442	7412	64,8	11.868	103,7	21.475	187,7
2-е полуг. ....	11.628	9551	82,1	14.758	126,9	26.531	228,2
весь годъ.....	23.070	16.963	73,5	26.626	115,4	48.006	207,7

Въ іюлѣ 1917 г. сумма требованій достигла 4.399,7 м. руб. Въ началѣ войны, подъ вліяніемъ паники, количество предъявляемыхъ въ расчетныхъ отдѣлахъ требованій сразу упало болѣе, чѣмъ на половину (въ 1914 г.); затѣмъ, постепенно, количество кредитныхъ сдѣлокъ начало расти и въ октябрѣ 1915 г. сравнялось съ ихъ размѣрами до войны, а къ 1 января 1917 г., къ концу пятого полугодія войны, превысило эту норму болѣе, чѣмъ въ два раза. При оцѣнкѣ народно-хозяйственнаго значенія этого роста кредитныхъ сдѣлокъ не надобно упускать изъ виду, что за эти два съ половиной



года сильно возросла цѣна всѣхъ товаровъ, а цѣна рубля—упала, благодаря чему ростъ сдѣлокъ въ 2 раза по денежной оцѣнкѣ въ дѣйствительности означаетъ ихъ уменьшеніе, по количеству матеріальныхъ продуктовъ, на 10—20%.

Особаго вниманія въ большихъ акціонерныхъ банкахъ заслуживаютъ ихъ операціи съ товарами и товарными документами, — выдачи подъ ихъ залогъ, спеціальныя текущіе счета, ими обезпеченные, и корреспондентскіе счета loro. Операціи эти даютъ слѣд. цифры въ мил. руб. на первое число каждаго мѣсяца:

	1913—4 г.	1914—5 г.	въ % отъ 1913—4 г.	1915—6 г.	въ % отъ 1913—4 г.	1916—7 г.	въ % отъ 1913—4 г.
іюль .....	289,5	316,7	109,3	374,7	129,4	595,0	205,5
августъ .....	278,9	297,2	106,6	364,0	130,5	593,5	212,8
сентябрь .....	294,6	280,9	95,3	362,8	123,2	586,2	199,0
октябрь .....	339,2	296,3	87,4	400,0	117,9	622,2	183,4
ноябрь .....	371,7	334,5	90,0	442,2	119,0	667,7	179,6
декабрь .....	386,4	359,3	93,0	491,6	127,2	697,2	180,4
январь .....	396,7	383,2	96,6	539,9	151,2	727,8	183,5
февраль .....	397,2	400,0	100,7	577,1	145,3	758,6	191,0
мартъ .....	382,8	407,3	106,4	585,8	153,0	794,2	207,5
апрѣль .....	354,9	398,6	112,3	584,5	164,7	853,0	240,4
май .....	347,4	386,4	111,2	590,6	170,0		
іюнь .....	337,1	382,8	113,6	589,9	175,0		

Паника въ началѣ войны, какъ оказывается, не оказала почти никакого вліянія на товарныя операціи банковъ. Въ сентябрѣ 1914 г.—январѣ 1915 г. наблюдается нѣкоторое ихъ сокращеніе сравнительно съ временемъ до войны, процентовъ на 7—8 въ среднемъ; затѣмъ количество ихъ быстро растетъ, достигая въ четвертое полугодіе войны 160% до-военнаго времени, а въ началѣ пятого полугодія—превзойдя 200%.

Такимъ образомъ, товарныя операціи пошли совсѣмъ инымъ путемъ, чѣмъ учетныя. Паденіе довѣрія на рынкѣ, сокращая учетную операцію, развивало товарную: товаръ—обезпеченіе, не зависящее отъ довѣрія къ лицу или пред-



пріятію, притомъ, при всеобщей тенденціи цѣнъ къ росту, обезпеченіе весьма надежное, первоклассное. Большое количество свободныхъ средствъ, созданное необычайнымъ ростомъ вкладовъ, заставляло банки искать выгоднаго ихъ помѣщенія; оно и было найдено въ товарныхъ операціяхъ. Вся рыночная конъюнктура военнаго времени, — паденіе довѣрія, разстройство транспорта, ростъ цѣнъ, — толкало банки въ эту сторону. Такъ, напр., „въ районѣ ближайшаго тыла арміи, особенно на югѣ, затрудненія транспорта, не позволяющія прибѣгать къ частому возобновленію запасовъ товаровъ, и обременительность наличнаго расчета при покупкѣ крупныхъ партій товаровъ создали своеобразную операцію авансовыхъ ссудъ, производимую частными банками. Сущность этой операціи заключается въ слѣдующемъ: оптовый торговецъ вносить въ банкъ не болѣе 20% стоимости товара, банкъ выписываетъ требуемый товаръ за свой счетъ и на свое имя, складываетъ его по полученіи въ свои помѣщенія и по мѣрѣ выкупа отпускаетъ товаръ заказчику по частямъ. Такимъ образомъ, торговцы, выписавъ крупную партію товара, страхуютъ себя вмѣстѣ съ тѣмъ отъ дальнѣйшаго повышенія цѣнъ. Въ этой операціи, слѣдовательно, разрѣшеніе ссуды банкомъ предшествуетъ сдѣлкѣ купли-продажи, а не слѣдуетъ за ней, какъ въ обычныхъ подтоварныхъ ссудахъ“<sup>1)</sup>.

Подобная форма кредитной сдѣлки, конечно, чрезвычайно выгодна для кліентовъ банка. Она не только страхуетъ оптоваго торговца отъ повышенія цѣнъ на нужные ему товары, но и позволяетъ ему обратить въ свою пользу весь тотъ ростъ цѣнъ на закупленную съ помощью банка партію, который будетъ имѣть мѣсто отъ момента покупки до момента продажи. Наконецъ, подобное пользованіе складами банковъ позволяетъ оптовымъ торговцамъ выдерживать товары до установленія хорошихъ на нихъ цѣнъ и, даже, намѣренно снимать съ рынка большія партіи товаровъ для повышенія цѣнъ. Другими словами, эта кредитная операція открываетъ широкій просторъ для спекуляціи. Съ другой стороны, подобныя сдѣлки были очень выгодны банкамъ, такъ какъ да-

<sup>1)</sup> Хозяйственная жизнь и экономическое положеніе, стр. 84.



вали возможность вполне надежнаго помѣщенія ихъ свободныхъ средствъ. Но выгоды, которыя приносили эти закупочныя операціи въ кредитъ ихъ кліентамъ, естественно толкали банки на путь производства этихъ операцій за свой счетъ. Содѣйствіе спекуляціи оптовыхъ торговцевъ привело ихъ къ спекуляціи за собственный счетъ.

Конечно, товарныя операціи банковъ не являются непременно спекулятивными, и нельзя считать счета по этимъ операціямъ товарно-спекулятивными счетами, какъ это дѣлаетъ П. П. Гензель <sup>1)</sup>; но нѣкоторая часть этихъ счетовъ носитъ несомнѣнно спекулятивный характеръ. По своимъ сравнительно незначительнымъ размѣрамъ, эти операціи банковъ не могли имѣть опредѣляющаго вліянія на цѣны,—не въ спекулятивной дѣятельности банковъ главная причина современной дороговизны; однако, на ростъ цѣнъ нѣкоторыхъ товаровъ они могли оказать замѣтное вліяніе.

Такъ, напр., банки несомнѣнно занимались спекуляціей съ сахаромъ <sup>2)</sup>. Есть указанія на спекуляцію съ хлѣбомъ, мясомъ, масломъ, кожами, разными металлами, даже мануфактурой. Въ Саратовѣ, напр., какъ рассказывалъ А. М. Масленниковъ въ Госуд. Думѣ, наблюдалось слѣдующее: „Наши торговцы, конечно, учитывавшіе всѣ обстоятельства войны должнымъ образомъ, подняли цѣны на всѣ предметы. Ну, торговали, жертвовали на нужды арміи, но дѣло шло, такъ сказать, по хорошему. Вдругъ являются новыя лица во всѣ эти магазины и прямо заявляютъ.—„не желаете ли продать весь вашъ магазинъ и убраться отсюда?“ Первое время подобныя предложенія казались странными, но когда были предложены людямъ очень выгодныя условія, то, конечно, они на нихъ пошли, а когда эти магазины оптомъ были скуплены, то цѣна была поднята сразу на такую чудовищную высоту, при которой прежнія цѣны казались ничтожными. Изъ губерній это перекинулось въ уѣзды, изъ уѣздовъ

<sup>1)</sup> Труды комиссіи по изученію современной дороговизны, вып. III, стр. 254.

<sup>2)</sup> Труды комиссіи по изученію современной дороговизны, вып. II, ст. А. А. Соколова, стр. 161—3.



дальше, словомъ, въ короткое время, вся Россія испытала этотъ подъемъ цѣнъ. Кто же эти невѣдомые господа, явившіеся такими искуителями нашихъ торговцевъ? Оказалось, что это и были подставныя лица нѣкоторыхъ нашихъ банковъ, которые изъ настоящей войны желаютъ создать себѣ «живу»<sup>1)</sup>. Государственная Дума, въ засѣданіяхъ 10 и 24 марта 1916 г., обязала министра финансовъ принять всѣ записки отъ него мѣры для энергичной борьбы съ незаконной и вредной спекуляціей нѣкоторыхъ коммерческихъ банковъ въ торговлѣ продуктами первой необходимости и необходимыми для обороны, а правительство въ цѣломъ—принять самыя серьезныя мѣры къ обузданію спекулятивной дѣятельности нѣкоторыхъ банковъ, искусственно поднимающихъ чрезмѣрныя цѣны на предметы первой необходимости.

На торговлю вліяніе войны было совсѣмъ иного рода, чѣмъ на желѣзнодорожный транспортъ и кредитъ. Война не предъявила никакихъ требованій къ торговой организаціи страны; отвлеченіе же массы продуктовъ на нужды арміи и предприятий, работающихъ на армію, сокращеніе производства и предложенія товаровъ на рынокъ, разстройство транспорта,—всѣ эти причины привели къ тому, что массы товаровъ, поступавшія въ торговый оборотъ въ годы войны, сильно сократились сравнительно съ довоеннымъ временемъ. Такимъ образомъ, въ странѣ образовался избытокъ торговыхъ силъ и средствъ. Вліяніе войны на ходъ торговыхъ дѣлъ выразилось главнымъ образомъ въ томъ, что уже съ конца перваго полугодія начался непрерывный и безудержный ростъ цѣнъ на всѣ товары, а съ середины второго полугодія обнаружился абсолютный недостатокъ нѣкоторыхъ продуктовъ. Первый толчекъ къ росту цѣнъ былъ данъ отвлеченіемъ почти всѣхъ транспортныхъ средствъ на нужды войны во время первой мобилизаціи.

Въ это время, съ іюля по середину октября 1914 г., почти никакихъ перевозокъ грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ не производилось. Въ остальные мѣсяцы 1914 г. перевозки эти

<sup>1)</sup> Стеногр. отчетъ засѣданія Госуд. Думы 24 марта 1916 г., стр. 3921—2.



производились въ сокращенномъ размѣрѣ, такъ что въ результатѣ за вторую половину 1914 г. размѣры перевозокъ грузовъ дали общее сокращеніе по крайней мѣрѣ на 2 миллиарда пудовъ сравнительно съ тѣмъ ихъ количествомъ, которое перевозилось въ этотъ періодъ въ прежніе годы. Естественнымъ слѣдствіемъ этого явилось сокращеніе запасовъ во всѣхъ потребительскихъ центрахъ примѣрно на то же самое количество, — тѣхъ запасовъ, которые не только обезпечиваютъ потребности промышленныхъ предпріятій и населенія, но и служатъ естественнымъ регуляторомъ цѣнъ на различные продукты. Безъ большого количества запасовъ, постоянно давящихъ на рынокъ и выравнивающихъ случайныя колебанія въ спросѣ и предложеніи, не можетъ быть устойчивыхъ цѣнъ. Опустошеніе товарныхъ складовъ погнало цѣны въ гору. Другимъ моментомъ, сильно повліявшимъ на положеніе торговыхъ дѣлъ, было эвакуаціонное движеніе въ іюль—сентябрѣ 1915 г. Оно окончательно уничтожило всѣ запасы въ потребительныхъ районахъ. Временное замѣшательство въ первые дни войны въ области внутренняго торговаго оборота быстро смѣнилось твердымъ и повышательнымъ настроеніемъ. Постоянное превышеніе спроса надъ предложеніемъ вызывало непрерывный ростъ цѣнъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, позволило торговцамъ распродать всѣ запасы, не исключая оставшейся отъ прошлыхъ сезоновъ и испорченной заваля по цѣнамъ, повышеннымъ отъ 30 до 100% и даже выше. Уменьшеніе торговыхъ оборотовъ по количеству отпускаемыхъ товаровъ съ избыткомъ покрывалось для торговцевъ высокими расцѣнками, давшими имъ громадныя барыши и позволившими тѣмъ изъ нихъ, которые имѣли къ моменту мобилизации большіе запасы товаровъ, удвоить и даже утроить свои оборотные капиталы. Такимъ образомъ, положеніе оптовыхъ торговцевъ было блестящимъ. Несравненно хуже было положеніе розничныхъ торговцевъ, въ большинствѣ не имѣющихъ никакихъ запасовъ товаровъ. Паденіе довѣрія привело къ тому, что оптовые торговцы закрыли кредиты или значительно сократили открытые счета большинству своихъ постоянныхъ покупателей и потребовали покрытія за ранѣ забраннй товаръ. Часть розничныхъ торговцевъ, болѣе состоятель-



приспособилась къ этой торговлѣ на наличныя; но тѣ торговцы, которые работали безъ собственнаго оборотнаго капитала исключительно въ кредитъ, должны были прекратить торговлю и уступить мѣсто болѣе сильнымъ капиталомъ конкурентамъ <sup>1)</sup>).

Непрерывный ростъ цѣнъ на всѣ товары сильно способствовалъ спекуляціи на повышение, дѣлая ее безпроигрышной. Оптовые торговцы, располагающіе складами, при непрерывномъ и стремительномъ ростѣ цѣнъ на товары и паденіи курса рубля, несомнѣнно, должны были стараться задержать товары на своихъ складахъ, такъ какъ всякая отсрочка продажи на нѣсколько дней давала имъ лишнюю прибыль; этими сокращеніями предложенія они въ однихъ случаяхъ невольно, а въ другихъ намѣренно гнали цѣны еще выше. Съ другой стороны, прогрессирующее обезцѣненіе рубля заставляло торговцевъ всѣ свободныя деньги немедленно помѣщать въ товары, чтобы избѣжать потери на паденіи курса на внутреннемъ рынкѣ; это порождало усиленный спросъ. Вообще, при пониженіи цѣны денегъ всѣ промышленники и торговцы изъ простаго чувства самосохраненія вынуждены избѣгать денежной формы храненія своихъ капиталовъ и стремиться держать ихъ въ формѣ товаровъ или недвижимаго имущества, создавая тѣмъ самымъ усиленный спросъ и еще болѣе вздувая цѣны. Напротивъ, розничные торговцы, не имѣющіе собственныхъ складовъ, участвовали въ спекуляціи въ гораздо меньшей мѣрѣ. Но они являются послѣднимъ звеномъ въ производительно-распределительной цѣпи капиталистическаго общества; потребитель имѣетъ дѣло непосредственно только съ розничнымъ торговцемъ и лишь черезъ него, посредственно—со всѣми выше стоящими участниками этой цѣпи, оптовыми торговцами, фабрикантами и землевладельцами. И такъ какъ среднему обывателю недоступенъ анализъ причинъ современной дороговизны, то всю вину за нее онъ сваливаетъ прежде всего на спекуляцію розничныхъ

<sup>1)</sup> Хозяйственная жизнь и экономическое положеніе, стр. 82—85; О вліяніи войны на нѣкоторыя стороны экономической жизни Россіи, стр. 309.



торговцевъ. Это—одна изъ самыхъ излюбленныхъ обывательскихъ теорій.

Практическимъ выраженіемъ этого убѣжденія въ виновности торговцевъ были погромы. Крупнѣйшіе изъ нихъ были въ Астрахани 8—9 сент. 1915 г., Баку 14—16 февр. 1916 г., Красноярскѣ 7 мая, черезъ недѣлю въ с. Рыбномъ, Канскаго у., Енисейской губ., въ маѣ же въ Оренбургѣ, потомъ въ Кубанской обл. Теоретическимъ выраженіемъ служить усиленное подчеркиваніе спекулятивной дѣятельности торговцевъ въ печати, какъ повременной, такъ и въ брошюрахъ и даже специальныхъ изслѣдованіяхъ, начиная съ многотомной „Будущей войны“ И. С. Бліоха <sup>1)</sup>. Разъ ставъ на путь объясненія современной дороговизны дѣйствіями спекулянтовъ, общественная мысль скоро нашла, что спекулируютъ не только торговцы. Такъ, О. А. Липкинъ пришелъ къ выводу, что „спекуляція съ ея основными особенностями, задерживаніемъ продажи и выжиданіемъ цѣнъ, по существу охватила... и массу крестьянства <sup>2)</sup>“. Въ своемъ докладѣ о дороговизнѣ и хлѣбной торговлѣ въ 1915 г. 2-му чрезвычайному съѣзду представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства Воронежскій биржевой комитетъ также говоритъ о спекуляціи крестьянъ: „Если слово спекуляція примѣнимо къ дѣйствіямъ производителей сельскохозяйственныхъ продуктовъ, то въ теченіе 1915 г. наблюдалась ясно выраженная спекуляція производителей, какъ крестьянъ, такъ и крупныхъ землевладѣльцевъ, которые ведутъ реализацію урожая съ крайней осторожностью и неуклонной тенденціей задерживать у себя продукты производства“. Наконецъ, въ спекуляціи обвинили и рабочихъ. По мнѣнію одного изъ изданій министерства финансовъ, высота заработной платы въ періодъ войны объясняется не только вздорожаніемъ жизни и недостаткомъ предложенія рабочихъ силъ, но и „нездоровой атмосферой спекуляціи въ предложеніи труда, такъ же, какъ и товаровъ“ <sup>3)</sup>.

1) Т. IV, стр. 261.

2) Труды комиссіи по изученію совр. дороговизны, вып. IV, стр. 304.

3) О вліяніи войны на нѣкоторыя стороны экономической жизни Россіи, стр. 130.



Дальше, кажется, идти некуда. Говорить о русском крестьянинѣ, ведущемъ полунатуральное хозяйство, или о рабочемъ, старающемся при наймѣ выговорить болѣе высокую заработную плату, что они „спекулируютъ“—значить употреблять это слово совершенно не въ томъ смыслѣ, въ какомъ имъ пользуется экономическая наука.

Конечно, спекуляціей можно называть всякое дѣйствіе, сопряженное съ рыночнымъ торгомъ и куплей-продажей. Такая спекуляція, дѣйствующая въ сторону то повышенія, то пониженія цѣнъ, является органическою составною частью всякой рыночной сдѣлки въ капиталистическомъ обществѣ: покупая фунтъ сахару или булку хлѣба, мы „спекулируемъ“. Въ этомъ смыслѣ являются „спекулянтами“ и крестьянинъ, продающій съ своего полунатуральнаго хозяйства нѣсколько десятковъ пудовъ зерна въ годъ, и фабричный рабочій, нанимающійся на фабрику. Съ этой точки зрѣнія, конечно, и всякій торговецъ—спекулянтъ, такъ какъ всякая торговая сдѣлка купли или продажи является спекуляціей. Но именно поэтому при изученіи причинъ современной дороговизны нельзя называть въ этомъ смыслѣ торговцевъ спекулянтами. Какъ всякое аналитическое сужденіе, это сужденіе не расширяетъ нашего знанія причины интересующаго насъ явленія. Спекулировали торговцы раньше, спекулируютъ теперь; но раньше дороговизны не было, а теперь она есть. Затѣмъ, всѣ подобнаго рода сужденія вводятъ въ обманъ и собесѣдниковъ, и читателей. Они невольно приписываютъ имъ синтетическій, а не аналитическій характеръ: вѣдь даже какъ-то невѣжливо сразу, съ перваго слова заподозривать автора въ томъ, что онъ занятъ не дѣломъ, а разсужденіями на тему: веревка—вервѣ простое.

Конечно, не будь спекуляціи этого рода, т.-е. живи мы въ социалистическомъ строѣ общества, а не въ капиталистическомъ, современная дороговизна не могла бы имѣть мѣсто. До войны отрицательныя стороны капиталистической организации производства давали себя чувствовать главнымъ образомъ рабочему классу. Во время войны отрицательныя стороны устройства народно-хозяйственной жизни на началахъ спроса и предложенія даютъ себя больно чувствовать всей



массѣ населенія. Прежде на систему рыночнаго образованія цѣнъ, эту основу капиталистической системы хозяйства, негодовали одни лишь рабочіе; теперь негодованіе охватило все общество. Какъ замѣчаетъ извѣстный кооператоръ А. Н. Лаврухинъ, „за время войны частно-капиталистическій торгово-промышленный аппаратъ съ исключительною наглядностью и убѣдительностью продемонстрировалъ, какія опасныя для общества силы приводятъ этотъ аппаратъ въ движеніе. Послѣ полутора лѣтъ настоящей вакханаліи на всѣхъ почти рынкахъ, можно считать доказаннымъ, что „военная дороговизна“ жизни естественно вытекла изъ свойствъ современнаго торгово-промышленнаго строя, „надлежащимъ образомъ“ использовавшаго пониженіе производства продуктовъ при расширившемся спросѣ и разстроенномъ транспортѣ“ <sup>1)</sup>. Казалось бы, что при такомъ положеніи вещей надобно было ожидать широкаго распространенія социалистическихъ идей, критики и отрицанія самыхъ основъ современнаго общественнаго строя. Характерно, что именно этого рода вывода долго никто не дѣлалъ изъ современнаго разстройства экономической жизни: слабое развитіе капитализма въ Россіи совершенно исключаетъ возможность обобществленія всего производства. И лишь большевики послѣ октябрьскаго переворота поставили себѣ эту задачу. Но если этотъ правильный выводъ сейчасъ практически не осуществимъ, то отсюда вовсе не слѣдуетъ, что мы должны дѣлать отвѣтственной за современное безтоварье и дороговизну спекуляцію отдѣльныхъ лицъ, прежде всего торговцевъ. „Такъ ли виноваты пресловутый спекулянтъ въ томъ,—спрашиваетъ А. Н. Лаврухинъ,—что онъ дѣлалъ и дѣлаетъ то единственное дѣло, которое составляетъ весь смыслъ его существованія въ современномъ хозяйственномъ строѣ, въ которомъ удачная спекуляція не только давно легализована, но и въ обычныхъ условіяхъ пользуется даже почетнымъ ореоломъ“ <sup>2)</sup>? Конечно, виновата система, а не лица; съ ней и нужно бороться.

<sup>1)</sup> А. Н. Лаврухинъ, Потребительная кооперація и дороговизна жизни, въ Трудахъ Комиссіи по изученію современной дороговизны, вып. IV, стр. 400.

<sup>2)</sup> Ibid., стр. 391—2.



Но въ слово спекуляція, спекулянтъ экономическая наука вкладываетъ также и другой, гораздо болѣе узкій и притомъ истинный смыслъ. Въ этомъ смыслѣ подъ спекуляціей понимается дѣйствіе, направленныя къ искусственному обостренію недостатка въ продуктахъ—ихъ сокрытіе или снятіе съ рынка, прекращеніе продажи, сокращеніе подвоза, порча или уничтоженіе, ограниченіе производства, стачка фабрикантовъ или торговцевъ съ цѣлью повышенія цѣнъ. Конечно, не всякое извѣщеніе запасовъ является спекулятивнымъ. Благодаря запасамъ, цѣны пріобрѣтають устойчивость, не дѣлають рѣзкихъ скачковъ вверхъ или внизъ, а въ томъ случаѣ, когда повышеніе цѣнъ неизбежно, запасы дѣлають его гораздо болѣе равномернымъ, чѣмъ въ томъ случаѣ, когда сразу выносятся на рынокъ все наличное количество товаровъ, а потомъ наступаетъ острая нужда. Но рядомъ съ этими полезными запасами, существуютъ и запасы спекулятивные, цѣль которыхъ — обострить нужду въ товарѣ. Примѣромъ такого рода спекуляціи можетъ служить слѣд. фактъ. Въ то самое время, когда въ Москвѣ въ 1915 г. испытывался острый недостатокъ въ сахарѣ и передъ лавками стояли длинные хвосты покупателей, — „какъ на Шаляпина“, — на одной изъ станцій желѣзныхъ дорогъ Москвы находилось громадное количество сахара, но такъ какъ онъ былъ отправленъ на предъ-явителя, то начальникъ станціи не имѣлъ возможности даже знать, кому этотъ сахаръ предназначался. Желая выяснить, кому принадлежитъ сахаръ, онъ прибѣгъ къ слѣдующей мѣрѣ. Онъ обратился ко всѣмъ крупнымъ фирмамъ, торгующимъ въ Москвѣ сахаромъ, съ просьбой указать, не ихъ ли сахаръ лежитъ на складѣ въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ и не вывозится. Всѣ отвѣтили, что имъ этотъ сахаръ не принадлежитъ. Тогда онъ прибѣгъ къ другой мѣрѣ: онъ объявилъ въ газетахъ, что если въ теченіе трехъ дней не явятся за этимъ сахаромъ, то сахаръ будетъ взятъ. Оказалось, что сейчасъ же, на слѣдующій день было прислано сто под-водъ и началась перевозка этого сахара. Примѣръ этотъ показываетъ, что не всегда въ той или другой мѣстности недостатокъ въ продуктахъ первой необходимости былъ вслѣд-ствіе того, что въ данномъ городѣ или мѣстности не было



этихъ необходимыхъ продуктовъ; оказывается, они были, только находились въ рукахъ скрывающихъ ихъ лицъ, спекулянтовъ <sup>1)</sup>. Что торговцы спекулировали, злостно спекулировали, въ этомъ не можетъ быть никакого сомнѣнія. Вопросъ лишь въ томъ, какую роль эта злостная спекуляція играетъ въ современномъ разстройствѣ народно-хозяйственной жизни: является ли она главной, или одною изъ главныхъ причинъ этого разстройства, или же — необходимымъ спутникомъ, слѣдствіемъ современнаго безтоварья.

Мы думаемъ, что правиленъ послѣдній взглядъ, и что злостная спекуляція, разыгравшаяся на почвѣ безтоварья и дороговизны, созданныхъ несоотвѣтствіемъ производства и предложенія товаровъ потребленію и спросу на нихъ, лишь сравнительно въ незначительныхъ размѣрахъ содѣйствовала дальнѣйшему росту цѣнъ. Если до сихъ поръ широко распространенъ въ обществѣ обратный взглядъ, то причинъ этому, сверхъ чисто обывательскаго отношенія къ вопросу, было нѣсколько.

Во-первыхъ, въ началѣ войны многіе думали, что въ Россіи, какъ странѣ, вывозящей продукты первой необходимости, прекращеніе экспорта поведетъ къ рѣзкому паденію цѣнъ на эти продукты. Еще И. С. Бліохъ ожидалъ, что съ прекращеніемъ виѣшней торговли уменьшится спросъ на хлѣбъ и понизятся его цѣны, такъ какъ усиленные покупки хлѣба для войскъ не вознаградятъ прекращенія его вывоза; къ такимъ же послѣдствіямъ приведетъ прекращеніе вывоза льна, шерсти, лѣса <sup>2)</sup>. Въ этомъ сужденіи несомнѣнно сказывается та переоцѣнка вліянія прекращенія виѣшней торговли на народное хозяйство, сравнительно съ вліяніемъ прямыхъ издержекъ на войну, которая такъ характерна для взглядовъ И. С. Бліоха. Насколько широко былъ распространенъ этотъ взглядъ въ началѣ войны, показываютъ слѣдующіе примѣры. Въ проектѣ государственной росписи доходовъ и расходовъ на 1915 г. мы находимъ ясно выражен-

---

<sup>1)</sup> Стеногр. отчетъ засѣданія Государ. Думы 15 марта 1916 г., стр. 3465—6,

<sup>2)</sup> Будущая война, т. IV, стр. 181.



и боязнѣ паденія цѣнъ на зерно подѣ вліяніемъ прекраще-  
нія экспорта: „Конечно, ни емкій потребительный рынокъ  
дома, ни экспортъ въ нейтральныя и союзныя государства  
не въ состояніи исчерпать всей свободной наличности про-  
дѣловъственныхъ хлѣбовъ. Однако, ожидавшагося стремитель-  
наго паденія цѣнъ все-таки не наблюдалось. Заколебавшіяся  
было цѣны на пшеницу были удержаны на среднемъ уровнѣ  
и упрочены оживленіемъ нормальнаго спроса, слѣдившаго  
запасѣ зерномъ по болѣе низкимъ, противъ экспорта, цѣ-  
намъ на зиму и весну, и требованіемъ муки въ армію. Об-  
ширныя закупки хлѣбовъ, которыя были предприняты воен-  
нымъ вѣдомствомъ..., оказали существенную услугу внутрен-  
нему хлѣбному рынку и не только удерживали цѣны отъ  
пониженія, но и во многихъ случаяхъ даже способствовали  
повышенію ихъ“ <sup>1)</sup>. На этой же точкѣ зрѣнія почти весь  
первый годъ войны стояла и „Торгово-промышленная Газета“.  
Ея сужденія такъ характерны, что мы приведемъ нѣсколько  
выписокъ. Въ № отъ 20 сентября 1915 г. помѣщена статья  
за подписью Я. П—въ, въ которой говорится: „...приведен-  
ныхъ цифръ вполне достаточно для того, чтобы убѣдиться  
въ полной обезпеченности страны и арміи мяснымъ доволь-  
ствіемъ въ теченіе всего года и можно быть спокойнымъ и  
за то, что ни солдаты не будутъ испытывать мясного голода,  
ни внутренний рынокъ не потерпитъ серьезныхъ потрясеній“.  
За той же подписью Я. П—въ въ № отъ 17 декабря мы  
читаемъ. „Рѣзкое, небывалое, но вполне оправдываемое по-  
вышеніе цѣнъ въ первыя недѣли по объявленіи войны, когда  
мобилизація потребовала прекращенія частнаго грузового  
движенія, принято было потребителемъ спокойно, какъ не-  
избѣжное въ переживаемый моментъ. Мало того, онъ утѣ-  
шалъ себя близкой компенсаціей болѣе дешевыми цѣнами.  
Но вотъ возобновилось товарное движеніе, торговый пульсъ  
страны снова забился нормально, а ожидаемаго удешевленія  
продуктовъ не наступило“. „Вообще необходимо отмѣтить,  
что спекуляція въ торговлѣ жизненными припасами получила  
сейчасъ крупныя размѣры, дѣятельность ея проникла во всѣ

---

<sup>1)</sup> Проектъ государственной росписи на 1915 г., ч. II, стр. 114 — 5.



области рыночной торговли“. Такъ какъ мы приводимъ всѣ эти цитаты въ качествѣ любопытныхъ и характерныхъ историческихъ документовъ, то мы и не будемъ исправлять заключающихся въ нихъ явно неправильныхъ сужденій, въ родѣ, напр., утвержденія, что уже въ декабрѣ 1914 г. товарное движеніе было восстановлено и торговый пульсъ страны забился нормально. Слѣдующія цитаты взяты изъ статей безъ подписи. № отъ 31 декабря, — „растущая наперекоръ дѣйствительному положенію вещей дороговизна продуктовъ вызываетъ энергичный протестъ со стороны общей прессы“ (далѣе слѣдуетъ цитата изъ „Новаго Времени“ о дороговизнѣ мяса). № отъ 7 февраля 1915 г.: „Борьба съ дороговизной предметовъ первой необходимости, вызванной, главнымъ образомъ, нездоровой спекуляціей, принимаетъ въ городахъ конкретныя формы. Цѣны въ Твери на продукты первой необходимости растутъ съ каждымъ днемъ, особенно на хлѣбные товары. Торговцы объясняютъ дороговизну задержкой подвоза товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ, но на самомъ дѣлѣ подъемъ цѣнъ вызванъ только спекуляціей, такъ какъ движеніе поѣздовъ нормальное. Въ виду этого, городская дума вноситъ на обсужденіе ближайшаго очередного засѣданія думы вопросъ о введеніи таксы на продукты первой необходимости“. Наконецъ, уже въ № отъ 26 февраля 1915 г. мы читаемъ: Высокія цѣны на хлѣбъ охватили не только центры потребленія и районы военныхъ дѣйствій, но и районы производства. Такъ, дороговизна хлѣба констатируется въ Нижнемъ Поволжьѣ. Главная причина—спекуляція.

Такимъ пониманіемъ рыночной конъюнктуры съ начала войны грѣшило не только министерство финансовъ и круги, къ нему близкіе. Такъ, напр., извѣстный общественный дѣятель кн. Д. И. Шаховской прочелъ 14 и 22 августа 1914 г. въ Московскомъ обществѣ сельскаго хозяйства два доклада— „Крестьянское хозяйство и война“ и „Мѣры къ поддержанію крестьянскаго хозяйства во время войны“. Оба эти доклада и предлагаемыя въ нихъ мѣры исходятъ изъ мысли, что война совершенно разстроила денежную часть бюджета крестьянскаго хозяйства. Характерно, какъ выражаетъ и развиваетъ кн. Шаховской эту мысль. „Я не буду“, — говоритъ онъ, —



останавливаться подробно на доказательствахъ, потому что боюсь ломиться въ открытую дверь, такъ какъ не предвижу возраженій со стороны здѣсь собравшихся. Цифръ я не буду приводить, потому что процессъ разстройства обычной хозяйственной жизни такъ катастрофиченъ, и послѣ мѣсяца войны признаніе этого настолько охватило сознаніе общества, что, мнѣ кажется, достаточно охарактеризовать кризисъ въ самыхъ краткихъ чертахъ, чтобы судить объ общемъ значеніи надвигающейся и отчасти уже разразившейся грозы. Вспомнимъ прежде всего, что отчуждаемые за деньги продукты крестьянскаго труда являлись предметомъ нашего экспорта... Въ цѣломъ своемъ крестьянское хозяйство въ денежной своей части кормится иностраннымъ золотомъ... Экспорта этого въ настоящее время не существуетъ. Одно это является уже такой катастрофой, которую, я думаю, никогда не переживало хозяйство въ такомъ объемѣ, съ такой внезапностью и съ такой полнотой“. Спросъ арміи лишь отчасти можетъ восполнить эту потерю иностраннаго рынка. „Совершенно нельзя предвидѣть, какъ долго продлится война, и когда будетъ восстановленъ южный экспортъ, и, такимъ образомъ, когда стоимость пшеницы будетъ урегулирована сколько-нибудь нормально. А разъ этого нѣтъ, то пшеница на время можетъ потерять для держателя ея всякую цѣнность, потому что на внутреннемъ рынкѣ найти ей покупателя нельзя, а слѣдовательно, при необходимости продать ее въ срокъ, цѣна ея тоже можетъ падать безконечно низко“. Никто не поручится, что средняя цѣна пуда льна не упадетъ съ 5 р. до 50 к., т.-е. не оплатитъ даже расходовъ по обработкѣ льняного волокна, не говоря уже о расходахъ на посѣвъ и уборку льна. При такомъ положеніи, нѣкоторые рекомендуютъ ввести минимальныя таксы. Кн. Шаховской рекомендуетъ другую мѣру. „По моему, единственное средство выйти изъ создавшагося положенія заключается въ томъ, чтобы замѣнить того покупателя, который въ лицѣ иностраннаго капитала сейчасъ исчезъ съ рынка, покупателемъ другимъ. Покупателемъ этимъ только и можетъ быть государство, и государство, по-моему, должно на это пойти“<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> См. оттиски докладовъ кн. Д. И. Шаховскаго изъ „Вѣстника



Таковы были ожиданія очень широкихъ общественныхъ круговъ. Понятно, что когда начался ростъ цѣнъ на предметы первой необходимости, если не всѣ, то огромное большинство общественныхъ дѣятелей склонно было считать это явленіе ненормальнымъ, искусственнымъ, и приписывали его спекуляціи.

Кн. Д. И. Шаховской—общественный дѣятель, а не экономистъ. Послушаемъ, какъ въ это время разсуждали присяжные экономисты. Возьмемъ К. А. Пажитнова, автора спеціальной монографіи о дороговизнѣ въ до-военное время; онъ цѣликомъ примыкаетъ ко взглядамъ кн. Шаховского. „Настоящій моментъ нужно признать, говоритъ онъ, очень благоприятнымъ для того, чтобы нѣсколько понизить стоимость жизни, которая за послѣднія пятнадцать лѣтъ дорожала у насъ все болѣе и болѣе—благоприятнымъ потому, что внутренний рынокъ переполненъ продуктами первой необходимости, ищущими сбыта за отсутствіемъ вывоза за границу. Другого такого случая не представится, и по окончаніи войны придется считаться съ новой тенденціей цѣнъ къ повышенію. Нужны поэтому энергичныя усилія со стороны органовъ мѣстнаго самоуправления и потребительныхъ кооперативовъ, чтобы организовать сбытъ и потребленіе, установить непосредственныя сношенія съ производителями и устранить дорого стоящихъ посредниковъ. Ибо въ настоящее время страна стоитъ передъ явно ненормальнымъ и глубоко парадоксальнымъ явленіемъ: производители на мѣстахъ горько жалуются на отсутствіе сбыта, а потребители въ городахъ—на чересчуръ высокія цѣны! Вся выгода отъ создавшагося положенія достается однимъ лишь скупщикамъ и посредникамъ. Этому долженъ быть положенъ конецъ!“<sup>1)</sup>

Время войны благоприятствуетъ попыткамъ удешевить жизнь сравнительно съ тѣмъ, что она стоила до войны... Я думаю, г. Пажитновъ безъ особаго удовольствія перечитываетъ теперь свою статью. Но выводъ его вполне пра-

---

Сельскаго Хозяйства“, №№ 34 и 36, 1914 г.,—докладъ 14 августа, стр. 4—5, 12; докладъ 22 августа, стр. 7—9.

<sup>1)</sup> К. Пажитновъ. Вліяніе войны на условія сбыта и на стоимость жизни, Вѣстникъ коопераціи, 1914, №№ 6—7, стр. 24.



видѣтъ въ логическомъ отношеніи: если закрытіе экспорта должно было удешевить жизнь, а она начала дорожать, — очевидно, эта дороговизна носитъ неестественный характеръ, создана спекуляціей. Виновники дороговизны — торговцы. Ихъ спекулятивнымъ дѣйствіямъ долженъ быть положенъ конецъ.

Такимъ образомъ, не только обыватели, но и многіе общественные дѣятели и экономисты ждали отъ войны удешевленія продуктовъ первой необходимости, и когда началось вздорожаніе, склонны были приписывать это, по ихъ мнѣнію, неоправдываемое условіями рынка возникновеніе дороговизны спекулятивной дѣятельности торговцевъ.

Переломъ въ общественномъ мнѣніи начался съ экономического совѣщанія, созваннаго Всероссійскимъ Союзомъ Городовъ 11—13 іюля 1915 г. въ Москвѣ, на которомъ докладчиками выступали члены комиссіи по изученію современной дороговизны, учрежденной при Обществѣ имени А. И. Чупрова для разработки общественныхъ наукъ, и со времени появленія трудовъ этой комиссіи.

Другою причиною, содѣйствовавшею укрѣпленію общаго убѣжденія въ спекулятивномъ характерѣ дѣятельности торговцевъ въ военное время, было отсутствіе какой бы то ни было реакціи торговыхъ круговъ на завѣдомо-спекулятивные дѣйствія отдѣльныхъ торговцевъ. Отсутствіе этого осужденія и соотвѣтствующихъ мѣропріятій толковалось населеніемъ въ томъ смыслѣ, что торговая среда вполнѣ солидарна съ этими спекулятивными пріемами, такъ какъ вся она спекулируетъ и наживается въ годину тяжкаго испытанія. Лишь въ концѣ второго года войны былъ поставленъ вопросъ о мобилизаціи торговли для обслуживанія нуждъ военного времени, на 2-мъ чрезвычайномъ сѣздѣ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства 24—28 апр. 1916 г. Но это отсутствіе общественнаго почина въ торговыхъ кругахъ было обусловлено, въ значительной мѣрѣ, тѣмъ насильственнымъ отстраненіемъ торговыхъ организацій отъ дѣла снабженія арміи и населенія необходимыми имъ продуктами и предметами, которое было проведено правительственной организаціей этого дѣла.



Затѣмъ, сильно способствовало этому огульному осужденію торговцевъ отношеніе къ нимъ правительственной власти, особенно министерства внутреннихъ дѣлъ, считавшаго ихъ главными, если не единственными виновниками недостатка продуктовъ и дороговизны, и принявшаго противъ нихъ рядъ репрессивныхъ мѣръ, начиная съ обязательныхъ постановленій, штрафовъ, арестовъ и кончая облавами на „спекулянтовъ“ и высылками въ мѣста не столь отдаленныя. Извѣстенъ анекдотъ о чиновникѣ старыхъ временъ, котораго спросили: понимаете вы эту бумагу? Внимательно прочтя ее, онъ отвѣтилъ: понимать не понимаю, а отвѣтить могу. Такъ и министерство внутреннихъ дѣлъ не утруждало себя анализомъ и пониманіемъ такого сложнаго народно-хозяйственнаго явленія, какъ современная дороговизна, и сразу же, съ первыхъ дней войны, прибѣгло къ мѣрамъ полицейскаго принужденія. По дѣйствующему закону, таксы могутъ издаваться только городскими думами и притомъ только на хлѣбъ и мясо. Между тѣмъ, министръ внутреннихъ дѣлъ Н. А. Маклаковъ уже 31 іюля 1914 года предложилъ губернаторамъ „озаботиться изданіемъ въ установленномъ порядкѣ обязательныхъ постановленій, регулирующихъ цѣны на предметы первой необходимости и использовать всю полноту принадлежащей имъ власти для борьбы со спекуляціей, нерѣдко развивающейся на почвѣ общественныхъ бѣдствій“. Съ этого момента начинается борьба мѣстной администраціи противъ злонамѣреннаго повышенія цѣнъ; купцы и торговцы были взяты подъ подозрѣніе, за ихъ дѣятельностью былъ учрежденъ надзоръ, а въ обывателяхъ воспитывалось убѣжденіе, что если у насъ будетъ безтоварье и дороговизна, то лишь по винѣ спекулянтовъ-торговцевъ. Губернаторы очень быстро нашли тотъ „установленный порядокъ“, въ которомъ они могутъ издавать таксы. Такъ какъ закономъ это право имъ не предоставляется, то они прибѣгли къ тѣмъ полномочіямъ, которыя имъ предоставлены положеніемъ объ усиленной охранѣ. Въ этомъ положеніи есть ст. 15, предоставляющая начальствующимъ лицамъ право „издавать обязательныя постановленія по предметамъ, относящимся къ предупрежденію нарушенія общественнаго порядка и государственной безопасности, какъ,



напримѣръ, относительно обязанности владѣльцевъ недвижимыхъ имуществъ и ихъ управляющихъ по внутреннему наблюденію въ границахъ ихъ владѣній, относительно способовъ сего наблюденія, порядка опредѣленія и смѣщенія лицъ, на которыхъ будутъ возложены владѣльцами упомянутыя обязанности, и т. д.“ Мы не будемъ сейчасъ касаться вопроса о законѣрности ежегоднаго продолженія дѣйствія положеній объ усиленной и чрезвычайной охранахъ, при существованіи Государственной Думы, въ порядкѣ управленія. Для насъ сейчасъ важенъ другой вопросъ: даетъ ли цитированная выше ст. 15 законное основаніе для изданія таксъ? Совершенно несомнѣнно, что положеніе объ охранѣ предусматриваетъ изданіе обязательныхъ постановленій только въ цѣляхъ „общественной безопасности“, но никоимъ образомъ не благосостоянія. Регулированіе экономическихъ отношеній основывать на этомъ положеніи нельзя. Поэтому, всѣ обязательныя постановленія о таксахъ, изданныя административными властями, являются мѣрами противузаконными, или, какъ выражается одно офиціальное изданіе, „не имѣютъ твердыхъ юридическихъ основаній“ <sup>1)</sup>.

Если въ XVII и XVIII вв., до развитія крупной промышленности и желѣзныхъ дорогъ, когда міровой и національный рынокъ находились еще въ зародышѣ, народное же хозяйство слагалось изъ ряда независимыхъ мѣстныхъ рынковъ, болѣе или менѣе совпадавшихъ съ административными дѣленіями страны, подобная регламентація цѣнъ была дѣломъ болѣе или менѣе осуществимымъ, то теперь, въ XX в., въ вѣкъ крупной промышленности и желѣзныхъ дорогъ, подчинившихъ всѣ мѣстные рынки національному и міровому рынку, это регулированіе представляется дѣломъ въ высшей степени труднымъ. Главное затрудненіе состоитъ въ томъ, что нельзя регулировать рыночную цѣну на одной только части рынка. Въдѣ цѣна товара является функціей мѣры насыщенія рынка этимъ товаромъ; съ ростомъ насыщенія рынка цѣна падаетъ.

<sup>1)</sup> Современное положеніе таксировки предметовъ продовольствія въ Россіи и мѣры къ ея упорядоченію, изд. Управленія дѣлами Особого Совѣщанія для обсужденія и объединенія мѣропріятій по продовольственному дѣлу, 1915, стр. 4.



Но если рынокъ не насыщенъ товаромъ, и устанавливается такса на этотъ товаръ,—конечно, ниже вольной рыночной цѣны,—на одной части рынка, тогда запасы этого товара вывозятся съ этой части рынка, дальнѣйшій привозъ прекращается и товаръ исчезаетъ изъ лавокъ и магазиновъ. Такимъ образомъ, измѣненіе характера народнаго хозяйства, развитіе національнаго рынка выдвинуло на первую очередь проблему снабженія рынка товарами. Конечно, и при современномъ строеніи народнаго хозяйства въ обстоятельствахъ военнаго времени регулированіе цѣнъ можетъ принести пользу, предупреждая вздутіе цѣнъ выше того уровня, который диктуется степенью насыщенія рынка даннымъ товаромъ. Только это регулированіе должно быть приспособлено къ организаціи рынка. При преобладающемъ значеніи національнаго рынка эти указныя цѣны должны: 1) охватывать весь національный рынокъ, 2) регулировать не только розничныя цѣны на мѣстахъ потребленія, но и оптовыя цѣны на мѣстахъ производства, 3) регулировать цѣны не только на готовый продуктъ, но и на сырые матеріалы и топливо. Кромѣ того, въ случаѣ какихъ-либо измѣненій въ условіяхъ производства и транспорта, вліяющихъ на цѣну товара, всѣ эти измѣненія немедленно должны учитываться и находить свое отраженіе въ системѣ указныхъ цѣнъ<sup>1)</sup>. Такимъ образомъ, задача регламентирования товарныхъ цѣнъ въ XX вѣкѣ оказывается куда сложнѣе, чѣмъ въ XVII или XVIII вв. Нашъ административный аппаратъ оказался совершенно неспособнымъ не только разрѣшить эту сложную задачу, но и понять всю ея сложность. Отсюда—безсистемныя, противорѣчивыя дѣйствія мѣстныхъ администраторовъ, только усилившія разстройство народнохозяйственной жизни. Одни губернаторы таксировали товары, другіе—размѣръ прибыли, которую могутъ брать торговцы на каждомъ товарѣ, третьи

---

<sup>1)</sup> Система указныхъ цѣнъ предполагаетъ еще одно условіе: неизмѣнность денежной единицы. Какъ можно въ теченіе года выдерживать твердыя цѣны, если ежемѣсячно количество денежныхъ знаковъ въ обращеніи увеличивается на сотни милліоновъ, если, напр., въ сентябрь 1917 г., количество кредитныхъ билетовъ въ обращеніи было увеличено почти на 2 милліарда рублей?



и просто запрещали „чрезмѣрное повышеніе цѣнъ“, и торговцы обязаны были слѣдовать всѣмъ этимъ безтолковымъ распоряженіямъ подѣ страхомъ штрафа въ 3000 руб., 3-хъ мѣсяцевъ тюрьмы и высылки.

Этотъ административный экспериментъ дорого обошелся странѣ: онъ усилилъ анархію, царившую на рынкѣ, и способствовалъ усиленію дороговизны. вмѣстѣ съ тѣмъ онъ направлялъ вниманіе массы населенія, плохо разбирающейся въ законахъ, управляющихъ движеніемъ рыночныхъ цѣнъ, на „спекулятивныя“ и „злонамѣренныя“ дѣйствія торговцевъ. Съ назначеніемъ министромъ внутреннихъ дѣлъ А. Н. Хвостова эта сторона дѣла еще болѣе обострилась. Его товарищи по фракціи правыхъ являются сторонниками самыхъ рѣшительныхъ мѣръ противъ спекуляціи; такъ, Тарасовъ рекомендовалъ предавать ихъ военному суду, Марковъ 2-й—совѣтовалъ ихъ вѣшать <sup>1)</sup>. При своемъ вступленіи въ должность г. Хвостовъ заявилъ, что одной изъ главныхъ его задачъ является борьба съ дороговизной. Вскорѣ послѣ Новаго года газеты сообщили, что „министръ внутреннихъ дѣлъ разослалъ губернаторамъ циркулярную телеграмму, въ которой указываетъ, что Государю Императору благоугодно было высочайше повелѣть обратить вниманіе мѣстныхъ властей на необходимость въ настоящее время самой рѣшительной и планоуѣрной борьбы съ возрастающимъ въ странѣ взвинчиваніемъ цѣнъ на продукты первой необходимости. Во исполненіе высочайшей воли министръ поручаетъ губернаторамъ привлечь городскія и земскія самоуправленія къ этой работѣ, а также предложить всѣмъ чинамъ общей и жандармской полиціи усилить въ этомъ отношеніи свою наблюдательную дѣятельность“. Циркуляръ этотъ исполнѣ ясно начерталъ тотъ путь, которымъ думалъ пойти новый министръ. Причина дороговизны—взвинчиваніе цѣнъ, и ничего дальше; все дѣло въ злонамѣренныхъ спекулянтахъ. Средство борьбы—наблюденіе за этими спекулянтами со стороны полиціи и жандармовъ. Машина тотчасъ же пошла по указанному пути. 8 янв. въ Москвѣ на биржѣ была произведена облава на „спеку-

<sup>1)</sup> Стеногр. отчетъ засѣданій Госуд. Думы 12 февр. 1916 г., стр. 1539; 23 мая 1916 г., стр. 4529—30.



лянтовъ", при чемъ особенно охотились на евреевъ, за нею послѣдовали облавы въ Одессѣ и др. городахъ, а 9 янв. департаментъ полиціи издалъ циркуляръ, въ которомъ говорить, что, по полученнымъ свѣдѣніямъ, евреи, съ цѣлью возбужденія общаго недовольства въ Россіи, работаютъ надъ искусственнымъ вздорожаніемъ предметовъ первой необходимости. „Исходя изъ тѣхъ соображеній, что ни военныя неудачи, ни революціонная агитація не оказываютъ серьезнаго вліянія на широкія народныя массы, революціонеры и ихъ вдохновители евреи, а также тайные сторонники Германіи намѣреваются вызвать общее недовольство и протестъ противъ войны путемъ голода и чрезмѣрнаго вздорожанія жизненныхъ продуктовъ. Въ этихъ видахъ злонамѣренные коммерсанты, несомнѣнно, скрываютъ товары, замедляютъ ихъ доставку на мѣста и насколько возможно задерживаютъ разгрузку товаровъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ“.

Циркуляръ этотъ любопытенъ во многихъ отношеніяхъ. Учрежденіе, изъ нѣдръ котораго вышелъ Мясоѣдовъ и вся мясоѣдовская организація, беретъ на себя роль судьи въ вопросахъ патріотизма и рѣшаетъ, что евреи и революціонеры настроены не патріотично. Они хотятъ прекратить войну. И въ этихъ цѣляхъ вызываютъ искусственное вздорожаніе предметовъ первой необходимости, взвинчиваются цѣны. Торговцы являются послушнымъ орудіемъ въ ихъ рукахъ. И такъ, дороговизна создается революціонерами, евреями и торговцами. Виновники найдены. Козлами отпущенія за неспособность власти наладить экономическую жизнь страны должны стать торговцы и евреи.

При такомъ прямомъ натравливаніи темныхъ массъ на евреевъ и торговцевъ надобно удивляться, что число погромовъ было такъ невелико.

Если мѣропріятія министерства внутреннихъ дѣлъ представляютъ собою по существу возвратъ къ системѣ полицейскаго государства XVIII в. со всѣми ея темными сторонами и средневѣковыми пережитками, то мѣры, рекомендуемыя нашими торговыми и промышленными кругами, несомнѣнно, проникнуты духомъ капиталистической современности. Эта точка зрѣнія на средства борьбы съ современной дорого-



особенно послѣдовательно развита А. Л. Рафаловичемъ, управляющимъ дѣлами Совѣта съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства, въ его докладѣ 3-му чрезвычайному съѣзду этихъ представителей 24—28 апр. 1916 г. Въ этомъ докладѣ г. Рафаловичъ развиваетъ слѣд. мысли <sup>1)</sup>:

„Законъ спроса и предложенія, при нормальныхъ экономическихъ условіяхъ, является самымъ могущественнымъ средствомъ для установленія надлежащей расцѣнки товаровъ. Поэтому при борьбѣ съ непомѣрнымъ повышеніемъ цѣнъ, слѣдуетъ, прежде всего, по возможности устранить всѣ тѣ обстоятельства, которыя препятствуютъ правильному дѣйствію этого экономического закона. Исходя изъ подобной точки зрѣнія, главное вниманіе должно быть обращено на облегченіе въ странѣ свободной конкуренціи—къ достиженію этой основной цѣли должны быть направлены главные усилія тѣхъ, кто желаетъ бороться съ дороговизною жизни не словами только, а дѣломъ. Конечно, при текущихъ условіяхъ эта задача—не изъ легкихъ, но во всякомъ случаѣ, необходимо твердо помнить, что желѣзнодорожное движеніе—это тотъ регуляторъ, посредствомъ котораго наиболѣе дѣйствительнымъ образомъ можетъ быть проведена борьба съ непомѣрною дороговизною продуктовъ. Засимъ, какъ на это уже было выше указано, необходимо было бы производить массовыя закупки товаровъ съ особою осторожностью и планомѣрностью, придерживаясь тѣхъ методовъ, которые выработаны долготѣною практикою въ торговомъ оборотѣ, чтобы въ возможно меньшей мѣрѣ вносить въ его нормальное теченіе какія-либо потрясенія, столь убыточно отражающіяся, въ концѣ-концовъ, на карманѣ потребителя... Кромѣ указанныхъ мѣръ общаго характера нѣкоторое воздѣйствіе на цѣны можетъ, конечно, оказывать и общественная самодѣятельность, напримѣръ, въ видѣ организациі городскихъ самоуправленіями заготовки и продажи по нормальнымъ цѣнамъ тѣхъ или иныхъ продуктовъ потребленія, особенно сильно

<sup>1)</sup> Еще ранѣ изложенныя имъ въ статьѣ въ „Промышленности и Торговлѣ“, 1915 г., № 4.



повысившихся въ цѣнѣ, или же путемъ созданія кооперативныхъ и потребительскихъ закупокъ и продажъ подобныхъ товаровъ—вообще всякія общественныя начинанія, направленные къ созданію конкуренціи на рынкѣ непомѣрнымъ аппетитамъ спекулянтовъ, должны были бы всячески поощряться и поддерживаться, такъ какъ это приучаетъ общество къ столь желательной большей самостоятельности въ экономической жизни страны“. Докладъ кончается словами: „Хотя, какъ на это уже было выше указано, коренное разрѣшеніе продовольственного вопроса лежитъ исключительно въ области упорядоченія условій транспорта, нельзя не притти къ выводу, что наиболѣе правильная постановка при существующихъ условіяхъ продовольственного дѣла могла бы быть достигнута лишь при установленіи вполнѣ разработанной системы оптовыхъ таксъ въ мѣстахъ производства и въ центрахъ потребленія, въ связи съ установленіемъ извѣстнаго плана перевозокъ таксированныхъ продуктовъ въ районы потребленія. За всѣмъ тѣмъ нужно все же замѣтить, что, будучи, казалось бы, вполнѣ правильнымъ съ теоретической точки зрѣнія, указанное разрѣшеніе настоящаго вопроса на практикѣ неминуемо должно встрѣтить трудно преодолимыя препятствія, такъ какъ дѣло согласованія таксъ съ организаціею транспорта таксированныхъ продуктовъ на всемъ огромномъ пространствѣ Имперіи требуетъ крайне сложнаго, обширнаго и вполнѣ налаженнаго механизма, создать которой, въ особенности въ условіяхъ переживаемаго нами времени, являлось бы поистинѣ исполинскою задачею. Поэтому, быть можетъ, надлежало бы примѣнять таксировку лишь въ самыхъ исключительныхъ случаяхъ крайней необходимости, а въ остальныхъ случаяхъ не прибѣгать въ области экономической къ мѣрамъ, несвойственнымъ этой области и вносящимъ, поэтому, въ нее элементы сильнаго разстройства, а ограничиться мѣропріятіями, имѣющими своею цѣлью лишь устраненіе тѣхъ препятствій, которыя мѣшаютъ свободному теченію торговаго оборота и проявленію въ немъ наиболѣе правильнаго регулятора цѣнъ—закона спроса и предложенія“.

2-й чрезвычайный съѣздъ представителей биржевой тор-



и сельского хозяйства согласился, въ общемъ, съ основными идеями доклада А. А. Рафаловича <sup>1)</sup>.

Г. Рафаловичъ вполне правъ, что свобода торговли лучше, нежели несогласованныхъ административныхъ запрещеній и т. п.; при отсутствіи хорошо налаженного административнаго механизма, лучше держать административную власть подальше отъ экономической жизни.

Вольная цѣна, уровень которой опредѣляется закономъ спроса и предложенія, представляетъ собою въ высшей степени цѣнный регуляторъ экономической жизни. Высокія цѣны сокращаютъ спросъ и увеличиваютъ предложеніе, низкія цѣны — повышаютъ спросъ и сжимаютъ предложеніе. Когда товаровъ мало и экономія неизбежна, ростъ цѣнъ является средствомъ этой экономіи. При искусственномъ пониженіи цѣнъ путемъ таксировки товаровъ, которые имѣются въ рынкѣ въ недостаточномъ количествѣ, подобнаго механическаго сокращенія спроса до размѣровъ предложенія не происходитъ, и спросъ всегда превышаетъ предложеніе товара, такъ что периодически обнаруживается недостатокъ этого таксированнаго продукта, а передъ лавками стоятъ длинныя очереди покупателей. Стоянье въ „хвостахъ“ съ цѣлью перепродажи покупаемыхъ товаровъ по вольной, весьма повышенной цѣнѣ, становится прибыльнымъ занятіемъ. „Хвосты“ у магазиновъ — неизбежны, когда твердыя цѣны на товары, предложеніе которыхъ на рынкѣ недостаточно, установлены на основѣ издержекъ ихъ производства. Такія цѣны нарушаютъ равновѣсіе между спросомъ и предложеніемъ и узаконяютъ, такъ сказать, недостачу товаровъ. Свобода торговли, сжимая спросъ и приводя его въ соотвѣтствіе съ снабженіемъ, устанавливаетъ необходимое равновѣсіе.

Поэтому, если предполагается не поверхностное, только выравнивающее цѣны, а болѣе глубокое вмѣшательство въ экономическую жизнь, — тогда необходимо, наряду съ установленіемъ указныхъ цѣнъ, также урегулированіе насыщенія рынка товарами. Последнее достигается мѣропріятіями по усиленію снабженія и сокращенію потребленія.

<sup>1)</sup> См. Сводъ постановленій 2-го чрезв. съѣзда, стр. 33—35.



При недостаточномъ количествѣ того или другого продукта, или недостаточномъ его подвозѣ, при превышеніи спроса на него надъ предложеніемъ, ростъ цѣнъ подѣ влияніемъ закона спроса и предложенія приводитъ къ сокращенію спроса какъ тѣми, кому этотъ продуктъ менѣе нуженъ, такъ и тѣми, кто въ немъ нуждается, но не имѣетъ средствъ заплатить высокую цѣну. Когда не хватаетъ предметовъ роскоши, это не важно. Но когда оказывается значительная нехватка предметовъ первой необходимости, — хлѣба, крупы, овощей, мяса, молока и т. д., — тогда невозможность пріобрѣсть эти продукты изъ-за дороговизны можетъ стать народнымъ бѣдствіемъ. Когда ресурсы страны истощены войною, государство не можетъ допустить распределенія недостаточнаго количества продуктовъ первой необходимости на началахъ свободного денежнаго соревнованія. Должны быть, прежде всего, приняты мѣры по организаціи снабженія рынка этими продуктами. Но если этихъ мѣръ оказывается недостаточно, тогда необходимо регулированіе потребленія путемъ карточной системы, равномерной разлагающей недостатокъ необходимыхъ для жизни продуктовъ на всю массу населенія, одинаково какъ на бѣдныхъ, такъ и на богатыхъ. Регулировать карточками всю область личного потребленія, конечно, невозможно. Тогда наша жизнь уподобилась бы казармѣ. Личное разнообразіе въ потребленіи—слишкомъ цѣнное культурное благо, чтобы мы могли отъ него отказаться. Но поскольку идетъ рѣчь о предметахъ первой необходимости, служащихъ для поддержанія жизни, въ ихъ потребленіи рѣшающее значеніе принадлежит не личному вкусу, а физиологической потребности, и къ нимъ карточная система и можетъ, и,—въ извѣстныхъ случаяхъ,—должна быть примѣнена.

Регулированіе потребленія болѣе, чѣмъ всѣ остальные мѣры борьбы съ дороговизной, требуетъ единенія между административною властью и народными массами, развитія народной самодѣятельности и организованнаго участія представителей трудящихся классовъ въ дѣлѣ административнаго управленія. Именно въ силу отсутствія этого условія карточная система у насъ привилась такъ плохо <sup>1)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Ея широкому распространенію мѣшаетъ и наша экономическая



Вообще, принятіе всѣхъ указанныхъ выше мѣръ по регулированію снабженія, цѣнъ и потребленія требуетъ существованія въ странѣ административнаго аппарата, понимающаго народно-хозяйственную жизнь и работоспособнаго, тѣсно связаннаго съ органами самоуправления и кооперативами. Отсутствие у насъ подобнаго аппарата и было главнымъ препятствіемъ для борьбы съ продовольственными затрудненіями, вызванными войною. Когда армія становится вооруженнымъ народомъ, въ войнѣ участвуетъ весь народъ. Но русскій народъ въ переживаемое лихолѣтье оказался лишеннымъ экономической организаціи, необходимой для успѣшнаго веденія войны. Объявляя войну, Германія несомнѣнно учитывала, въ числѣ другихъ причинъ нашей слабости, также и устарѣлость нашей государственной организаціи, совершенно неприспособленной къ разрѣшенію трудной проблемы мобилизаціи и организаціи народно-хозяйственныхъ силъ страны. Экономическая необходимость тѣхъ или другихъ продовольственныхъ мѣропріятій постоянно наталкивалась на административную и политическую невозможность ихъ осуществленія. Вопросъ же о необходимости правительства, пользующагося довѣріемъ народа и способнаго организовать его силы, былъ серьезно поставленъ Государственной Думой только въ ноябрѣ 1916 г., въ концѣ пятаго полугодія войны и разрѣшенъ въ началѣ 1917 г. февральской революціей.

Къ сожалѣнію, Временное Правительство также оказалось безсильно создать административную власть, способную регулировать экономическую жизнь страны. Оно строило свою систему управленія на самодѣятельности народныхъ массъ, и избѣгало какого бы то ни было принужденія. Эта система сдѣлала Временное Правительство слабымъ и привела его къ паденію.

---

сталость. Въ хозяйствахъ, носящихъ полу-натуральный характеръ, регулированіе потребленія чрезвычайно трудно.