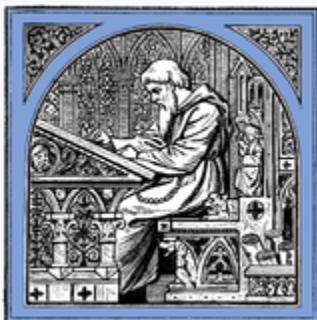


История торговых кризисов в Европе и Америке (Вирт) 1877.pdf/189



Экспортировано из Викитеки 3 августа 2024 г.

Эта страница выверена

и даже крымская война мало помѣшала этому промышленному движенію, такъ какъ театръ войны находился въ отдаленной части восточной Европы, непріятельскій военный флотъ не могъ мѣшать морской торговлѣ, сырье, привозившееся до сихъ поръ изъ Россіи, частью стало теперь доставляться черезъ нейтральныя гавани, частью же замѣнилось привозомъ изъ Индіи и изъ другихъ мѣстностей, — а также и потому, что при помощи телеграфовъ, паровой машины и громаднхъ средствъ, которыми располагалъ англійскій торговый флотъ, можно было заканчивать въ нѣсколько недѣль операціи, для совершенія которыхъ прежде понадобились бы многіе мѣсяцы. Но болѣе всего благопріятствовалъ этому промышленному развитію усиленный ввозъ золота въ 1854—1855 г.

Такъ какъ война, вообще, требуетъ для всѣхъ платежей наличныхъ денегъ, а Восточная война требовала ихъ и подавно, то Англія и Франція попали бы въ крайнее финансовое затрудненіе безъ этого накопленія металла на всѣхъ важнѣйшихъ денежныхъ рынкахъ и безъ связаннаго съ этимъ накопленіемъ низкаго уровня процента. Ньюмарчъ положительно утверждаетъ, что, не будь этого значительнаго подвоза золота, англійскій банкъ вынужденъ бы былъ опять прибѣгнуть къ пріостановкѣ дѣйствія Пилевскаго закона, а можетъ быть, и къ пріостановкѣ уплаты звонкою монетою по своимъ билетамъ.

Въ то же время, не надо забывать, что въ Англии послѣдствія кризиса 1847 г., потери и утрата кредита, постигшія значительную часть средняго сословія, вслѣдствіе громадныхъ желѣзно-дорожныхъ расходовъ, — все это значительно уменьшило въ 1848, 1849 и 1850 гг. потребленіе именно въ среднихъ классахъ населенія, между тѣмъ, какъ рабочіе классы, вслѣдствіе дешевины жизненныхъ потребностей и постояннаго, хорошо оплачиваемаго занятія, пришли въ болѣе удовлетворительное положеніе, чѣмъ то, въ какомъ они когда либо жили прежде.

Для составленія себѣ полнаго понятія объ общемъ положеніи тогдашнихъ дѣлъ, необходимо имѣть въ виду, что изъ тѣхъ 2,000 милліоновъ талеровъ слишкомъ, которые были истрачены Великобританіей на желѣзныя дороги къ концу 1855 г., около половины, т. е., 1,000 милліоновъ талеровъ, были употреблены въ теченіе 5 лѣтъ, съ 1846 по 1850 г., на сооруженіе дорогъ, и что изъ 8,300 англійскихъ миль рельсовыхъ путей, которыя были частью открыты, частью же еще только строились въ 1855 г., 4,150 миль были окончены и открыты для движенія въ теченіе пяти вышеназванныхъ годовъ. Такимъ образомъ, Англія, въ изумительно короткое время, получила такую сѣть желѣзныхъ дорогъ, которая, по отношенію къ общей величинѣ территоріи, была втрое больше, чѣмъ желѣзно-дорожная сѣть въ Бельгіи, Нью-Йоркѣ и Пенсильваніи, въ четверо больше, чѣмъ въ

Германи, и въ семеро больше, чѣмъ желѣзно-дорожная сѣть во Франціи.

Тот же текст в современной орфографии

и даже Крымская война мало помешала этому промышленному движению, так как театр войны находился в отдаленной части Восточной Европы, неприятельский военный флот не мог мешать морской торговле, сырье, привозившееся до сих пор из России, частью стало теперь доставляться через нейтральные гавани, частью же заменилось привозом из Индии и из других местностей, — а также и потому, что при помощи телеграфов, паровой машины и громадных средств, которыми располагал английский торговый флот, можно было заканчивать в несколько недель операции, для совершения которых прежде понадобились бы многие месяцы. Но более всего благоприятствовал этому промышленному развитию усиленный ввоз золота в 1854—1855 годах.

Так как война вообще требует для всех платежей наличных денег, а Восточная война требовала их и подавно, то Англия и Франция попали бы в крайнее финансовое затруднение без этого накопления металла на всех важнейших денежных рынках и без связанного с этим накоплением низкого уровня процента. Ньюмарч положительно утверждает, что, не будь этого значительного подвоза золота, Английский банк

вынужден бы был опять прибегнуть к приостановке действия Пилевского закона, а может быть, и к приостановке уплаты звонкою монетою по своим билетам.

В то же время не надо забывать, что в Англии последствия кризиса 1847 года, потери и утрата кредита, постигшие значительную часть среднего сословия, вследствие громадных железнодорожных расходов, — все это значительно уменьшило в 1848, 1849 и 1850 годах потребление именно в средних классах населения, между тем как рабочие классы, вследствие дешевизны жизненных потребностей и постоянного, хорошо оплачиваемого занятия, пришли в более удовлетворительное положение, чем то, в каком они когда-либо жили прежде.

Для составления себе полного понятия об общем положении тогдашних дел, необходимо иметь в виду, что из тех 2000 миллионов талеров с лишком, которые были истрачены Великобританией на железные дороги к концу 1855 года, около половины, то есть 1000 талеров, были употреблены в течение пяти лет, с 1846 по 1850 год, на сооружение дорог, и что из 8300 английских миль рельсовых путей, которые были частью открыты, частью же еще только строились в 1855 году, 4150 миль были окончены и открыты для движения в течение пяти вышеназванных годов. Таким образом, Англия в изумительно короткое время получила такую сеть железных дорог, которая по отношению к общей

величине территории была втрое больше, чем железнодорожная сеть в Бельгии, Нью-Йорке и Пенсильвании, вчетверо больше, чем в Германии, и всемеро больше, чем железнодорожная сеть во Франции.

Об этом электронном издании

Эта книга из [Викитеки](#)^[1] — цифровой библиотеки, созданной добровольцами и включающей издания всех типов: прозы, стихов, журналов, писем...

Книги библиотеки доступны бесплатно. В библиотеку включаются издания, находящиеся в народном достоянии, а также опубликованные со свободной лицензией. Вы вправе использовать эту электронную книгу в любых целях (включая коммерческую) при условии соблюдения лицензии [CC BY-SA 4.0](#)^[2] или [GNU FDL](#)^[3] на ваш выбор.

Викитека приветствует новых участников. При создании этой книги мы могли сделать ошибки. Вы можете сообщить о них на [этой странице](#)^[4].

Следующие участники внесли вклад в редакцию этой книги:

- VadimVMog
- SDrewthbot
- ChVA

-
1. [↑http://wikisource.org](http://wikisource.org)
 2. [↑http://www.creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0](http://www.creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0)
 3. [↑http://www.gnu.org/copyleft/fdl.html](http://www.gnu.org/copyleft/fdl.html)
 4. [↑https://ru.wikisource.org/wiki/Викитека:Форум](https://ru.wikisource.org/wiki/Викитека:Форум)