

Числов 1914 – Числов П.И. Курс истории русского права. Вып. I. Введение. История источников права.– М.: Печатня А. И. Снегиревой, 1914.

E. S. Sokolova

ON THE ROLE OF SUPRA-ESTATE STRATEGIES IN MODELING NATIONAL-POLITICAL IDENTITY OF PARTICULAR LEGAL INSTITUTION OF THE RUSSIAN EMPIER (PROBLEM STATEMENT)

The article reveals the main directions of legal policy of the Russian autocracy in relation to the national regions and institutions of local legislation, revealed its integration potential, shows the relationship between the General law and legal particularism, including in the area of estates law. The legislative trend towards preservation of national-political identity of a number of particular institutions of law considered as part of supra-estate strategy of the Russian state the new time aimed at strengthening the socio-political image of the Supreme Imperial power.

Key words: national-political identity, supra-estate monarchy, Imperial government, legal particularism, legal strategies, state and territorial unity.

Код ВАК 07.00.09

B. A. Shihov

ВОЙНА 1812-1815 ГГ. И «ТРАНСПОРТНАЯ РЕВОЛЮЦИЯ» В США

Статья посвящена взаимосвязи таких явлений, как англо-американская война 1812-1815 годов и американская «транспортная революция». Рассматриваются три периода «транспортной революции» - строительство сухопутных магистралей, строительство речных каналов, строительство железнодорожных путей, их особенности и отличительные черты, непосредственные последствия «транспортной революции», ее взаимосвязь с другими экономическими явлениями того времени. Дается краткий обзор американской историографии, посвященной «транспортной революции».

Ключевые слова: англо-американская война 1812-1815 годов; Законы об эмбарго и запрете импорта; «транспортная революция»; отчет Голлати-

Шихов Владимир Анатольевич, аспирант Уральского государственного педагогического университета (620017, Россия, г. Екатеринбург, пр. Космонавтов, 26); учитель истории и обществознания в МОУ Гимназия (г. Нижняя Салда).

Shihov Vladimir, postgraduate student of Ural State Pedagogical University (620017, Russia, Ekaterinburg, Kosmonavtov Avenue, 26); Teacher of History and Social Science of Gymnasium (Russia, Nizhnyaya Salda).

Телефон/Phone: +7 (34345) 3-14-57. Электронная почта/E-mail: shihoff2013@yandex.ru.

на; наземная транспортная система США; речные каналы США; железнодорожная транспортная система США.

Англо-американская война 1812 года в американской историографии носит название «Второй войны за независимость». И это совершенно оправданно. Хотя противоречия, вызвавшие войну, и не были разрешены в ходе вооруженного конфликта между Великобританией и США, однако это событие может служить своеобразным водоразделом в недолгой, на тот момент, истории Соединенных Штатов. После этой войны облик страны радикально изменился.

Новым явлением стало формирование национального самосознания, что свидетельствовало о глубоких переменах на ментальном уровне. Люди больше не называли себя представителями той или иной территории – виргинцами или пенсильванцами, а стали именовать себя в первую очередь американцами. Фактически возникла новая идентичность, национальная по своей сути. Американский историк Р. Римини отмечает, что «то, что сегодня называют американским характером, стало постепенно складываться после Англо-американской войны 1812 г.»⁶⁴³ Именно события этой войны, а если конкретно, артиллерийский обстрел англичанами Балтимора и вид американский флаг над бруствером, вдохновили Френсиса Скотта Ки на написание стихотворения, позднее ставшего национальным гимном Соединенных Штатов – «Звездно-полосатый флаг»⁶⁴⁴.

Однако эти важные перемены повлияли не только на формирование национальной самоидентификации американского народа, но и на другие сферы общественной жизни Америки. Существенные изменения коснулись культуры, экономики, внешнеполитических отношений, структуры внутривластной системы США. В конце концов, и причины Гражданской войны 1861-1865 гг. лежат в области последствий войны 1812-1815 гг. Именно в 1810-е гг. ряд решений Верховного Суда США, носивших концептуальный характер, окончательно отдали приоритет в конфликте интересов в пользу центрального правительства перед интересами отдельных штатов. Например, в деле «Маккалох против Мэриленда» объявлялся недействительным налог штата с местного отделения федерального банка, и как следствие, ни один штат теперь не мог облагать налогами федеральные учреждения. В результате дела «Гиббона против Огдена» суд объявил, что только конгресс может управлять межштатовской и внешней торговлей, отменив монополию на использование пароходов⁶⁴⁵.

⁶⁴³ Римини 2015: 104.

⁶⁴⁴ Макиннерни 2011: 157-158.

⁶⁴⁵ Римини 2015: 104-105.

Во внешней политике важнейшим проявлением последствий войны 1812-1815 гг. стала разработка и принятие «доктрины Монро», определившей судьбу Соединенных Штатов на международной арене, без малого, на сто лет вперед. Отстояв в ходе войны свою политическую независимость, американцы восприняли этот документ как проявление дипломатического суверенитета, как действие, направленное на защиту своих законных территорий. Детище президента Джеймса Монро и госсекретаря Джона Квинси Адамса, свод правил международного лидерства, принятый на заседании Конгресса в конце 1823 г., стал новой, самостоятельной страницей в истории американской дипломатии и внешней политики⁶⁴⁶.

Важнейшим событием в культурной истории Соединенных Штатов стало зарождение на волне патриотизма и в условиях формирования национального самосознания, собственной американской литературы. Именно после победы в войне, на фоне консолидации американской нации и возникновения американской идентичности, в 1815-1830 гг. создаются произведения, основанные на местных сюжетах. К писателям, обратившимся к американской действительности, в первую очередь, следует отнести, во-первых, Вашингтона Ирвинга, писавшего о людях и местах, до боли знакомых простым американцам, во-вторых, Джеймса Фенимора Купера, с его произведениями, посвященными американской истории и жизни фронта.

Однако наиболее важным последствием войны с Великобританией для американского общества, наряду со вспышкой патриотизма, стала происходившая в это время промышленная революция. Контуры этого явления, определившего направление и ход американской истории XIX в., могли быть совершены другими, если бы не внешнеполитические события первых пятнадцати лет этого столетия. Закон об эмбарго 1807 г., Закон о запрете импорта 1809 года, непосредственно англо-американская война 1812-1815 гг. и вынужденное в результате этого возникновение таких явлений, как импортозамещение и высокие таможенные тарифы – все это привело к переориентации американской экономики. Соединенные Штаты за короткое время превратились из страны торговой, экспортирующей сырье и импортирующей фабрикатy, в страну индустриальную, снабжающую полмира своими промышленными изделиями. Была построена независимая национальная экономика, финансовый капитал перенес свои интересы в виде инвестиций с торговли на производство. Наибольшего прогресса достигли железоделательное и хлопкопрядильное производство. К примеру, после окончания войны уже через несколько лет в Новой Англии

⁶⁴⁶ Макинерни 2011: 162-163.

было построено 140 хлопкопрядильных фабрик, на которых работало 500 000 веретен⁶⁴⁷.

Следует отметить, что до начала XIX в. рост экономики был «экстенсивным», практически совпадая с приростом народонаселения. Однако позднее мы можем наблюдать другие цифры – население удваивалось каждые 23 года, а валовой национальный продукт – через 15 лет. В промежуток времени между войной 1812-1815 гг. и Гражданской войной 1861-1865 гг. ежегодный рост национального дохода составлял в среднем 1,7% в год. Именно после англо-американской войны 1812-1815 гг., в результате ее прямых последствий, американская экономика стала расти быстрее, чем население⁶⁴⁸.

Одной из предпосылок такого бурного экономического подъема должно было стать развитие транспортных путей. Однако до 1815 г. ситуация в этой области оставалась плачевной. Единственным рентабельным средством перевозки грузов на большие расстояния были парусники и плоскодонные баржи. Жителю Филадельфии, например, было проще добраться до Бостона, Нью-Йорка, Чарльстона или Лондона, чем до Питтсбурга, потому что это были морские порты. Перевоз тонны груза через Атлантику равнялся по себестоимости его же транспортировке по суши на тридцать миль. Поэтому не вызывает удивления тот факт, что в то время трансатлантическая торговля преобладала над внутренней, сухопутной; фермеры жили натуральным хозяйством, ремесленники работали на заказ на местный рынок, а большинство промышленных товаров приобреталось в Англии. И решить транспортные проблемы американского общества и экономики можно было, только приняв и реализовав целый комплекс мер, которые в ближайшие пятьдесят лет в корне изменили характер торговых взаимоотношений. И эти изменения стали возможны после окончания войны 1812-1815 гг., в результате так называемой «транспортной революции», как ее справедливо называют историки, ставя ее по очередности и по важности на первое место в списке других подобных экономических явлений, известных как «рыночная революция», «промышленная революция», «аграрная революция».

В чем суть «транспортной революции»? При первом приближении очевидно, что «транспортная революция... создала надежную инфраструктуру рыночной экономики, прочные опоры национального рынка, который стал в свою очередь важнейшим условием и стимулом аграрной и промышленной революций»⁶⁴⁹.

Концепция «транспортной революции» была создана и разработана американским историком Дж. Р. Тейлором в монографии 1951

⁶⁴⁷ Римини 2015: 105-106.

⁶⁴⁸ Макферсон 2012: 26.

⁶⁴⁹ Согрин 2013: 79.

г. под названием «Транспортная революция 1815-1860 гг.»⁶⁵⁰. Позднее к этой проблематике, внося свои дополнения и коррективы, обращались многие историки, такие как У. Росту, Р. У. Фогел, А. Фишлоу и др.⁶⁵¹. Более подробно со взглядами сторонников и критиков теории «транспортной революции» можно познакомиться в работе Н. Н. Болховитинова «США: проблемы истории и современная историография»⁶⁵². Хронологические рамки «транспортной революции» занимают примерно первые шестьдесят лет XIX в. За это время «транспортная революция» прошла три этапа. До 1820-х гг. преобладало активное массовое строительство проезжих дорог, магистралей, улучшение наземной транспортной системы. В 1820-х гг. основная ставка была сделана на водные пути сообщения, на строительство речных каналов. И наконец, с середины 1840-х гг. важнейшим звеном транспортной системы Соединенных Штатов становятся железные дороги, к 1860 г. одержавшие убедительную победу над сухопутными магистральями и речными каналами. Коснемся кратко сути каждого из вышеперечисленных периодов «транспортной революции».

К особенностям первого периода можно отнести следующее. Ни в какое другое время потребность в транспортных улучшениях не была столь необходимой, как во время, которое последовало вслед за войной 1812 г. Военные действия обнаружили непригодность существовавшей транспортной системы, а последующее заселение западных земель сделало потребность ее улучшения необходимой мерой. Надо отметить, что строительство магистральных дорожных путей поддерживалось, во-первых, государством, во-вторых, властями штатов, в-третьих, частным предпринимательством. Соединение этих трех начал привело к появлению в дорожном строительстве предпринимательских корпораций. Цель создания этой формы частно-государственного капитала – получение дохода. Главный источник дохода – пошлины, которые собирались специальными службами. Прибыли, впрочем, были небольшими, в среднем 2-3 %⁶⁵³. Причины низких прибылей, а часто и убытков частно-государственных дорожных корпораций были самые различные⁶⁵⁴. Следует отметить, что до 1807 г. федеральное правительство практически не вмешивалось в строительство и усовершенствование дорожных магистралей. Изменение федеральной политики произошло в результате отчета Голлатина о необходимости санкционирования Конгрессом расхода в 20 млн долларов на внутреннее дорожное строительство⁶⁵⁵. Последствием изменения политики феде-

⁶⁵⁰ Taylor 1951.

⁶⁵¹ Rostow 1960; Fogel 1964; Fishlow 1965.

⁶⁵² Болховитинов 1980: 116-117.

⁶⁵³ Meyer 2003: 3.

⁶⁵⁴ Pessen 1985: 126.

⁶⁵⁵ Богарт 1927: 158.

рального правительства в плане дорожного строительства стала постройка Камберлендской дороги, или Национального тракта, которая окончилась в 1838 году и обошлась правительству в 4 млн 300 тыс. долларов⁶⁵⁶. Подведя итоги первого периода «транспортной революции», можно отметить следующее: в течение нескольких десятилетий наблюдался бум дорожного строительства, что существенно укрепило как экономические взаимосвязи между штатами, так и саму американскую экономику.

Второй период «транспортной революции» – строительство речных каналов. Это стало возможным в связи с изобретением речных пароходов в 1807 г. и их первых рейсов по ведущим водным торговым артериям страны – Огайо и Миссисипи. Первой ласточкой в строительстве крупных речных каналов стал канал Эри, длиной 363 мили, соединивший Великие Озера и Гудзон, Северо-Восток и Северо-Запад США, центры промышленности и производства продуктов питания. Канал строился восемь лет, начиная с 1817 г., а уже через десять лет эксплуатации полностью окупил себя⁶⁵⁷. Для доказательства успешности речных каналов в то время и их преимущества над сухопутными магистралями достаточно привести некоторые финансовые показатели. Стоимость перевозки между двумя экономическими центрами страны упала примерно в 10-12 раз, время сократилось в три раза, а доход уже на второй год составил 750 тыс. долларов⁶⁵⁸. Успех канала Эри привел к настоящему буму в строительстве речных каналов, пик которого пришелся на период с середины 1820-х по середину 1830-х гг. Всего после 1815 г. и до 1860 г. было построено водных путей протяженностью 4200 миль⁶⁵⁹. За это время количество речных пароходов увеличилось с 7 до 817 судов⁶⁶⁰. Самым дорогим проектом стала система каналов стоимостью более 10 млн долларов через Аллеганские горы, соединившая Филадельфию и Питтсбург, и законченная в 1834 г.⁶⁶¹ Это время Дж. Р. Тейлор назвал «золотым веком речного пароходства»⁶⁶². Главным отличием строительства каналов от строительства сухопутных дорог был источник финансирования. Если дорожные магистрали финансировались корпорациями, где главную роль играл частный капитал, то в строительстве речных каналов первую скрипку играли финансы штатов, а федеральное правительство участвовало в нем, предоставляя землю из национального фонда. Всего государственные капиталовложения составили две трети общих затрат на строи-

⁶⁵⁶ Богарт 1927: 159.

⁶⁵⁷ Богарт 1927: 161.

⁶⁵⁸ Согрин 2013: 80.

⁶⁵⁹ Puth 1988: 145.

⁶⁶⁰ Wallion 1998: 190.

⁶⁶¹ Богарт 1927: 162.

⁶⁶² Taylor 1951: 38.

тельство⁶⁶³. В структуре внутреннего долга штатов в 1838 г. траты на строительство каналов занимали первое место⁶⁶⁴. Речные каналы стали первым в истории США примером деятельности государственного капитализма.

Третий этап – это железнодорожное строительство. Главное значение железных дорог состояло в разрушении областных перегородок и ориентации промышленного развития страны по новым руслам. Железные дороги строились в западном и восточном направлениях, пересекали горы и соединяли разрозненные части Америки. С введением в эксплуатацию железных дорог американская экономика вступала в совершенно новую фазу развития. Однако в первые десятилетия железнодорожного строительства, примерно до 1840 г., они не могли серьезно конкурировать с реками и каналами. Но потом началось то, что некоторые исследователи назвали «железнодорожной революцией», а У. Ростоу объявил «взлетом экономического роста». Ростоу объяснял этот «взлет экономики» тем, что железнодорожное строительство потребляло половину производимого в стране железа, подталкивало к развитию другие отрасли, выступало локомотивом национальной экономики⁶⁶⁵. Всего за 20 лет до 1860 г. протяженность путей выросла в 10 раз и достигла 30 625 миль. Таким образом, железные дороги к 1860 г. закономерно стали лидером «транспортной революции», одержав уверенную победу над сухопутными магистралями и речными каналами. Согласно американской статистике, в 1860 году по железным дорогам прошло в полтора раза больше грузов, чем по каналам тех же коммуникационных систем⁶⁶⁶. Одной из главных причин успешности такого железнодорожного бума стала государственная политика. Федеральные инвестиции составили треть общих капиталовложений в железнодорожные проекты, Вашингтон бесплатно выделил под строительство 20 млн акров земли из национального фонда (территория, равная Техасу), резко снижались налоги на строительные материалы для железных дорог⁶⁶⁷.

Таким образом, американская «транспортная революция», начавшаяся в 1815 г., и явившаяся прямым следствием англо-американской войны 1812-1815 гг., привела к целому ряду изменений в американской экономике и американской общественной жизни. Были созданы первые в Америке корпорации с уставным капиталом в млрд долларов. Развитие транспортного сообщения привело к расширению сети мануфактурных предприятий, поскольку теперь всем про-

⁶⁶³ Sellers 1991: 44.

⁶⁶⁴ Богарт 1927: 164.

⁶⁶⁵ Rostow 1960.

⁶⁶⁶ Согрин 2013: 82.

⁶⁶⁷ Taylor 1951: 94-97.

изводителем гарантировалась быстрая доставка товаров на рынки. Укреплялись экономические и политические связи между экономическими регионами страны. Вдоль новых транспортных путей – сухопутных, речных, железнодорожных – возникали новые города и поселки, появлялись новые экономические центры. Усовершенствование системы пассажирского и грузового транспорта внутри страны привело к расцвету внутренней торговли, а американцы стали рассматривать друг друга как коммерческих партнеров. И самое главное, американская «транспортная революция» стала важнейшим условием ускорения американской «промышленной революции».

Список источников и литературы

- Богарт 1927** – Богарт Э. Экономическая история Соединенных Штатов. – М.: изд-во «Экономическая жизнь», 1927.
- Болховитинов 1980** – Болховитинов Н. Н. США: проблемы истории и современная историография. – М., 1980.
- История США 1983** – История США: в 4-х тт. – Том 1. – М.: Наука, 1983.
- Макинерни 2011** – Макинерни Д. США. История страны. – М.: Эксмо, 2011.
- Макферсон 2012** – Макферсон Дж. Боевой клич свободы. Гражданская война 1861-1865. – Екатеринбург: Гонзо, 2012.
- Римини 2015** – Римини Р. Краткая история США. – М.: КоЛибри, Азбука-Аттикус, 2015.
- Согрин 2013** – Согрин В. В. Центральные проблемы истории США. – М.: изд-во «Весь Мир», 2013 .
- Согрин 2010** – Согрин В. В. Исторический опыт США. – М.; 2010.
- Шпотов 1991** – Шпотов Б. М. Промышленный переворот в США. В двух частях. – М.; 1991.
- Fishlow 1965** – Fishlow A. American Railroads and Transformation of the Ante-Bellum Economy. – Cambridge (Mass), 1965.
- Fogel 1964** – Fogel R. W. Railroads and American Economic Growth. – Baltimore, 1964.
- Meyer 2003** – Meyer D. R. The Roots of American Industrialization. – Baltimore and London. 2003.
- Pessen 1985** – Pessen E. Jacksonian America: Society, Personality and Politics. – Urbana and Chicago, 1985.
- Puth 1988** – Puth R. C. American Economic History. – Chicago, 1988.
- Rostow 1960** – Rostow W. W. The Stages of Economic Growth. – Cambridge (Mass), 1960.
- Sellers 1991** – Sellers Ch. The Market Revolution. Jacksonian America 1815-1846. – New York, Oxford, 1991.

Taylor 1951 – Taylor G. R. The Transportian Revolution, 1815-1860. – N. Y., 1951.

Wallion 1998 – Wallion G. M., Rockoff H. History of American Economy. – N. Y., etc., 1998.

Vladimir. A. Shihov

THE WAR OF 1812-1815 GG. AND "TRANSPORT REVOLUTION" IN THE USA.

The article is devoted to interrelation of these phenomena, as the Anglo-American war 1812-1815 years and the American "transportation revolution. "Examines three periods of "transport revolution" – the construction of overland highways, construction of river channels, construction of Railways, their characteristics and distinctive features, a direct consequence of the "transport revolution", its relationship with other economic phenomena of the time. Author gives a brief overview of American historiography, dedicated to the "transport revolution".

Keywords: Anglo-American war 1812-1815; Laws on embargo and prohibition of the import; "transport revolution"; report Gallatin; ground transportation system of the United States; river channels of the United States; railway transport system of the USA.