

ИВАН ДРОНОВ

РУССКИЕ И КАПИТАЛИЗМ

Накопление капитала и оскудение дворянства

Первое пришествие капитализма в России началось с крестьянской реформы 19 февраля 1861 года. В этот день существовавшее 300 лет крепостное право было, наконец, отменено и открылась эпоха либеральных “Великих реформ” Александра II.

Вопрос о крепостничестве дебатировался в России давно. Ещё в конце XVIII века А. Н. Радищев громко обличил всё безобразие крепостного рабства и призвал к его уничтожению. Радищев, как известно, был пожалован за свою смелость Илимским острогом. Попытка Павла I слегка смягчить господство помещиков над крестьянами (ограничение барщины тремя днями в неделю) стоила ему головы. В царствование Александра I проекты сановников П. Д. Киселёва и А. А. Аракчеева об отмене крепостного права остались под спудом, а дерзкая попытка декабристов осуществить то, на что у победителя Наполеона не хватило духу, закончилась для них виселицами и “каторжными норами”. Работа целого десятка “секретных” комитетов по крестьянскому делу при Николае I также не принесла существенных результатов, хотя наиболее одиозные проявления крепостного права (продажа крестьян без земли, распродажа членов семей поодиночке и пр.) были при этом императоре запрещены. Промедление с отменой крепостного права объяснялось не только сопротивлением дремучих крепостников, которое, конечно, имело место, но, прежде всего, фундаментальным характером этого многовекового института, ликвидация которого неизбежно повлекла бы за собой поистине революционные последствия для государства. С. С. Уваров, министр народного просвещения в правительстве Николая I, ещё в 1847 году говорил, что “вопрос о крепостном праве тесно связан с вопросом о самодержавии и даже единодержавии” (под “единодержавием” понималась территориальная целостность империи) и что оно “не может быть тронуту без всеобщего потрясения”, поскольку “это дерево пустило далеко корень: оно осеняет и Церковь, и Престол”. Уваров предупреждал, что “могут отделиться даже части – Остзейские провинции, самая Польша”¹.

И вот, наконец, Александр II осуществил заветную мечту целых поколений русских интеллигентов и десятков миллионов мужиков. Дело, конечно, не в каких-то выдающихся качествах Александра II, который был личностью вполне заурядной, не имел твёрдых политических взглядов и действовал преимущественно под давлением обстоятельств. Дело в том, что к середине XIX века в стране возникла ситуация, не позволявшая правящей элите затяги-

вать с отменой крепостного права. Во-первых, крепостная система, если можно так выразиться, “морально устарела”. Столетие назад, когда в доброй половине Европы ещё сохранялось крепостное право (в Австрии, Пруссии, Речи Посполитой), когда ещё не были провозглашены Великой Французской революцией “принципы 1789 года”: свобода, равенство и братство, – екатерининская империя могла выглядеть на международной арене более-менее пристойно. Даже в 1830-е годы, когда ещё существовало рабство в английских колониях (отменено в 1833 году) и в США (отменено в 1863 году), А. С. Пушкин мог изыскивать аргументы в защиту крепостных отношений (см. его “Путешествие из Москвы в Петербург”). Однако в конце 1850-х годов владеть рабами в глазах прогрессивного общественного мнения и в Европе, и в России становилось уже безнравственно и предосудительно.

Что касается самих крестьян, то для них крепостное право утратило свою легитимность давным-давно – после “Манифеста о вольности дворянства” 1762 года. Прежде обязательная служба дворян государству в известной мере оправдывала бесплатную работу на барина: каждый нёс государево тягло на своём месте. Однако избавление дворян от любых повинностей делало сохранение крестьянских повинностей противоестественным. Недаром во время пугачёвского восстания (1773–1775) издавались манифесты “о вольности крестьянства”. В этом восстании отчётливо выразилось отношение крестьян к крепостному праву в условиях “дворянской вольности”...

Конечно, на мнение крестьян можно было ответить картечью, тюрьмами и казнями, что царское правительство неоднократно и проделывало. Но игнорировать европейское общественное мнение для русской господствующей элиты, со времён Петра I привыкшей заглядывать в рот западным оракулам, было гораздо труднее. Сам император Александр II, доказывая в марте 1856 года в своей речи перед предводителями московского дворянства неизбежность отмены крепостного права, ссылаясь, прежде всего, на “дух века сего”, то есть на общественное мнение².

Гуманитарные соображения, побуждавшие дворянство поддержать уничтожение крепостного права, получили мощную подпитку и со стороны чисто прагматической. К середине XIX века для дворянства всё более отчётливо выяснялась экономическая неэффективность дарового труда крепостных. До поры до времени помещики довольствовались практически натуральным хозяйством своих имений: их крестьяне кормили себя своими наделами, а оброк или барщина обеспечивали нужды помещика, его семьи и двора в хлебе и других продуктах питания. Дворовые ремесленники удовлетворяли потребности барина в предметах бытового обихода, крепостные музыканты развлекали его и т. д. Столь примитивная система хозяйства уже в начале 1820-х годов возмущала декабриста Н. И. Тургенева своей неэффективностью: “Я подсчитал, – писал он, – что земля в Симбирской губернии, которой владеет моя семья, приносила бы вдвое или даже втрое больше дохода, если бы не было крепостных, которым для их собственных нужд отдана большая её часть; земля же, оставшаяся за помещиком, обрабатывалась ими очень плохо... Сдавая то же количество земли в аренду пришлым крестьянам, мы получили бы, по крайней мере, втрое больше... В таком же положении находится множество других помещиков, знающих, что извлекли бы гораздо больше дохода из своих земель, если бы могли отделаться от населяющих их крепостных”³.

Другие помещики были, разумеется, не глупее Тургенева, но мирились с таким положением, так как прекрасно понимали, что увеличение в несколько раз производства хлеба не принесёт им никакой выгоды из-за отсутствия сбыта. Кому продать излишки хлеба в России, где 95% населения – крестьяне, и сами производят хлеб? Вывоз за границу также ограничен, ибо в первой половине XIX века большинство европейских стран обеспечивали себя продовольствием. Поэтому увеличивать в 2–3 раза производительность крестьянского труда, как предлагал Тургенев, не имело смысла, и степень эксплуатации крестьян была ограничена размерами барского желудка. Положение изменилось лишь в 1840-е годы, когда вслед за Англией происходит промышленный переворот во Франции, Бельгии, Германии... В Западной Европе бурно растёт заводская и фабричная индустрия, происходит стремительная урбанизация, то есть население из сёл и деревень стягивается в города на промышленные предприятия. Соответственно падает производство сельскохозяйственной продукции из-за убыли рабочей силы, и одновременно резко увеличивается

спрос на продовольствие в переполненных новыми жителями городах. Этот спрос мог быть удовлетворён только импортом, и для русского хлеба открывался гигантский рынок сбыта.

У помещиков отныне появляется весомый стимул для интенсификации своего хозяйства, и они начинают остро ощущать, что наличие “рабов” связывает им руки. Известный общественный деятель и крупный помещик Рязанской губернии А. И. Кошелев в 1847 году опубликовал имевшую в обществе громкий резонанс статью “Охота пуще неволи”. Кошелев убедительно доказывал несравнимо большую производительность вольнонаёмного труда (за хорошее жалованье вольный слуга сделает то, с чем едва управляют 3–4 ленивых крепостных) и призывал избавляться в своих имениях от лишних крестьянских ртов, отпуская их на все четыре стороны. Сам он так и поступил, дав в 1849 году вольную 200 своим дворовым. Его примеру последовали и многие другие помещики. Они бы с удовольствием очистили свои владения и от остальных своих крепостных, не обременяя себя заботой об их дальнейшей судьбе, но законы Российской империи, к счастью, запрещали помещикам освобождать крестьян без земли, обязывая обеспечивать отпускаемых на волю пашенных крестьян достаточными для ведения хозяйства наделами. Поэтому освобождение крестьян 19 февраля 1861 года (от начала до конца подготовленное и осуществлённое самими дворянами) можно, в известной мере, рассматривать и как “освобождение” дворян от крестьян.

Но едва ли не важнейшей причиной, подвигнувшей правительство приняться за дело освобождения, было трагическое поражение России в Крымской войне (1853–1856). Анализ причин показал, что превосходство войск англо-французской коалиции на поле боя при огромном численном перевесе русских войск (1,5 млн человек под ружьём против 100-тысячного экспедиционного корпуса) объяснялось несколькими факторами. Во-первых, сказалось наличие у противника парового военного флота против парусного русского. Даже такой великий флотоводец, как П. С. Нахимов, не рискнул вывести свою парусную эскадру на бой против вражеских паровых кораблей, предпочтя затопить её в Севастопольской бухте и перекрыть фарватер. Во-вторых, войска коалиции были вооружены нарезными винтовками (штуцерами), которые обладали намного превосходящими технико-тактическими характеристиками (скорость полёта пули, убойная дальность стрельбы, кучность попаданий) по сравнению с гладкоствольными русскими ружьями (штуцера били на 1000–1200 шагов, а гладкоствольные ружья – на 200–300 шагов). В результате в ходе сражений англо-французские войска могли безнаказанно расстреливать с безопасных дистанций русских, чьи пули просто не долетали до противника.

И, пожалуй, главное: на исходе войны трагически сказалось отсутствие в России сети железных дорог, которые позволили бы маневрировать войсками, оперативно перебрасывая их с одного театра военных действий на другой. Поэтому-то при столь многочисленной армии Россия так и не смогла сосредоточить в Крыму достаточно крупную группировку войск и достичь решающего превосходства над противником. Из-за отсутствия современных путей сообщения возникали серьёзные сложности и с бесперебойным снабжением находящихся в Крыму войск. В месяцы осенней и весенней распутицы доставка на театр военных действий пополнения, боеприпасов и продовольствия становилась почти неразрешимой задачей.

Все эти факторы поражения русской армии в конечном итоге сводились к военно-техническому и индустриальному отставанию России. Страна не владела современными технологиями (паровые машины, нарезное оружие), не производила даже в достатке металла для строительства рельсовых путей. Только немедленное преодоление промышленной отсталости могло сохранить за Россией статус великой державы, способной отстаивать свои национальные интересы и свои территории от посягательств извне.

Опыт осуществления модернизации своей экономики на современный лад Россия могла почерпнуть только у передовых стран Западной Европы, вырвавшихся вперёд в промышленном развитии. Другого опыта тогда просто не было. В западноевропейских странах индустриальное развитие происходило путём так называемого “первоначального накопления” (прежде всего, это относится к Англии – стране классического капитализма). Переход от феодального аграрного хозяйства к промышленному в XVI–XVIII веках здесь происходил через сгон крестьян с земель феодалов и превращение ими пашни

в пастбища для овец (“огораживания”). Овечья шерсть отправлялась на мануфактуры, куда вынуждены были наниматься оказавшиеся “свободными” от земли английские крестьяне, превращавшиеся в рабочих. Производство тканей и вывоз их в другие страны оказались гораздо выгоднее производства хлеба. Мировая торговля английских купцов требовала наращивания текстильного производства, а их огромные барыши (создававшиеся также и за счёт ограбления заморских колоний) давали возможность вкладывать деньги в техническую модернизацию мануфактур. Были изобретены механические прядильные и ткацкие станки, паровая машина (1784). Развитие машиностроения предьявило громадный спрос на металл – появляются крупные сталелитейные заводы. Растущий товароборот и грузопотоки востребовали более мобильные, чем гужевой и парусный, виды транспорта – и в 1807 году создаётся первый пароход, а в 1829 году – первый паровоз...

Ориентируясь на этот опыт, российские реформаторы должны были провести отмену крепостного права таким образом, чтобы, с одной стороны, “освободить” крестьян от земли для перетекания рабочей силы из деревни на фабрики, а с другой – создать слой состоятельных предпринимателей, готовых вкладывать свои капиталы в развитие фабрично-заводской промышленности. Именно такой замысел и просматривается в Положении 19 февраля 1861 года. Большинство оборотистых помещиков, знакомых с азами западноевропейской политэкономии и трезво понимавших свой личный интерес, уже задолго до реформы заявляло правительству: “Конечно, покупать и продавать людей есть чудовищность. Возьмите, освободите их; мы будем нанимать их для работ. Но оставьте нам нашу землю, которую мы купили; она есть предмет всегда и везде подлежащий купле”⁷⁴. Такие помещики были ярыми сторонниками безземельного освобождения крестьян, предполагавшего массовую пролетаризацию последних и шоковый переход от полунатуральной к денежной (капиталистической) системе хозяйства. В угоду этому настроению правительство в своей первой декларации о предстоящей реформе – Высочайшем рескрипте виленскому генерал-губернатору В. И. Назимову от 20 ноября 1857 года – постаралось подчеркнуть, что “помещикам сохраняется право собственности на всю землю”⁷⁵.

Но вариант освобождения крестьян без земли наиболее здравомыслящие люди в правительстве Александра II справедливо сочли излишне людоедским и крайне опасным для самих помещиков. Как резонно отметил председатель Редакционных комиссий при Главном комитете по подготовке крестьянской реформы Я. И. Ростовцев, сторонники безземельного освобождения “желают дать крестьянам свободу птиц, а на это нельзя согласиться”⁷⁶. Царское правительство вполне основательно боялось возбудить бурю крестьянского возмущения и ожидало кровавого и беспощадного бунта в случае “птичьего” освобождения.

В период подготовки реформы члены славянофильского кружка выступили самыми горячими сторонниками освобождения крестьян с землёй, передачи в их владение всей земли, которой они фактически пользовались до реформы (но не менее 2,5 десятины на душу), и сохранения общинной организации крестьянства и общинной собственности на землю. Они развернули пропагандистскую кампанию в пользу своих взглядов в печати и в обществе, приняли самое активное участие в выработке предварительных проектов реформы сначала в губернских дворянских комитетах, а затем – в Редакционных комиссиях, где подвизались в качестве членов-экспертов Ю. Ф. Самарин и князь В. А. Черкасский. Не остался в стороне от баталий вокруг крестьянской реформы и А. С. Хомяков. По воспоминаниям А. И. Кошелева, “Хомякова особенно оскорбляли предположения комиссий, клонившие к уничтожению или потрясению крестьянского общинного землевладения, к введению, в виде общего правила, приговоров сельских сходов по большинству голосов и к установлению страшной регламентации по крестьянскому самоуправлению. К. С. Аксаков был до того взбешён предположениями редакционных комиссий, что написал против их проектов свои возражения в виде писем, которые и напечатал за границей”⁷⁷. В этих письмах К. С. Аксаков выразил общее мнение славянофилов о природе крестьянского мира, каковую не смеет искажать административное вмешательство извне: “Народный мир и в существе и в существовании своём совершенно свободен, и вне всяких определений. Собирается когда хочет, где хочет, как хочет, рассуждает, о чём хочет”⁷⁸.

Славянофилы вступили в тесный контакт с А. И. Герценом, издававшим свой “Колокол” в лондонской эмиграции, чтобы вести согласованную агитацию в пользу крестьянско-общинных интересов⁹. Основоположник народнического “русского социализма” оказал решительную поддержку славянофилам в их борьбе против “птичьего” освобождения крестьян по английскому образцу. В письме к И. С. Аксакову Герцен объяснял свою позицию так: “Мы представляем разное, но родственное с ними (славянофилами. – И. Д.) направление, а с западниками – разное и враждебное”¹⁰.

“Колокол” Герцена в конце 1850-х – начале 1860-х годов как единственное бесцензурное издание пользовался бешеной популярностью у русской читающей публики, им зачитывались министры и вельможи, великие князья и сам император Александр II. Содействие Герцена, несомненно, усилило позиции славянофилов в Редакционных комиссиях. В окончательном законопроекте о выходе крестьян из крепостной зависимости удалось закрепить в качестве основополагающих принципов реформы освобождение с землёю и сохранение общинного землепользования. Согласно Положению 19 февраля 1861 года, крестьяне действительно получили личную свободу и земельный надел в собственности. Однако в остальном условия освобождения оказались крайне тяжелы для помещичьих крестьян. Земельные наделы, предоставленные им, были очень малы и недостаточны для ведения полноценного хозяйства (крестьяне получили 28% земли, помещики – 72%¹¹). К тому же эти наделы предоставлялись не бесплатно, а за выкуп в качестве возмещения помещикам за утрату их собственности. Поскольку почти никто из крестьян не имел денег для единовременной уплаты выкупа, государство выдало из казны дворянам выкупные суммы, оформив их как государственный кредит крестьянам, который те обязаны были выплачивать в течение 49 лет из расчёта 6% годовых. Эта операция оказалась крайне разорительной для крестьян: рыночная стоимость полученной ими земли в ценах 1858 года составляла 544 млн руб., однако правительство оценило выкупную сумму в 867 млн руб., то есть в 1,5 раза выше. Фактически же к 1906 году, когда под натиском революции выкупные платежи были отменены, крестьяне уплатили около 2 млрд руб., то есть почти в 4 раза больше рыночной стоимости земли.

Постепенное разорение крестьян входило в замысел реформаторов: потерявшим надел предстояло отправиться в город, чтобы отдать свою свободную рабочую силу на развитие фабрично-заводской промышленности. А в городе их должны были ждать получившие все выгоды от освобождения помещики с выкупным капиталом на руках, который им надлежало вложить через коммерческие банки в промышленный оборот как обещающий наибольшую прибыль.

Однако эта схема создания капиталистической промышленности сразу за буксовала в России. Помещики, получив в качестве выкупа “шальные деньги”, не стремились вкладывать их в бизнес, а предпочитали растрачивать на непроизводительное потребление (промаывать на зарубежных курортах, в карты, в рулетку и т. д., многочисленные примеры чего можно найти в произведениях И. С. Тургенева, Ф. М. Достоевского, Л. Н. Толстого). Русское барство, избалованное жизнью на всём готовом, просто не обладало соответствующей предпринимательской психологией. Кроме того, помещики не получили всю теоретически причитающуюся им выкупную сумму за свою землю. Значительная часть не получила вообще ничего, так как из выкупных денег была вычтена уже имевшаяся к тому времени изрядная задолженность дворянства государственным кредитным учреждениям. Другим была выдана деньгами только небольшая часть выкупа, а остальное – выкупными свидетельствами, то есть ценными бумагами, дававшими ежегодный доход (5%) и подлежавшими постепенному погашению (через каждые 5 лет в течение 49 лет начиная с 1867 года). Многие помещики для получения оборотных средств вынуждены были продавать свои выкупные свидетельства биржевым спекулянтам до срока их погашения и теряли на этом от 1/3 до 2/3 их стоимости.

Разница между 2 млрд рублей, вырученными государством по выкупным крестьянским платежам, и фактически полученной помещиками суммой в 250 млн рублей либо прямо попадала к финансово-посредническим структурам (биржевикам, банкирам, всевозможным концессионерам и комиссионерам), либо – через посредство государственного бюджета, кредитовавшего и субсидировавшего создание капиталистической индустрии и транспорта, – оказывалась у них же¹². Таким образом, выкупная операция способствовала вспуханию капиталистического финансового и индустриального сектора в эко-

номике России и пропорциональному удушению традиционных поземельных сословий – крестьянства и помещного дворянства.

“В конечном итоге, – пишет дворянский идеолог князь Васильчиков, – у помещиков осталось около 90 миллионов десятин земли, и, следовательно, для организации хозяйства на этих землях на новых, капиталистических началах, для приобретения инвентаря и оплаты наёмного труда, у помещиков от выкупной операции осталось не более 3 рублей на десятину. В этом (а не в каком-либо ином) факте – недостаточности основного и оборотного капиталов, с которыми дворянам пришлось после эмансипации организовывать свои хозяйства – и кроется главнейшая и преобладающая причина последующих оскудений, разорений, задолженности и, наконец, постепенной ликвидации дворянского землевладения”¹³.

Итак, большинству помещиков катастрофически не хватало средств не только на модернизацию своих хозяйств, но даже и на то, чтобы хоть как-то свести концы с концами, не говоря уже о вложении излишков капитала в развитие городской промышленности.

Русское купечество, способное, по идее, заполнить вакантное место промышленной буржуазии, было, за исключением отдельных семей, не столь богато, как принято думать (при нищем населении, жившем к тому же в условиях практически натурального хозяйства, торговому сословию затруднительно было разбогатеть), и не обладало теми огромными капиталами, которые могли бы поднять на пустом месте современную крупную индустрию. А имеющиеся накопления купцы также склонны были тратить либо на поражающие широтой размаха кутежи, либо на постройку церквей и богаделен во искупление грехов.

Таким образом, государство вынуждено было, хотя бы на первых порах, взять на себя роль капиталиста и предпринимателя. Как уже отмечалось, Крымская война обнаружила, что страна испытывает острую нужду в сети железных дорог – важнейшего элемента стратегического развёртывания армий и условия экономического роста. Поэтому в первую очередь и приступили к строительству системы транспортных артерий, способной связать народное хозяйство страны в единое целое. За рубежом это весьма выгодное дело брала на себя буржуазия, в России же в 1860–1870-х годах из-за недостатка частных капиталов железные дороги могли строиться только посредством выдачи казённых субсидий, безвозвратных ссуд и даже гарантий доходности (если дорога не приносила определённой прибыли, государство доплачивало частным предпринимателям соответствующую премию).

Происходило это обычно таким образом: правительство объявляло о концессии на постройку железной дороги, допустим, Харьков – Ростов-на-Дону. После этого, а часто и заранее (получив инсайдерскую информацию из кругов, близких к “телу”), оперативно создавалась акционерная компания из русских или иностранных предпринимателей. Эта компания либо снаряжала чемоданы денег в нужные кабинеты или будуары, либо просто включала нужных людей из правительственных или придворных кругов в число своих акционеров (никаких ограничений на совмещение бизнеса и государственной службы при Александре II не существовало). Подкупленные таким образом сановники обеспечивали выдачу концессии правильной компании. Наиболее эффективным посредником для аферистов была любовница Александра II княжна Е. М. Долгорукая. Торг с нею начинался с 1,5 млн руб. (сумма колоссальная), но зато она имела сильное влияние на императора, и её слово могло решить судьбу махинации. За предоставление концессии на постройку Закавказской железной дороги С. С. Поляков заплатил рекордную взятку в 7 млн руб., из которых 3,5 млн руб. предназначались княжне Долгорукой, а ещё 3,5 млн руб. – кавказскому наместнику, брату императора Александра II великому князю Михаилу Николаевичу¹⁴. Дешевле обходился другой брат Александра II – великий князь Николай Николаевич: он удовлетворялся взяткой в 200 тысяч руб. Однако неумный и жадный великий князь не пользовался большим доверием венценосца и его лоббистский потенциал был ограничен. Запредельный цинизм и тотальная продажность, царившие в верхах в эпоху железнодорожного грюндерства 1870-х годов, поражали своим размахом даже видавших виды современников¹⁵.

После получения концессии компания выпускала и размещала на бирже акции под постройку будущей дороги, доходность по которым гарантировало государство, поэтому раскупались они, как горячие пирожки. А после этого

можно было ничего не делать год-два, получая гарантированные дивиденды от государства. Когда же сверху начинали выражать недоумение: а где, собственно, дорога? — можно было долго объяснять, как трудно вести “цивилизованный бизнес в такой нецивилизованной стране”, находя полное понимание у правительственных лиц, особенно у тех, кто входил в число акционеров. Заканчивался этот обмен мнениями тем, что государство выдавало компании крупную субсидию, лишь бы строительство, наконец, началось. Оно и начиналось. Разумеется, закупался самый дешёвый стройматериал. Разница между действительной стоимостью дороги и выданной субсидией попадала в карманы “эффективных менеджеров”. Не трудно догадаться, что крушения поездов, иногда с сотнями человеческих жертв¹⁶, были на этих дорогах не редкостью и что эти дороги нуждались в почти перманентном ремонте, на который государство снова и снова выдавало частным компаниям безвозвратные ссуды, от которых сильнее и сильнее набухали карманы железнодорожных аферистов. Так возникали в России миллионеры и мультимиллионеры, так зарождался в России класс капиталистов.

Каким образом они хозяйничали, даёт представление отрывок из воспоминаний Б. Н. Чичерина, где он пишет о Курско-Харьковско-Азовской железной дороге, “которой начальные буквы К. Х. А. Ж. Д. самими служащими в ней толковались так: Каннибальская, Хамская, Адская, Жидовская Дорога. Она принадлежала известному Самуилу Соломоновичу Полякову, еврею, вышедшему из ничтожества и в несколько лет составившему себе огромное состояние на построении железных дорог. Тут весь расчёт предпринимателя состоял в том, чтобы строить как можно дешевле, сохранив за собою как можно больше денег. Та же цель преследовалась и при эксплуатации. Это была одна из тех дорог, в отношении к которым акционерам выгодно, чтобы они находились в дурном состоянии. Правительство, во всяком случае, платило пять процентов с капитала; больше этого трудно было получить даже при хорошем управлении...”¹⁷.

“Этот щедушный с виду сын Израиля, — писал о Полякове другой современник, — для получения концессии Азовской дороги обещал земству 300 тысяч и построить рельсовый завод, но ни завода не построил, ни земству денег не дал... Для постройки дорог Поляков валил, понятно, мёрзлую землю, клал дурные маломерные шпалы, подвижной состав заказывал пресловутому Струсбергу. С бумагами своих дорог он творил такие же чудеса: закладывал их за границу в банках и, под будущие доходы, выпускал другие бумаги. Всё это благополучно сходило ему с рук, потому что Поляков помнил твёрдо заповедь, что надобно уважать начальство. Этим уважением он достиг того, что и его стали уважать и возводить в высокие чины...”¹⁸.

Упомянутый Генри-Бетель Струсберг (1823–1884) также является характерным персонажем из эпохи первоначального накопления в России. Этот прусско-подданный уже потренировался в Германии, Австро-Венгрии и Румынии на железнодорожных аферах, которые осуществлялись по той же стандартной схеме, что и в России, правда, без государственных гарантий, поэтому обласканными оставались только акционеры. Посредством взяток чиновникам Струсберг добивался предоставления концессии на постройку железной дороги, выпускал акции, завлекал покупателей, с помощью журналистов организуя рекламную шумиху, сулившую золотые горы пайщикам, получал миллионы, потом закладывал те же акции в банке, получал ещё миллионы и делал всем ручкой, переезжая в следующую страну. Добравшись до России, он прокрутил ту же самую операцию, получив под заклад акций несуществующей железной дороги 7 млн руб. в Московском коммерческом ссудном банке. Откровенно мошенническая операция прошла как по маслу, поскольку Струсбергу удалось подкупить ряд руководителей банка. Деньги Струсберг, естественно, не вернул, что и привело в 1875 году к краху банка. Крах Московского ссудного спровоцировал панику, вкладчики бросились снимать деньги в других коммерческих банках, в которых дела велись схожим манером. Только срочные субсидии банкам из государственного бюджета в размере 14 млн руб. позволили тогда избежать всеобщего обрушения кредитной системы. Состоялся громкий судебный процесс, но жулики отделались смехотворными наказаниями (Струсберг, например, как иностранный подданный был выслан из страны).

На суде Струсберг вёл себя вызывающе и цинично, рассуждал о “великих идеях”, которые якобы вдохновляли его деятельность. Газета “Новое время”

(11 октября 1876) писала о допросе Струсберга в суде: “Беспристрастность и холодность историка скоро надоедают Струсбергу: забывши историю, он начинает петь гимн собственной своей особе: “Я, мол, не простой смертный, а служитель *высших идей!* Можно ли судить меня и мои операции по масштабу лавочников, привыкших торговать кожами и салом!”. На другой день газета приводила ответ Струсберга на вопрос об обстоятельствах дела: “Моя память способна хранить только великие мысли, а вы меня спрашиваете о пустяках”. Струсберг, по-видимому, искренне считал себя не ординарным прохвостом, а выдающейся персоной, делающей историю; в своей автобиографии он уверял читателей, что “чувствует потребность и сознаёт в себе способность совершить нечто великое, долженствующее жить в потомстве”. Разъясняя суть своей всемирно-исторической миссии, он писал: “По совести могу заявить, что я серьёзно стремился к тому, чтобы создать такую практическую комбинацию, в которой счастливо и гармонически действовали бы вместе капитал, фабрикант и рабочий... только эта мысль лежала в основании моих промышленных созданий”¹⁹.

Гротескная, но и зловещая фигура Струсберга привлекла внимание Ф. М. Достоевского. В откровениях Струсберга писатель увидел идею торжествующего “мамона”, ту самую “жидовскую идею, охватывающую весь мир, вместо “неудавшегося” христианства”, которая на его глазах засасывала и Россию. Под впечатлением процесса Струсберга Достоевский писал роман “Подросток” (1876), в котором “русские мальчики” проходили через искушение “ротшильдовской идеей” – идеей “паучьей” власти жрецов золотого идола над человеческим стадом, алчущим причаститься новой “благодати” от Мамона и Ваала...

С тех давних пор всевозможные биржевые и банковские прохиндеи не утратили привычки философствовать, драпировать свои жалкие стяжательские рефлексы разными “великими идеями”, возводить свою убогую жизнь паразитов и кровососов на пьедестал духовных лидеров, открывающих человечеству новые горизонты. Из числа таковых упомянем Жака Аттали, возглавлявшего в начале 1990-х годов Европейский банк реконструкции и развития, который выступил одним из глашатаев новой эры мондиализма в своей книге “Линии горизонта” (1990; в русском переводе – “На пороге нового тысячелетия”, М., 1993). Аттали пророчествовал о “дивном новом мире” глобального капиталистического “человеиника”, о превращении человечества в мировых кочевников без семьи, без родины и национального лица. На одном полюсе этого мира устроятся “богатые номады”, которые “смогут принимать участие в освоении либеральной рыночной культуры, руководствуясь при этом своим политическим или экономическим выбором, они будут странствовать по планете в поисках путей использования свободного времени, покупать информацию, приобретать за деньги острые ощущения и такие товары, которые только они могут себе позволить, хотя и будут испытывать тягу к человеческому участию, тоску по уютной домашней обстановке и сообществу людей – тем ценностям, которые прекратили своё существование, так как их функции устарели”. Такова будет участь “золотого миллиарда” успешных и приспособленных.

Другой полюс “человеиника”, по мнению Аттали, будет облеплен “мирадами бедных кочевников – этих хватающихся за соломинки в планетарном масштабе людей, которые бегут прочь от испытывающей нужду периферии, где по-прежнему будет жить большая часть населения Земли. Эти обнищавшие пираты будут курсировать по планете в поисках пропитания и крова над головой, их желания станут ещё острее и навязчивее благодаря созерцанию роскошных и соблазнительных картин безудержного потребления, которые они увидят на экранах телевизоров в спутниковых телепередачах из Парижа, Лос-Анджелеса или Токио. В тщетной попытке перейти от замедленного к ускоренному миру им придёт вести жизнь живых мертвецов”.

Провозвестником “великих идей”, несомненно, ощущает себя и знаменитый финансист Джордж Сорос, потративший немало денег на пропаганду прелестей “открытого общества”. Свободу личности в “открытом обществе” Сорос понимает как возможность для любого индивида произвольного выбора и смены идентичности, возникающей на базе частной собственности и рыночной конкуренции. “В мире, где каждому действию предшествует процедура выбора, – поучал Сорос советских людей в 1991 году, – экономическое поведение характеризует все сферы деятельности... Это распространяет принци-

пы рыночного механизма на такие удалённые сферы, как искусство, политика, общественная жизнь, секс и религия... В таком обществе друзья, соседи, мужья и жёны станут если не взаимозаменяемыми, то, по крайней мере, легко заменяемыми на практически равноценные альтернативы; они будут выбираться на основе конкуренции...²⁰. Нетрудно понять, что “личность” в таком её понимании распадается на множество масок и личин, меняемых в зависимости от текущей конъюнктуры, превращаясь в такую же фиктивную и спекулятивную величину, как и соросовские капиталы. К сожалению, этой людоедской химерой соблазнилась огромная масса советских людей: Струсберг взял символический реванш над Достоевским. Остаётся надеяться, что не навсегда...

Как и в наши времена, тогдашние философствующие барышники были не прочь сколотить капитал не только за счёт государственного бюджета и простотиль, хранящих деньги в сберегательной кассе, но и за счёт приватизации самых лакомых кусков государственной собственности. Из таковых особенно лакомым была Николаевская железная дорога, соединявшая Москву и Санкт-Петербург и бывшая на тот момент первой по доходности в Европе. Идея приватизации дороги была выдвинута в 1868 году министром финансов М. Х. Рейтерном (занимал пост в 1862–1878 годах). Идея эта казалась, как минимум, странной, но Рейтерн был ярким приверженцем открытой, “либеральной” экономики и “свободного рынка” и ожидал всевозможных чудес от раскрепощённой частной инициативы²¹, поэтому и предлагал передать дорогу в частную собственность. Основным претендентом на приобретение дороги выступало Главное общество российских железных дорог, созданное крупнейшими банкирами и финансистами Парижа, Лондона и Петербурга ещё в 1857 году. Среди учредителей числились варшавский банкир С. А. Френкель, лондонский банкир Фома Беринг, амстердамский банкир Гоппе, французские финансисты Г. Гёттингер и Исаак Перейра, представлявший интересы парижского банка “Креди мобилъе” и берлинского банкирского дома “Мендельсон и К^о”. Во главе этого банкирского интернационала встал самый богатый тогда в России банкир А. Л. Штиглиц. В состав руководства входили и некоторые высокопоставленные российские сановники, с помощью которых осуществлялось проталкивание выгодных сделок в высших бюрократических сферах. Безудержная самореклама, закулисная интрига, подкуп нужных лиц поначалу принесли успех, однако очень скоро стало ясно, что широкообещательные обещания Главного общества за несколько лет покрыть Россию сетью железных дорог, не затратив ни копейки казённых средств, оказались наглым обманом. Из четырёх проектированных линий не было закончено ни одной, и правительство само вынуждено было выдавать ссуды на завершение строительства этих стратегически необходимых путей сообщения. Наскучив созидательной и производительной деятельностью, акционеры решили сосредоточиться на коммерческой эксплуатации уже построенных казной железных дорог.

Тогда-то липкие взоры гешефтмахеров обратились к Николаевской дороге. При этом вознамерившееся заполучить названную дорогу Главное общество было в тот момент на грани банкротства (к 1868 году оно задолжало 135 миллионов, причём из них государству – 92 миллиона²²). Приобретение Николаевской железной дороги, таким образом, становилось для Общества единственным шансом на спасение от неминуемого краха. И наоборот: со стороны правительства уступка дороги финансово несостоятельной компании могла быть только глупостью или преступлением. Вся операция выглядела на редкость бесстыдным жульничеством, но Главному обществу удалось заручиться поддержкой министра финансов Рейтерна, имевшего большое влияние на царя, что и предопределило исход дела. Вместо денег за оплату Николаевской дороги Главное общество выпустило облигации под гарантию государства, которыми с государством же и расплатилось!

Согласно поэтичному выражению некоего премудрого политэконома, одно прикосновение частного собственника способно превратить бесплодную скалу в цветущий сад. Увы, в случае с Николаевской железной дорогой эта краеугольная истина почему-то не сработала. Вчера ещё высокодоходная и процветающая государственная компания, попав в руки частных собственников (да не в какие-нибудь там русские немытые руки, а в высококультурные европейские банкирские руки!), сразу как-то поухля и перестала приносить прибыль. И вновь российскому государству пришлось доплачивать из

своего бюджета, собранного от мужицких слёз, гарантированную доходность по акциям всем парижским, берлинским, лондонским и амстердамским банковским упрямам и выдавать бесконечные ссуды на поддержание дороги в работоспособном состоянии. Когда в царствование Александра III правительство, наконец, решило выкупить Николаевскую дорогу в казну, долг Главного общества перед российским государством составлял 170,5 млн руб.

Щедрое покровительство государства в отношении железнодорожных компаний, на которые проливался поистине золотой дождь из казны, осуществлялось за счёт сельскохозяйственных производителей (помещиков и крестьян), для которых ни о каких ссудах и премиях, ни даже о дешёвом кредите и помину не было: на их долю выпадало только усиление налогового гнёта. Как пронзительно заметил Фридрих Энгельс, анализируя эту политику царского правительства, “первой победой русской буржуазии были железнодорожные концессии, по которым акционерам доставались все будущие прибыли, а государству — все будущие убытки”²³. Приватизация прибыли и национализация убытков до сих пор остаются любимым способом капиталистического накопления и фабрикация нуворишей.

Железные дороги в России не только послужили инструментом радикального перераспределения национального богатства, но и, образно выражаясь, проложили пути для вторжения в страну иностранного капитала и подчинения её народного хозяйства интересам международной финансовой олигархии. Дело в том, что государство в эпоху “великих” либеральных реформ оказалось в крайне стеснённой ситуации и не имело свободных средств даже для признаваемого приоритетным финансирования железнодорожного строительства. За 30 пореформенных лет — с 1862-го по 1892 год — в государственном бюджете Российской империи только один раз доходы превысили расходы — в 1889 году, когда профицит составил 4,4 млн руб. Все остальные годы бюджет сводился с дефицитом, иногда огромным. В 1877 году дефицит составил 570 млн руб., в 1878-м — 450 млн руб., но это хотя бы были годы войны с Турцией, потребовавшей чрезвычайных расходов. К сожалению, и в мирные годы бюджетные дефициты были недопустимо велики: например, в 1864 году — 90 млн руб., в 1870-м — 83 млн руб., в 1880-м — 141 млн руб., в 1891-м — 189 млн руб. Всего же за тридцать пореформенных лет совокупный дефицит государственного бюджета выразился астрономической цифрой в 3,3 млрд руб. Чтобы понять масштаб этой цифры, укажем, что доходы российского бюджета в 1892 году составили 976 млн руб.²⁴.

С таким дырявым хозяйством покрывать хронические дефициты и финансировать железнодорожное строительство государство могло только за счёт внешних заимствований. К 1880 году общие капиталовложения в сооружение железных дорог в России достигли 1,8 млрд руб., из них 1,4 млрд руб. (или 80%) составляли казённые средства. К 1900 году капиталовложения в железнодорожную сеть насчитывали уже 4,72 млрд руб. Из них на долю внешних займов приходилось 3,2 млрд руб. (или 67% всех железнодорожных капиталов с ежегодным платежом процентов по ним в 187,3 млн руб.). Всего за 40 лет (1861–1900) только сумма прибылей, выплаченных государством иностранным держателям российских железнодорожных займов, составила упомянутую цифру в 6,5 млрд рублей²⁵.

По мнению Карла Маркса, высказанному им в письме к русскому экономисту Н. Ф. Даниельсону (10 апреля 1879), железные дороги вообще “дали такой толчок концентрации капитала, которого раньше никто не предвидел, и в то же время ускорили и в громадной степени расширили космополитическую деятельность ссудного капитала, благодаря чему весь мир оказался опутанным сетью финансового мошенничества и взаимной задолженности — этой капиталистической формой международного братства”. Особенно в странах так называемого “второго эшелона” капитализма, то есть импортированного и искусственно насаждаемого капитализма, “железные дороги стали новым источником невыносимой государственной задолженности и ограбления народных масс”. И хотя “железные дороги дали, конечно, громадный толчок развитию внешней торговли, но в странах, вывозящих главным образом сырьё, эта торговля усилила нищету народных масс; и притом не только потому, что бремя новой задолженности, взятое на себя правительством из-за железных дорог, увеличило давление налогового прессы на народные массы, но ещё и потому, что с того момента, как всякий продукт местного производ-

ства получил возможность превращаться в космополитическое золото, многие товары, *бывшие ранее дешёвыми* из-за отсутствия широкого сбыта, как, например, фрукты, вино, рыба, дичь и т. п., стали *дорогими* и были, таким образом, изъяты из потребления народа". "Все эти перемены, – заключал Маркс, – оказались действительно очень выгодными для крупных земельных собственников, ростовщиков, купцов, железнодорожных компаний, банкиров и т. д., но очень плачевными для действительных производителей"²⁶.

Стянувшие страну в тугой узел стальные нити накрепко привязали её к мировой капиталистической системе. Весело попыхивая дымом и стуча английской машиной, запрятанной в железную утробу, сотни паровозов потянули составы с русским хлебом к западной границе, к черноморским и балтийским портам. А в обратном направлении в российские города и веси потекли по железнодорожным артериям дешёвый ширпотреб, новые моды, соблазнительные идеи и жгучие желания, удовлетворить которые можно было только деньгами, деньгами, деньгами...

Именно железная дорога открывала широкий путь в самые укромные уголки России "греховоднику-капиталу" (выражение писателя-народника Г. И. Успенского). Причём эту разоряющую и развращающую народ роль чугунки одинаково негативно оценивали русские люди противоположных общественно-политических взглядов. Ещё в конце 1850-х годов, когда в России только начиналось масштабное железнодорожное строительство и апологеты капиталистической цивилизации захлёбывались от восторга, предвкушая "светлое будущее" индустриальной эры и чуть не запевая "Наш паровоз, вперёд лети!", славянофил К. С. Аксаков скептически отмечал, что едва ли нравственный прогресс человечества выиграет, если буржуазная пошлость, жажда наживы и штампованный товар будет распространяться по Земле в 10 раз быстрее²⁷.

Глеба Успенского приводил в настоящий ужас "железный червяк", буравящий свой путь сквозь леса, поля и реки, превращающий девственную природу в лунный пейзаж, в поруганное и обесчещенное пространство индустриального города, угледобывающих копей, нефтяных промыслов²⁸. Такие же разрушения производила железная дорога и в социальном пространстве. Там, где проползал "железный червяк", умирали местные кустарные промыслы, не выдерживающие конкуренции с фабричной продукцией. Вместо домотканых льняных и холстяных рубах крестьяне стали одеваться в покупную "мануфактуру". То, что раньше изготовлялось своими руками в условиях натурального хозяйства, теперь приходилось приобретать за наличные, которые как-то надо было доставать. Нужда в деньгах загоняла крестьянина в кабалу банку и ростовщику, вышвыривала из деревни на фабрику и завод. Самодостаточное крестьянское хозяйство превращалось в зависимое от рынка, от курса рубля и франка, от мировой конъюнктуры хлебных цен. Судьба рязанского мужика – его жизнь и смерть – стала решаться на биржах Лондона и Берлина...

Благодаря неисчислимым народным жертвам и ярму, наложенному и на будущие поколения, которым предстояло расплачиваться за взятые кредиты, удалось за два пореформенных десятилетия (1861–1881) увеличить протяжённость сети железных дорог в России с 1,6 тыс. вёрст до 23,1 тыс. вёрст. Однако, несмотря на такой гигантский рывок в железнодорожном строительстве (рост почти в 15 раз!), тяжёлая промышленность развивалась крайне медленно (выплавка чугуна увеличилась за это время всего лишь на 40% – с 20,5 до 28,7 млн пудов). Причину застоя следует искать в приверженности русского правительства либеральному принципу "свободы торговли", требовавшей максимального снижения таможенных пошлин. Оказалось, что английские машины и металлические изделия гораздо дешевле отечественных, даже рельсы из Англии с доставкой в Петербург обходились в 3 раза дешевле производимых в России. Поэтому железнодорожные подрядчики предпочитали не строить сталелитейных заводов и прокатных станков в России, а закупать готовую продукцию за границей. В 1860–1870-х годах импортные рельсы в среднем составляли 80% потребления в России, а в иные годы этот показатель достигал 95%. Отечественный капитал вкладывался по преимуществу в лёгкую промышленность, прежде всего в текстильную, где и оборот быстрее, и прибыли выше. Поэтому русский капитализм современники образно называли "ситцевым". Но с ещё большим основанием его можно было бы на-

звать “железнодорожным”. По количеству частных инвестиций, вложенных в русскую экономику в 1860–1870-х годах, железнодорожное дело было вне конкуренции – 66% всех акционерных капиталов, составлявших всего свыше 1 млрд руб. Ещё 15% составляли вложения в банковскую и кредитно-финансовую сферу, 12% приходилось на предприятия лёгкой и пищевой промышленности, и только 2,4% – на горно-металлургическую промышленность²⁹. Поэтому потребление машин, металла и каменного угля в России в 1860–1870-х годах покрывалось на 2/3 импортом из стран Западной Европы. Согласно подсчётам историка А. М. Соловьёвой, только “в 1870-х годах общая стоимость импортированной в Россию продукции тяжёлой индустрии капиталистического Запада составила гигантскую для того времени сумму – более 1 млрд руб. серебром”³⁰.

Перемена экономической политики русского правительства на рубеже 1880–1890-х годов от фритредерства к протекционизму, а также выкуп большинства железных дорог в казну (к концу XIX века национализировано было около 2/3 железнодорожной сети), благоприятно сказалась на росте промышленного производства. Запретительные пошлины на ввоз иностранной продукции тяжёлой промышленности (чугуна, стали, паровозов, рельсов и пр.) позволили стремительно увеличить их производство внутри страны. По темпам роста промышленного производства Россия в 1890-е годы занимала первое место в мире, в некоторых отраслях ежегодный прирост составлял фантастические 20–30%. Ещё более ускорилось строительство железных дорог (в 1900 году их протяжённость достигла 53,2 тыс. вёрст, в 1917-м – 81,1 тыс. вёрст). Но индустриализация 1890-х мало изменила макроэкономическую модель российской модернизации. При нищете населения, исключавшей значительные внутренние накопления, для создания металлургических и машиностроительных предприятий, постройки железных дорог (в частности, Транссибирской магистрали) по-прежнему приходилось широко привлекать иностранные частные инвестиции и прямые займы правительства у зарубежных банкиров. Притоку иностранных инвестиций способствовало и введение в 1897 году золотого стандарта рубля – это гарантировало сохранность вложений и конвертирование прибылей нерезидентов. Смысл золотого стандарта рубля прост: бумажные ассигнации отныне свободно и неограниченно могли размениваться на золотые червонцы по твердому курсу. Рубль стал составной частью мировой финансовой системы, его стало легко употреблять в международных расчётах и вывозить из страны. Если раньше бумажные рубли можно было обменять на франки только с потерей в стоимости до 50%, то золотой червонец обменивался “альпари” (по номиналу): червонец специально чеканили по размеру и весу равным золотой 20-франковой монете. Это-то и способствовало привлечению иностранных инвестиций (ведь инвесторов в первую очередь интересовал вывоз прибылей в звонкой монете, а не в русских “фантиках”).

Задумка сработала: только за пятилетие (1895–1900) частные иностранные вложения в Россию выросли более чем в 3 раза – с 280 млн руб. до 911 млн руб., а к 1916 году они составляли 2 млрд 243 млн руб. В результате к 1914 году иностранным собственникам принадлежало 43% всех акционерных капиталов в России, а в некоторых важнейших для экономики отраслях они занимали господствующее положение. Иностранцы владели 4/5 цветной металлургии, 60% машиностроительной и металлообрабатывающей промышленности, им принадлежало свыше половины активов в химической, электротехнической, нефтедобывающей отраслях, а также 2/3 добычи донецкого угля, 44% всех акционерных капиталов в коммерческих банках принадлежало иностранным собственникам³¹. Благодаря бурно развивавшимся в начале XX века процессам создания синдикатов и других монополистических объединений, под прямым или косвенным контролем иностранного капитала оказалась практически вся русская промышленность, в том числе и военная.

Конечно, крупные денежные вложения позволяли стремительно расширять промышленное строительство. Новые предприятия давали работу сотням тысяч переселившихся в города крестьян. Однако сама структура русской пореформенной экономики, сам вариант капиталистической индустриализации, избранный правительством после 1861 года, обрекал Россию на роль дойной коровы международного капитала. Львиная доля прибылей в промышленности и кредитной сфере доставалась ему и вывозилась из страны. Например,

в 1913 году перевод за границу прибылей иностранными агентами в России составил 150 млн руб., 221 млн руб. был выплачен по государственным займам, 34 млн руб. — по частным займам, ещё 292 млн руб. утекли из страны вместе с “русскими путешественниками” (дореволюционные представители капиталистической элиты тоже предпочитали отдыхать, учиться и лечиться за границей, что влекло за собой постоянную огромную утечку капитала). Всего, таким образом, в 1913 году вывоз капитала из России достиг 697 млн золотых руб., а поскольку сальдо торгового баланса дало избыток в 146,1 млн руб., то чистая утечка капитала составила 550,9 млн руб. По пятилетиям дефицит платёжного баланса России (то есть превышение вывоза капитала над притоком) выглядит следующим образом: в 1894–1898 годах — 802 млн руб.; 1899–1903 годах — 894 млн руб.; 1904–1908 годах — 778 млн руб.; 1909–1913 годах — 1296 млн руб. Соответственно за 20 лет иностранный капитал извлёк из России 3 млрд 770 млн золотых рублей чистой прибыли.

Понятно, что для покрытия этого гигантского дефицита, для поддержания размена рубля на золото, бурным потоком утекавшее за рубеж, государству приходилось снова и снова прибегать к внешним заимствованиям, следствием чего был непрекращающийся рост государственного долга. В 1901 году долг Российской империи достиг 6,4 млрд руб., в 1914 году — 12 млрд руб., из которых больше половины приходилось на zahraniчные заимствования. По тяжести ежегодных платежей Россия занимала 1-е место в мире (в 1913 году её прямая дань международному капиталу составила свыше 400 млн руб.)³². Таким образом, российская модель капиталистического рынка оказалась весьма убыточной и по критериям самой рыночной рациональности вполне бессмысленной.

Разумеется, основная тяжесть выплат по государственному долгу ложилась на аграрный сектор, прежде всего, на крестьянство — наиболее массового плательщика казённых налогов. Протекционистская система также налагала разорительную дань на аграриев (включая помещиков), так как после введения в 1891 году запретительных пошлин на ввоз дешёвых иностранных изделий покупка любой железки отечественного производства обходилась сельским хозяевам в 2–3 раза дороже. Эти “ножницы цен” служили ещё одним способом капиталистического накопления и, наряду с железнодорожным спрутом, являлись дополнительным мощным насосом по перекачке средств из деревни в индустриальный сектор, в форсированное развитие капиталистической финансовой и транспортной инфраструктуры. Даже сам усердный насаждитель протекционизма министр финансов С. Ю. Витте (занимал пост в 1892–1903 годах) вынужден был признать в своём всеподданнейшем секретном докладе (февраль 1899): “За пуд чугуна англичанин платит 26 коп., американец — 32 коп., а русский — до 90 коп. Благодаря пошлине русский житель платит за многое, что он покупает, значительно дороже, чем иностранный. Вследствие этого... возрастает стоимость жизни и богатого, и бедного человека, напрягается до крайности платёжная способность населения, во многих случаях прямо сокращается потребление. Не может не видеть министр финансов, что эти приплаты из-за пошлин особо тяжёлым бременем падают на оскудевшие бюджеты землевладельцев и крестьян-земледельцев... Эти приплаты суть тяжёлые жертвы, которые платит весь народ, но не от избытка, а от нужды”. Однако Витте не собирался менять политику: “Великие задачи требуют и великих жертв, — с пафосом внушал он Николаю II. — Новая промышленность не может вырасти в короткий срок. Поэтому и покровительственные пошлины должны продержаться десятки лет для того, чтобы успеть привести к положительному результату”³³.

Но никаких “десятков лет” у системы Витте уже не было. Не прошло и года после его доклада, как в России разразился тяжелейший экономический кризис 1900–1903 годов. Кризис был прямым и неизбежным следствием виттевской системы насаждения капитализма во что бы то ни стало, невзирая на жертвы, не считаясь с потерями в живой силе... Современники — вменяемые экономисты (даже либеральные) и просто здравомыслящие люди — многократно указывали Витте, что маниакальное культивирование капиталистической промышленности за счёт разорения поземельных сословий (которые, по идее, должны были бы выступать главными покупателями отечественных фабрикатов) и непоследовательно, и бесперспективно, а главное — плохо кончится. Но эти предостережения не были услышаны Витте, и он упрямо гнул свою линию.

К чему же привела система Витте русскую экономику? «С начала восьмидесятых до начала девяностых годов создание новых капиталов шло довольно равномерно и медленно. В среднем возникало ежегодно новых промышленных предприятий, паевых и акционерных, на сумму 37,5 миллиона». Именно такова была ёмкость русского внутреннего рынка, очень узкого вследствие нищеты большинства населения. Но «с 1893 года капиталисты стали усиленно помещать деньги в предприятия», к чему их подстёгивала политика протекционизма и мегапроект, щедро профинансированный правительством за занятые у международного капитала средства, по строительству Транссибирской магистрали. Правительство Витте «принялось усиленно поощрять приток капиталов к промышленности. В результате в следующие шесть лет (1895–1900) цифра ежегодного прироста капиталов сразу поднялась до 322 миллионов. Русских капиталов не могло бы хватить для такого быстрого роста, и за 1893–1903 годы из 1554 миллионов, вложенных в промышленность, до 900 миллионов принадлежало иностранцам. Быстрый рост промышленности не соответствовал действительному росту благосостояния населения. Увеличение производства не оправдывалось ростом спроса и потребления и кое-как держалось на казённых заказах и субсидиях (преимущественно по железнодорожному строительству). Безнаказанно такое мнимое процветание капитализма пройти не могло: немедленно же обнаружился признаки промышленного кризиса, который и разразился в 1899 году. Миллиард ценностей, котировавшихся на бирже, сразу упал до 611 миллионов, то есть капиталисты потеряли 2/5 своего капитала. Правительство пыталось поддержать биржу и промышленные предприятия. Оно затратило на эту поддержку до 170 миллионов рублей. Но это только затянуло кризис на целых четыре года и помешало сразу переоценить предприятия по их действительной, а не дутой доходности... После краха новых предприятий возникает ежегодно всего на 40 миллионов, то есть почти на столько же, как и до феерического расцвета промышленности в 90-х годах.»³⁴. Всё вернулось на круги своя, только вот за 10 лет «феерического расцвета» государственный долг России вырос ещё на 2 млрд золотых рублей³⁵.

Этот пузырь мнимого процветания должен был лопнуть, и он лопнул. Так же, как лопаются все надуваемые капиталом финансовые пузыри в наши дни. Издержки «праздника живота» 1890-х годов, естественно, легли на плечи народа, однако биржевой крах 1899 года смыл в канализацию и многих отечественных капиталистов.

В 1903 году Витте убрали с поста министра финансов, но это уже не могло спасти Россию от революционных потрясений 1905–1907 годов.

Накачиванием финансово-посреднической сферы за счёт непосредственных товаропроизводителей (особенно аграриев), делавшим господство капитала необратимым, занимались все предшественники Витте во главе финансового ведомства. Исчерпывающее резюме этой политики дал в письме к Марксу Н. Ф. Даниельсон (14 июля 1879): «Все усилия частных лиц и государства направлены на развитие обращения, а не организацию производства, или, иными словами, все усилия направлены на обогащение посредников между производителями и потребителями, на развитие всех средств, содействующих концентрации капитала; и мы видим, что если производитель в начале 60-х годов получал на свою долю 50% продуктов, то в настоящее время его доля... уменьшилась в четыре раза; но кроме того, он экономически связан не с землёй, как до 1861 года, а с кулаком»³⁶. Кулак – в виде банка и купона, железнодорожного и таможенного тарифа, перекупщика и ростовщика – облепил кровососущим роem сельскохозяйственного производителя (помещика и мужика), лишая их всё большей доли дохода от земледелия.

Наиболее уязвимым в этой ситуации оказалось помещичье хозяйство. Ориентированное на производство товарного хлеба, оно всецело зависело от рыночной конъюнктуры, которая, в свою очередь, определялась, во-первых, банковскими или ростовщическими кредитами, во-вторых, железнодорожными тарифами, в-третьих, состоянием цен на мировом рынке, в-четвёртых, денежной политикой государства.

Рассмотрим, как эти четыре фактора сказывались на судьбе помещичьего землевладения в России.

К исходу первого двадцатилетия после реформы 1861 года современники констатировали, что «наши землевладельцы в настоящее время почти исклю-

чительно работают на содержание огромной сети кредита, ими же самими созданной на свои и берлинские капиталы, и что они отдали себя в кабалу, которая под изящными формами оказывается несравненно более жёсткою, чем в большинстве случаев было для крестьян крепостное право". Капиталистическое хозяйство, жаловались помещики, "создало нам обстоятельства, среди которых кредит широко раскинул паутину, где мы, запутавшись, как муха, трепещем и жужжим в ожидании смертельных объятий паука"³⁷. К 1914 году больше половины всех имений (51,6%) было заложено в кредитных учреждениях, а совокупная задолженность частного землевладения достигала цифры в 2 млрд руб. с уплатой ежегодной дани банкам свыше 200 млн руб.³⁸.

Причиной попадания массы помещиков в долговую кабалу служили несколько обстоятельств. Во-первых, легкомыслие многих помещиков, обусловленное непривычкой действовать в условиях рыночных механизмов, непониманием принципов их функционирования. Поэтому соблазн получить крупную сумму на руки под залог имения часто легко брал верх над предусмотрительностью и осторожностью. Во-вторых, существовала объективная необходимость в заимствовании средств для обеспечения производственного процесса: наём рабочей силы, закупки инвентаря, рабочего скота и посевного материала, оплату хранения и транспортировки урожая и пр. Взяв ссуду у банка или ростовщика-кулака, помещик, как правило, мог потом, в лучшем случае, только выплачивать проценты. Любой неурожай (не редкость в России) грозил помещицкому хозяйству крахом.

Ритм жизни традиционного деревенского хозяйства определяется природными циклами, капризами погоды, имеющими вероятностный характер; ритм капиталистического хозяйства не терпит никакой приблизительности, он выверен с математической точностью сроками платежей по векселям и банковским кредитам. И эта несовместимость жизненных ритмов двух типов хозяйства порождает порой драматические коллизии, с исключительной художественной силой изображённые, например, в произведениях Г. И. Успенского. И хотя Успенский писал, прежде всего, о крестьянском хозяйстве, его наблюдения в равной степени применимы и к участи помещика: "Завися от "строка", от "числа" и длинной бумаги, кулачишко должен ставить в ту же зависимость и всё то деревенское, что зависит только "от Бога" и от погоды, от тучи, от дождя, от засухи и т. д. "Строк" взносить в "банку", положим, истекает 15 июля, и кулачишко вылезает из всех кишок вытянуть из должников должное, пунктуально следуя банковской правде, тогда как деревенская правда говорит так же категорически и неопровержимо, что платить долг, когда хлеб в поле и когда ещё ждут дождей, — совершенная нелепость и ерунда, точь-в-точь такая же, как если бы кто потребовал на самом деле, чтобы курочка бычка родила или поросёночек яичко снёс. "Как Божья воля", "как Господь поможет" вступили в борьбу с векселем и "строком"..."³⁹. Конфликт между "правдой векселя", правдой банка и "правдой земли" точно так же угнетал и помещика, о чём неоднократно писалось на страницах консервативной прессы.

Другим бичом помещицкого хозяйства стали железные дороги. До 1881 года практически все они принадлежали частным компаниям (хотя фактически были построены на государственные средства). Железнодорожные тарифы за провоз грузов каждая компания устанавливала, как ей вздумается, в основном они были непомерно дороги, так как, напомним, государство гарантировало этим компаниям получение прибыли не менее 5%, даже если бы по этим дорогам никто не ездил и ничего не возил. Поэтому гипотетическая прибыль помещиков, главных поставщиков товарного хлеба на внутренний и внешний рынок, оказывалась в карманах у железнодорожников. После выкупа в казну важнейших линий в 1880–1890-х годах положение мало изменилось. В 1889 году была введена государственная монополия на железнодорожные тарифы. Отныне правительственная тарифная политика предоставляла серьёзные скидки, часто ниже себестоимости, на транспортировку промышленных грузов (руды, металла, угля, нефти), а стоимость перевозки сельскохозяйственных продуктов стала дифференцированной — исчислялась обратно пропорционально дальности расстояния. Вот как вспоминал один из хозяев-помещиков о последствиях подобной тарифной политики для доходности имения: "Схема дифференциальных тарифов заключалась в том, что чем расстояние больше, тем стоимость провоза по нём дешевле... При известных условиях

за пуд груза, перевозимого к балтийским и черноморским портам из ближайших мест, взималось дороже, чем из дальнейших. Весь русский населённый центр оказался, таким образом, отодвинутым от рынков сбыта, а ненаселённые окраины — придвинутыми. И отсюда — первый удар по индивидуальному хозяйству. Я был помещиком Рязанской губернии и хозяйничал на землях средней стоимости в 200 руб. десятина. Стоимость рабочих рук и процент на капитал делали мне себестоимость ржи — 80 коп., овса — 1 руб., пшеницы — 1 руб. 20 коп. Мой приятель хозяйничал на Оренбургских степях, купленных от 40 коп. до 3 руб. за десятину и, при машинном труде и огромных запашках, пуд ржи обходился ему в 30 коп., овса — в 50 коп., пшеницы — в 70 коп. И этот груз перевозился к портам дешевле, чем мой. А потому, когда в портах цена на рожь устанавливалась в 60 коп., на овёс — в 80 коп., а на пшеницу — в 1 руб., то он хорошо зарабатывал, а я в лоск разорился. Вот что случилось с земледельческой Россией по введению виттевских дифференциальных тарифов⁴⁰.

Такая тарифная политика правительства, очевидно, была подчинена двум задачам: 1) перекачке средств из сельского хозяйства в промышленно-капиталистический сектор, которому предоставлялись всевозможные льготы; 2) принуждению аграриев к увеличению вывоза сельскохозяйственной продукции и сырья за рубеж и вовлечению в экспортную лихорадку даже самых отдалённых от западных границ империи регионов. Задача всемерного наращивания экспорта хлеба была поставлена ещё при Александре II министром финансов М. Х. Рейтерном, который во всеподданнейшем докладе 1866 года писал: “Увеличенный посредством железных дорог, вывоз за границу представляется... единственно возможным исходом для расстроенного нашего денежного обращения и, следовательно, для кредита государственного и финансов вообще⁴¹”.

Действительно, покрыть все гигантские дефициты в государственном бюджете, в платёжном балансе страны, образовывавшиеся вследствие сознательного насаждения правительством капиталистической системы хозяйства, было немислимо иным способом, нежели наращиванием экспорта сельскохозяйственной продукции, не считаясь ни с возможностями, ни с потребностями населения. Печально знаменитый лозунг министра финансов И. А. Вышнеградского (занимал этот пост в 1887–1892 годах): “Сами недоедим, а вывезем”, — весьма красноречиво выражал суть политики капитализации России (разумеется, недоедать приходилось не Вышнеградскому, сколотившему многомиллионное состояние на железнодорожных аферах в 1870–1880-х годах⁴²).

Если до отмены крепостного права и массового строительства железных дорог на экспорт отправлялось около 1% всего сбора хлебов в России (а всё остальное съедали внутри страны), то в 1875–1879 годах экспорт хлеба составил уже 14,3%, в 1895–1899-х этот показатель вырос до 15,7%. А поскольку чистый сбор зерновых на душу населения в пореформенное время не только не возрос, но и неуклонно снижался, то и среднее потребление пищевых продуктов снижалось ещё быстрее⁴³. “По головам голодавшего русского центра, — вспоминал современник, — неслись к Риге, Либаве, к Одессе поезда с сибирским маслом, яйцами, птицей, мясом, а великоросс, провожая их, только облизывался в заботе — куда и как выпустить курёнка? Русским сахаром откармливала Англия своих свиней, на вывоз сахара в Персию, Турцию, на Балканы давались вывозные премии, а великоросс пил чай вприглядку. В Берлине в дни привоза русского мороженого мяса и птицы немцы обжирались ими до отвала; а великоросс ел мясо лишь по двенадцатым праздникам...⁴⁴”.

Точно так же, как мимо голодных великороссов пролетали на Запад поезда с хлебом, благодаря железнодорожной тарифной политике правительства⁴⁵ “пролетали” на всех парах мимо прибыли и даже простой рентабельности помещики-землевладельцы Центральной России. Н. Ф. Даниельсон справедливо назвал железные дороги “дренажными трубами, уносящими из государственного организма пищу и почву⁴⁶”, высасывающими из него хлеб, жизненную силу настоящих и будущих поколений.

Подобная картина, в общем, не представляла ничего специфически российского: так же орудовал капитал и во всех других странах. Например, в романе Джека Лондона “Железная пята” есть эпизод, где один средней руки бизнесмен жалуется революционеру-марксисту Эрнесту Эвергарду: “Желез-

нодорожная компания знает мои дела лучше, чем я сам. От неё ничего не укроется: ни мои эксплуатационные расходы, ни условия контрактов... у них теснейшая связь с моими контрагентами. Посудите сами: едва только мне удаётся получить большой заказ на выгодных условиях, как Железнодорожная компания непременно повышает тарифы на мой груз; они не входят ни в какие объяснения, а просто слизывают у меня всю прибыль⁴⁷. В ответ Эрнест объясняет ему, что крупный капитал, тресты рано или поздно разорят всех мелких и средних самостоятельных хозяев и превратят их или в своих наёмных рабов, или в вечных данников, у которых “слизывают всю прибыль”. Поэтому единственно разумный выбор таких хозяев состоит в присоединении к пролетариату в борьбе против капитализма. Перед примерно таким же выбором в России в конце XIX – начале XX века стояли и многие дворяне-землевладельцы, разоряемые банками и железнодорожными компаниями.

Ещё одним жестоким кровопусканием обернулся для русских помещиков мировой аграрный кризис 1870–1890-х годов, когда цены на зерно на мировых рынках упали в 2 раза. Причиной кризиса явилась “транспортная революция” – ажиотажное строительство железных дорог, которые позволили резко нарастить экспорт хлеба из России. Если за пятилетку 1860–1864 годов из России вывозилось в среднем около 9 тысяч четвертей хлеба, то в 1893–1897 годах – 523 тысячи четвертей, или в 58 (!) раз больше⁴⁸. С другой стороны, развитие трансокеанского пароходного сообщения привело к массовому ввозу зерна и муки в Европу из США, Аргентины, Австралии и Канады, что и повлекло обрушение цен. Русским же аграриям пришлось ещё туже затянуть пояса. Известный народнический экономист В. П. Воронцов, анализируя первые признаки изменения мировой аграрной конъюнктуры вследствие зерновой интервенции США, ещё в 1880 году предсказывал: “Помещичьи хозяйства давно уже переживают кризис, который они вынести не в силах и который ведёт их к гибели. Погибель эта ускорится тем направлением, какое принимает международная хлебная торговля; нашему вывозу зерна, как видно, предстоит близкий капут, такой же последует и помещичьему хозяйству⁴⁹”.

И, наконец, заключительным, нокаутирующим ударом явилось для класса помещиков введение в России в 1897 году стараниями министра финансов С. Ю. Витте денежной системы золотого монометаллизма. Убийственные последствия золотого стандарта для поземельного дворянства доходчиво объяснял в своей всеподданнейшей записке Николаю II (16 ноября 1898) Сергей Фёдорович Шарапов (1849–1911), один из наиболее ярких дворянских идеологов и заклятых врагов экономической системы Витте: “Ошибка денежной реформы заключалась в признании золота единственным устойчивым металлом и в принятии золотой валюты в основание нашей денежной системы... До 1893 года Россия имела две валюты: золотую, на которую были исчислены её международные обязательства и в которой взимались таможенные пошлины, и обесцененную бумажную, на которую совершались все внутренние сделки и расчёты. Уровень этой валюты был гарантирован законом о чеканке серебра для носителей на основании нашей старой монетной единицы – серебряного рубля в 4 зол[отника] 21 долю чистого металла. Пока действовал этот закон, кредитный рубль не мог подняться выше своего металлического основания и все внутренние цены не могли упасть ниже серебряных цен. Только это обстоятельство и защищало русское земледелие от кризиса, охватившего Европу и Америку начиная с 1873 года, то есть с года демонетизации серебра Германией (там был введён золотой стандарт. – И. Д.). Русские продукты вывоза ценились дешёво на международном рынке в золоте, но выручаемая за них плата в серебре была для русских хозяев вполне достаточна. А так как наши бумажные деньги стояли ниже своего серебряного паритета, то наше земледелие имело ещё и премию даже против серебряных стран⁵⁰”.

Таким образом, политика золотого стандарта и “сильного рубля” (при слабой, преимущественно сырьевой экономике России) стала “египетской казнью” для экспортёров-аграрников. Если раньше они ещё как-то проскакивали в зазор между твёрдой международной золотой валютой и местной девальвированной, то отныне мышеловка захлопнулась, и последние доходы русских помещиков “слизнули” интернациональные держатели золотых активов (банки Ротшильдов и пр.).

Нет ничего удивительного в том, что в течение всего пореформенного времени, вплоть до революции 1917 года, наблюдалось повсеместное “оску-

дение”, а потом разорение поместного дворянства и исход его из деревни. Из 87 млн десятин, полученных помещиками при разделе реформы 1861 года, к 1914 году у них осталось только 41 млн десятин (или 47%). Среди частных собственников земли дворяне к 1914 году составляли уже меньше половины, да и само сословие перестало быть преимущественно поземельным (если в 1862 году дворян, владевших имениями, насчитывалось более 80%, то в 1912 году таких было только 36–37%)⁵¹. Утрата веками насиженных родовых гнёзд и переход их в руки новых “хозяев жизни” – капиталистов, промышленников и предпринимателей – крайне болезненно переживались членами благородного сословия. Многие из тех идеологов дворянского консерватизма, которые наиболее решительно выступали с критикой капитализма, сами пережили трагедию вынужденной продажи родового имения. Так, Константин Николаевич Леонтьев (1831–1891), несмотря на героические усилия, так и не смог расплатиться с ипотечным банком за кредит и должен был в 1882 году продать любимое родительское имение Кудиново разбогатевшему крестьянину, который первым делом разобрал прежний барский дом и продал его “на своз”⁵². Это событие навсегда осталось для Леонтьева незаживающей раной на сердце. В 1870 году была продана знаменитая усадьба Абрамцево, принадлежавшая семейству Аксаковых, старинному дворянскому роду, олицетворявшему собой все традиционные устои патриархального помещичьего быта и непродажной дворянской чести. Из семейства Аксаковых неслучайно вышли крупнейшие представители славянофильства – первой антикапиталистической идеологии в России. Покупателем Абрамцева стал Савва Иванович Мамонтов (1841–1918), тоже знаковая фигура, но уже для новой, буржуазной эпохи в истории страны. Крупный железнодорожный воротила, заводчик и, как было обычно в те времена, аферист, Мамонтов, в конце концов, запутался в разных полузаконных и совсем незаконных махинациях и почти дочиста прогорел (вследствие биржевого краха 1899 года), но хотя бы оказался достаточно культурен, чтобы сохранить нетронутым дом Аксаковых.

Вытеснение дворянской элиты с господствующих экономических и политических позиций в стране, а потом и из собственных жилищ не было стихийным процессом, но явилось следствием целенаправленной политики капитализации России, проводимой С. Ю. Витте. Один из умных и наблюдательных бюрократов начала XX века В. И. Гурко вспоминал: “Витте был сыном своего века – горячим поклонником капиталистического строя и капитализма вообще”, “но этот капитализм, или, вернее, его возрастание он видел в торговле, в промышленности обрабатывающей и добывающей, но отнюдь не в сельском хозяйстве”. Вследствие этого Витте “не любил и даже презирал” дворян-помещиков “именно за их бедность, за неумение (обусловленное, однако, обстоятельствами, находящимися вне их влияния) наживать богатство, накапливать капиталы”. Зато “дельцов финансового мира, зарабатывающих миллионы, промышленников, удваивающих в несколько лет своё состояние, он уважал и к их ходам относился с предупредительностью”⁵³.

По-видимому, у Витте была горячая убежденность, сродни религиозной, в безальтернативности капиталистического пути для России, невозможности иного способа индустриализации и модернизации, приобщения России к передовым достижениям буржуазной цивилизации Запада. В ноябре 1897 года на одном из заседаний Совещения по делам дворянства Витте выступил с программной речью, наиболее откровенно выразившей его видение будущего России, в котором уже не было места помещичьему дворянству: “В настоящее время, – говорил Витте, – богатство даётся не землёю, а банковским делом, промышленностью, обрабатывающим производством и т. п. Народились новые богачи, и дворянство оскудело, не потому что оно утратило привилегии, а оттого что по сравнению с классом промышленным значение его утратилось, что оно не выдержало конкуренции. Крупные промышленные богатства Запада затмили дворянство”. С наступлением эры капитализма судьба поземельной аристократии предрешена. “В России теперь происходит то же, что случилось в своё время на Западе: она переходит к капиталистическому строю. . . Россия должна перейти на него. Это мировой непреложный закон”. Поэтому, был уверен Витте, “от землевладения первенствующее значение перейдёт сначала к промышленности, после – к торговле, к банковскому делу и, наконец, к так называемой *haute banque* (сверхбанку, транснациональной финансовой олигархии. – И. Д.)”. Неодолимая мощь этой финансо-

вой олигархии свернёт шею дворянству и, предсказывал Витте, “не пройдёт 50 лет, как выступит у нас на первый план другой богатый класс, подобный тому, который вершит судьбы Франции, — буржуазия. А дворянство окончательно оскудеет”⁵⁴.

Однако процесс замещения дворянства буржуазией в качестве класса-гегемона пошёл в России значительно быстрее, чем даже предполагал Витте. Согласно статистическим подсчётам за 1909–1910 годов, из совокупного дохода российских подданных, получавших ежегодный чистый доход свыше 1000 рублей, на долю землевладельцев приходилось всего 15,6%. Буржуазные же элементы (владельцы торгово-промышленных предприятий, собственники городских недвижимых имуществ, владельцы денежных капиталов, а также высокооплачиваемые представители “свободных” профессий — артисты, профессора, адвокаты и пр.) получали 84,2% этих доходов⁵⁵.

Столь же неотвратимо, как и в имущественной иерархии, поместное дворянство теряло свои господствующие позиции в государственном аппарате и армии. За период с 1853-го по 1917 год количество землевладельцев сократилось среди членов Государственного совета с 92,7% до 48,2%; среди министров и главноруководящих — с 94,4% до 33,3%; среди товарищей министров, начальников главных управлений и директоров департаментов — с 63,6% до 24,8%; среди сенаторов — с 72,7% до 35,5%⁵⁶. В общей численности чиновничества процент помещиков на 1897 год составлял всего 16%⁵⁷. В армии же по состоянию на 1903 год 80,8% генералитета не владело никакой земельной собственностью⁵⁸.

Громкие титулы и аристократические фамилии тоже не должны вводить в заблуждение. В конце XIX — начале XX веков многие богатые латифундисты из числа титулованной знати уже превратились во владельцев “заводов, газет, пароходов”, в крупных акционеров коммерческих банков, кровно связанных своими деловыми интересами с отечественным и интернациональным капиталом. Так, например, семейство графов Строгановых являлось в конце XIX века держателем крупного пакета акций самого большого в России акционерного Петербургского Международного коммерческого банка (ПМКБ), главой которого был прусско-подданный Адольф (Арон) Ротштейн. ПМКБ поддерживал тесные отношения с финансовой империей Ротшильдов, банкирскими домами Мендельсона, Блейхрөдера, 30% акций банка принадлежало германским капиталистам. Ротштейн и его банк были доверенными контрагентами С. Ю. Витте по привлечению иностранных инвестиций в развитие русской промышленности, по размещению русских железнодорожных займов на европейских финансовых рынках и проведению других транзакций, которые в совокупности превращали ПМКБ в один из важнейших элементов гигантской “дренажной системы”, выкачивавшей из России миллиарды золотых рублей⁵⁹. Во все эти операции оказались вовлечены и представители русской титулованной знати, а, как сказал Спаситель, “где сокровище ваше, там будет и сердце ваше” (Мф. 6, 21).

В руководстве учреждённого в 1911 году Русско-Английского банка подбралась наиболее “звёздная” компания, символизировавшая единство аристократов и плутократов. В правлении банка вместе заседали правнук императрицы Екатерины II граф А. А. Бобринский (сенатор, председатель Совета объединённых дворянских обществ и член Государственного совета); князь А. Д. Голицын; князь Н. П. Урусов (бывший полтавский губернатор, екатеринославский губернский предводитель дворянства, член Государственного совета); князь Н. Б. Щербатов (бывший полтавский губернский предводитель дворянства), а также известный грюндер из евреев, миллионер-сахарозаводчик М. А. Варшавский; еврей, присяжный поверенный Г. Г. Шклявер и несколько английских и французских финансовых дельцов⁶⁰. Многочисленные факты такого рода отражают процесс буржуазного перерождения элиты русского дворянства, сопровождавшийся соответствующим переворотом в мировидении и самосознании.

А с другой стороны, состав русского “благородного” сословия стали пополнять “иерусалимские дворяне”. Друг Витте, “пруссак по рождению и еврей по национальности”, Ротштейн был награждён орденом Святого Владимира 4-й степени, дававшим право на потомственное дворянство. Ротштейн обратился в дворянское собрание Смоленской губернии, где у него были большие земельные владения, с прошением вписать его имя в золотую книгу смоленско-

го дворянства. Губернское дворянское собрание с возмущением отвергло притязания иудея, однако по указу Сената, утверждённому царём, смоленскому дворянству было предписано всё же удовлетворить прошение банкира⁶¹. Целая грибница потомков и родственников гешефтмахера Самуила Соломоновича Полякова подобным же образом сумела пролезть в состав дворянства Орловской губернии⁶².

Князь Михаил Михайлович Щербатов ещё в конце XVIII века подмечал признаки “оподления” благородного сословия вследствие проникновения в его ряды буржуазных элементов и нравов: “Они в сословие дворянское принесли ту подлость, то пронырство, то корыстолюбие, с коим родились, в коем воспитаны, в коем упражнялись и коим до чинов офицерских забвением нравственных должностей добивались; да и самое старое дворянство сим заразили”⁶³. На рубеже XIX–XX веков эта прискорбная тенденция скачкообразно усилилась. “Его Величество Капитал” приобрел себе в России всё больше верноподданных. Военный министр А. Н. Куропаткин имел все основания жаловаться во всеподданнейшем докладе Николаю II в марте 1900 года, что, благодаря политике С. Ю. Витте, скоро возникнет настоятельная необходимость менять вековую военную доктрину России, вооружённым силам которой отныне “придётся сражаться не за Веру, Царя и Отечество, а в значительной степени за интересы крупных промышленных королей: сахарных, ситцевых, железнодорожных, мануфактурных и пр.”⁶⁴.

Буржуазно-либеральная партийная пресса после революции 1905–1907 годов всё решительнее призывала окончательно устранить дворянство с общественно-политической арены: “Дворянину и буржуа нельзя уже стало вместе оставаться на плечах народа: одному из них приходится уходить”. Поэтому одной из главных задач “всех прогрессивных групп русского общества” является борьба с “аграриями и аграрной идеологией”⁶⁵.

Действительно, в пореформенной России, начиная с 1861 года, чем дальше, тем всё меньше оставалось почвы (в прямом и переносном смысле) под ногами у поместного дворянства. Методично выгрызавший эту почву международный Капитал ребром ставил перед русским дворянством гамлетовский вопрос: быть или не быть? И закономерно, что именно в среде консервативного дворянства вызрела мощная антикапиталистическая идеология, возникли яркие антибуржуазные мыслители, пытавшиеся дать самобытный русский ответ на смертельный вызов западного капитализма.

(Продолжение следует)

¹ Барсуков Н. П. Жизнь и труды М. П. Погодина. Т. 9. СПб, 1895. С. 306–308.

² Ляшенко Л. М. Царь-освободитель. Жизнь и деяния Александра II. М., 1994. С. 59.

³ Тургенев Н. И. Россия и русские. М., 2001. С. 261–262.

⁴ Семевский В. И. Крестьянский вопрос в России в XVIII и первой половине XIX века. Т. 2. СПб, 1888. С. 468–469.

⁵ Конец крепостничества в России (документы, письма, мемуары, статьи). М., 1994. С. 86.

⁶ Захарова Л. Г. Самодержавие и отмена крепостного права в России 1856–1861. М., 1984. С. 153.

⁷ Записки А. И. Кошелева (1812–1883 годы). М., 2002. С. 83–84.

⁸ Аксаков К. С. Замечания на новое административное устройство крестьян в России. Лейпциг, 1861. С. 62.

⁹ См.: Дудзинская Е. А. Славянофилы в общественной борьбе. М., 1983. С. 135–150.

¹⁰ А. И. Герцен – И. С. Аксакову, 31 января 1860. // Герцен А. И. Сочинения. Т. 9. М., 1958. С. 458.

¹¹ См.: Беккер Сеймур. Миф о русском дворянстве: Дворянство и привилегии последнего периода императорской России. М., 2004. С. 47.

¹² Согласно другим подсчётам, помещики получили от выкупной операции 525 млн руб. (см.: Беккер Сеймур. Указ. соч. С. 72). Но это не отменяет того факта, что из 2 млрд руб. крестьянского выкупа львиная доля досталась отнюдь не помещикам, а через государственный бюджет была потрачена на создание ка-

- питалистической инфраструктуры, прежде всего, кредитно-финансовой и транспортной.
- ¹³ Князь Борис Васильчиков. Воспоминания. М., 2003. С. 111–112.
- ¹⁴ См.: Лаверычев В. Я. Крупная буржуазия в пореформенной России (1861–1900). М., 1974. С. 55–56.
- ¹⁵ Феоктистов Е. М. За кулисами политики и литературы. 1848–1896. Л., 1929. С. 306–314; Записки А. И. Кошелева (1812–1883 годы). С. 129–130; Милютин Д. А. Воспоминания. 1868–1873. М., 2006. С. 164–165.
- ¹⁶ В 1875 году на Одесской железной дороге при крушении поезда погибло 200 солдат-новобранцев. Свыше 200 человек унесла катастрофа около станции Кукуево в 1882 году. В 1888 году при крушении царского поезда у станции Борки едва не погибла вся семья Александра III.
- ¹⁷ Чичерин Б. Н. Воспоминания. Земство и Московская дума. М., 1934. С. 89.
- ¹⁸ См.: Скальковский К. А. Наши государственные и общественные деятели. СПб, 1890. С. 266. С. С. Поляков имел чин тайного советника (“ваше превосходительство”), хотя ни дня не служил на государственной службе.
- ¹⁹ Цит. по: Достоевский Ф. М. Полное собрание сочинений. Т. 24. Л., 1982. С. 489 (Примечания).
- ²⁰ Сорос Джордж. Советская система: на пути к открытому обществу. М., 1991. С. 90–92.
- ²¹ Характеристику М. Х. Рейтерна см.: Шепелев Л. Е. Царизм и буржуазия во второй половине XIX века. Проблемы торгово-промышленной политики. Л., 1981. С. 72.
- ²² См. подробнее: Погребинский А. П. Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма (60–90-е годы XIX в.) // Исторические записки. Т. 47. М., 1954. С. 151.
- ²³ К. Маркс, Ф. Энгельс и революционная Россия. М., 1967. С. 123.
- ²⁴ Статистические данные приведены по кн.: Русский рубль. Два века истории. XIX–XX вв. М., 1994. С. 74, 78, 85, 92, 103.
- ²⁵ Цифровые данные приведены по кн.: Соловьёва А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1975. С. 117, 290, 294–295.
- ²⁶ К. Маркс, Ф. Энгельс и революционная Россия. С. 379–381.
- ²⁷ Аксаков К. С. О современном человеке // Эстетика и литературная критика. М., 1995. С. 418–419.
- ²⁸ См. его очерки “Письма с дороги” (1886) // Успенский Г. И. Собрание сочинений. Т. 7. М., 1957.
- ²⁹ Соловьёва А. М. Указ. соч. С. 123–124, 135.
- ³⁰ Соловьёва А. М. Промышленная революция в России в XIX в. М., 1990. С. 192.
- ³¹ См.: Яковлев А. Ф. Экономические кризисы в России. М., 1955. С. 240–242.
- ³² См.: Русский рубль. Два века истории. XIX–XX вв. С. 155, 162–163; Хромов П. А. Экономическое развитие России в XIX–XX веках. 1800–1917. М., 1950. С. 375.
- ³³ Секретный доклад С. Ю. Витте Николаю II о принципах последовательной торгово-промышленной политики России (февраль 1899 г.) // Судьбы России. СПб, 2007. С. 347–348.
- ³⁴ Милюков П. Н. Очерки по истории русской культуры. М., 1918. С. 130–131.
- ³⁵ Согласно признанию самого С. Ю. Витте (см.: Витте С. Ю. Воспоминания. Т. 2. М., 1960. С. 501).
- ³⁶ К. Маркс, Ф. Энгельс и революционная Россия. С. 387.
- ³⁷ Задолженность частного землевладения // Отечественные записки. 1880. № 2. С. 160.
- ³⁸ См.: Анфимов А. М. Крупное помещичье хозяйство Европейской России (конец XIX – начало XX века). М., 1969. С. 319–321.
- ³⁹ Успенский Г. И. Собрание сочинений. Т. 5. М., 1956. С. 448.
- ⁴⁰ Колышко И. И. Великий распад: Воспоминания. СПб, 2009. С. 116.
- ⁴¹ Секретная записка М. Х. Рейтерна Александру II “О мерах по улучшению финансового и экономического положения государства” от 16 сентября 1866 г. // Судьбы России. С. 165.
- ⁴² И. А. Вышнеградский (1831–1895) начинал карьеру как профессор математики и талантливый изобретатель, успешно внедрявший инновационные технологии в промышленное производство, в том числе военное. В 1875 году он был назна-

чен директором петербургского Технологического института. Но страсть к стяжательству увлекла его в сферу железнодорожного предпринимательства. Став подручным одного из крупнейших железнодорожных королей той эпохи варшавского банкира И. С. Блюха, Вышнеградский занял руководящие места в правлении нескольких железнодорожных акционерных компаний, быстро обогатился. Но ещё успешнее пошли дела у Вышнеградского, когда он оказался во главе финансового ведомства, за 5 лет плодотворной деятельности на этом посту личное состояние министра выросло с 2 до 25 млн руб. “Казна на то и создана, чтобы воровать у ней”, – наставительно говорил он своим подчинённым (см.: Степанов В. Л. Иван Алексеевич Вышнеградский // Отечественная история. 1993. № 4. С. 99–115).

⁴³ См.: Егiazарова Н. А. Аграрный кризис в России конца XIX века в России. М., 1959. С. 56, 178–179.

⁴⁴ Колышко И. И. Указ. соч. С. 117.

⁴⁵ Такое положение сложилось вследствие установления правительством в 1896 году так называемого “Челябинского перелома”, то есть фактически запретительных пошлин на провоз сельскохозяйственной продукции из Зауралья и Сибири в центральные губернии России. Зато в экспортные порты доставлять сибирские грузы можно было по самым льготным и выгодным тарифам.

⁴⁶ Даниельсон Н. Ф. – Марксу, 5 февраля 1879 г. // К. Маркс, Ф. Энгельс и революционная Россия. С. 370.

⁴⁷ Лондон Джек. Железная пята // Он же. Сочинения. Т. 5. М., 1955. С. 95.

⁴⁸ Егiazарова Н. А. Указ. соч. С. 180–181.

⁴⁹ Воронцов В. П. Судьбы капитализма в России // Он же. Экономика и капитализм. М., 2008. С. 216.

⁵⁰ “Перед нами неизбежное государственное банкротство”. Записка С. Ф. Шарпова о финансовом кризисе в России // Источник. 1996. № 5. С. 9.

⁵¹ См.: Беккер Сеймур. Указ. соч. С. 46–47.

⁵² См.: Пророки византизма: Переписка К. Н. Леонтьева и Т. И. Филиппова (1875–1891). СПб, 2012. С. 198.

⁵³ Гурко В. И. Черты и силуэты прошлого: Правительство и общественность в царствование Николая II в изображении современника. М., 2000. С. 57–59.

⁵⁴ Цит. по: Соловьёв Ю. Б. Самодержавие и дворянство в конце XIX века. Л., 1973. С. 291–293.

⁵⁵ Статистические данные приведены по кн.: Дубровский С. М. Сельское хозяйство и крестьянство России в период империализма. М., 1975. С. 128–129.

⁵⁶ Дубенцов Б. Б., Куликов С. В. Социальная эволюция высшей царской бюрократии во второй половине XIX – начале XX в. (Итоги и аспекты изучения) // Проблемы социально-экономической политической истории России XIX–XX века. СПб, 1999. С. 74–80.

⁵⁷ См.: Миронов Б. Н. Социальная история России (XVIII – начало XX вв.). Т. 2. СПб, 2003. С. 200.

⁵⁸ См.: Зайончковский П. А. Самодержавие и русская армия на рубеже XIX–XX столетий. 1881–1903. М., 1973. С. 208.

⁵⁹ См.: Лебедев С. К. С.-Петербургский Международный коммерческий банк во второй половине XIX века: европейские и русские связи. М., 2003. С. 33–59, 69–91.

⁶⁰ Боханов А. Н. Крупная буржуазия России (конец XIX в. – 1914 г.). М., 1992. С. 174.

⁶¹ См.: Дьяконова И. А. Из конфиденциальной переписки А. Ю. Ротштейна // Исторические записки. Т. 115. М., 1987. С. 222.

⁶² См.: Объединённое дворянство: Съезды уполномоченных губернских дворянских обществ. Т. 2. Кн. 2. 1911–1912. М., 2001. С. 114.

⁶³ Цит. по: Федосов И. А. Из истории русской общественной мысли XVIII столетия. М. М. Щербатов. М., 1967. С. 79–80.

⁶⁴ Цит. по: Ананьич Б. В. Россия и международный капитал. 1897–1914. Л., 1970. С. 26.

⁶⁵ Цит. по: Шелохаев В. В. Идеология и политическая организация российской либеральной буржуазии. 1907–1914. М., 1991. С. 39.