

ПРОЦЕСС ФОРМИРОВАНИЯ ГЕРМАНСКОГО ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА И ЕГО РОЛЬ В ИСТОРИИ ГЕРМАНИИ ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЫ XIX ВЕКА

Работа представлена кафедрой всеобщей истории.

Научный руководитель - доктор исторических наук, профессор Б. Н. Комиссаров

Статья содержит описание основных этапов германского таможенного объединения в первой половине XIX в. Рассматриваются основные мотивы Пруссии и некоторых других участников этого процесса (особенно в Южной Германии). Также анализируется влияние образованного в 1834 г. Германского таможенного союза на экономическую и политическую ситуацию в германских землях перед революцией 1848 г.

The article contains the description of the main stages of German customs unification in the first half of the 19th century. The leading motives of Prussia and some other participants in this process (especially in Southern Germany) are discussed. The impact of the German customs union, founded in 1834, on the economic and political situation in the German Lands before the revolution of 1848 is also analysed.

История создания и развития Германского таможенного союза (ГТС) освещена отечественной историографией довольно скудно. Такая ситуация не позволяет адекватно оценить роль этой организации как в развитии Германии перед революцией 1848 г., так и в последовавшем политическом объединении Германии. Тем более за рубежом существует развитая и хорошо структурированная историография ГТС.

Попытки таможенного объединения северогерманских земель предпринимались еще в последние годы Наполеоновских войн. Необходимость реорганизации германского таможенного дела ощущалась в кругах государственной бюрократии весьма остро, о чем может свидетельствовать включение в Германский союзный акт статьи XIX, предусматривавшей консультации между государствами вновь образованного Германского союза по этому вопросу. Однако, несмотря на желание отдельных правительств, реализовать положения этой статьи на практике не удалось. Причины этого крылись в структуре Германского союза, созданного скорее для консервации статус-кво, чем для далеко идущих реформ.

Таким образом, инициатива в деле таможенных преобразований перешла в руки национальных правительств. В 1818 г. в королевстве Пруссия был принят новый таможенный закон, целью которого было увеличение таможенных доходов и административно-экономическая консолидация внутри страны. Таможенные границы отныне совпадали с государственными, а новый таможенный тариф устанавливал высокие транзитные пошлины. Необходимо отметить, что политико-экономический потенциал Пруссии резко увеличился после 1815 г., прежде всего за счет развитых рейнских провинций. Поэтому любая прусская политика неизбежно становилась политикой германской, имеющей большое значение для остальных германских государств. Не стал исключением и таможенный закон 1818г. Упомянутые транзитные пошлины стали серьезным ударом по так называемым анклавам - государствам или их отдельным частям, полностью окруженным прусской территорией. Прусские чиновники существенно усугубили ситуацию еще и тем, что стали взимать с товаров, предназначенных для анклавов, прусские

потребительские пошлины. Таким способом они хотели избежать создания внутренней таможенной линии против анклавов, что привело бы к дополнительным финансовым затратам.

Неудивительно, что прусская таможенная политика была встречена в штыки. Однако Берлин отвергал все требования об отмене таможенного закона, предлагая анклавам заключить с Пруссией таможенные соглашения и передать в руки Пруссии свои таможенные управления.

Прусский таможенный закон убедил германских политиков в серьезности проблемы. Резко активизировались также немецкие купцы и предприниматели, которые непосредственно страдали от несовершенства таможенного устройства Германского союза. В 1819 г. во Франкфурте был основан «Всегерманский торгово-ремесленный союз» (ВТРС), объявивший своей целью упразднение внутригерманских таможенных границ и таможенную защиту немецких производителей. ВТРС был уникальной для своего времени общественной организацией. Организаторами союза являлись преимущественно баварские купцы. Довольно большую роль в деятельности ВТРС играл политэконом Фридрих Лист, хотя, на наш взгляд, его заслуги на данном поприще нередко преувеличиваются немецкой историографией. Ф. Лист безусловно оставил значительный след в истории Германии, занимаясь пропагандой железнодорожного строительства в 1830-х гг. и опубликовав программный труд протекционизма «Национальная система политической экономии» в 1841 г. Но в деятельности ВТРС Лист активно участвовал лишь очень непродолжительное время, так как уже в 1822 г. был вынужден покинуть пределы Германского союза из-за критических взглядов на бюрократию своего родного Вюртемберга.

ВТРС занимался, по сути, лоббизмом, насколько этот термин применим к XIX в.: его представители, посещая германские столицы, убеждали местный истеблишмент в необходимости таможенного объедине-

ния Германии. В идеологических условиях нового консервативного наступления после получившего общегерманскую известность убийства писателя Августа фон Коцебу такая общественная деятельность вызвала подозрения чиновников и не могла продолжаться долго. Однако ВТРС оставил заметный след в истории ГТС и до сих пор привлекает внимание исследователей. ВТРС признается отдельным компонентом (наряду с прусской таможенной политикой) процесса германского таможенного объединения, свидетельствующим о растущей роли общественности в политической жизни германских земель данного периода.

Третьим компонентом в такой трактовке являются усилия южногерманских государств по созданию регионального таможенного блока, берущие свои начала на Венской конференции министров стран Германского союза в январе-мае 1820 г. Тогда представители Баварии, Вюртемберга, Гессен-Дармштадта, Бадена, Нассау и некоторых тюрингских дворов договорились о проведении консультаций по этому вопросу и даже подписали своего рода декларацию о намерениях. Хотя переговоры южно-немецких государств в 1820-1825 гг. остались безрезультатными, сам факт их ведения говорит о самой серьезной попытке претворить в жизнь концепцию так называемой «Третьей Германии». Идеи «Третьей Германии» (или «триаса») как раз в это время были довольно популярны в государствах юга Германии. В их основе лежал тезис о невозможности германской национальной политики, проводимой Пруссией и Австрией, поскольку эти державы были слишком озабочены как вопросами европейской политики, так и судьбой своих «немецких» владений. Из этого следовал несложный вывод, что «чисто германские» интересы могут преследоваться только «чисто германскими» государствами, которые должны взять в свои руки дело национальной консолидации. Многие государственные деятели на юге Германии сделали эти рассуждения своей политической платфор-

мой. Программный документ «триаса». «Манифест из Южной Германии», скорее всего, был написан при участии вюртембергского короля Вильгельма I. Крайне интересно также, что деятельность ВТРС вполне может рассматриваться в русле идей «Третьей Германии». Одним из архитекторов данной концепции заслуженно считается Карл Август Вангенхайм, вюртембергский министр, ас 1817 г. - посланник Вюртемберга при Федеральном собрании Германского союза. Именно Вангенхайм способствовал резкому карьерному взлету уже упоминавшегося Фридриха Листа. Не исключено, что Вангенхайм захотел использовать инициативу баварских предпринимателей для реализации своей концепции и с помощью Листа оказал им своеобразную организационную поддержку.

Так или иначе, южные немцы не смогли достигнуть прогресса в деле региональной таможенной интеграции. Хотя в январе 1828 г. Бавария и Вюртемберг заключили соглашение о таможенном союзе, общегерманского значения он не имел. Впрочем, баварско-вюртембергский союз вызвал определенное волнение в германском мире, Меттерних назвал это образование «плохим примером»¹. Однако куда большее значение для последующих событий сыграл договор Пруссии с Гессен-Дармштадтом от 14 февраля 1828 г. Впервые крупное германское государство пошло на таможенный союз с Пруссией. Это объяснялось как внутренней экономической ситуацией в Гессен-Дармштадте, так и существенным изменением прусской политики в сфере германской таможенной интеграции. На смену плохо скоординированным и еще хуже задуманным частным шагам пришла завершенная концепция таможенного объединения северогерманской области; вместо открытого давления на партнеров начала применяться дифференцированная и более гибкая политическая схема, отныне учитывались опасения малых и средних германских государств за свой суверенитет.

Реакцией на прусский таможенный «прыжок через Майн» явился Среднегер-

манский торговый союз, образованный государствами Северной и Центральной Германии, опасавшимися как баварско-вюртембергского, так и прусско-гессенского союзов. В Среднегерманском торговом союзе можно уверенно выделить две группы государств. Для Ганновера, Брауншвейга и Кургессена важно было сохранить выгодные транзитные пути, проходившие через их территории от портов Северного моря. Для Саксонии и многочисленных тюрингских государств значение имело бесперебойное снабжение дешевым импортируемым сырьем, причем путь, по которому это сырье могло бы поступать, не очень их заботил. Такое разделение по интересам объективно не способствовало устойчивости Среднегерманского торгового союза. Прусским чиновникам, которых направлял честолюбивый и целеустремленный министр финансов Фридрих фон Мотц, удалось заключить сначала торговый договор с баварско-вюртембергским союзом, а затем добиться согласия нескольких тюрингских государств на строительство через их территорию свободных от пошлин дорог, которые бы связали два «позитивных» немецких таможенных союза. Параллельно Пруссия не без успеха стремилась воплотить в жизнь принцип свободного судоходства по Рейну, использовав весь свой немалый политический вес на переговорах с Голландией.

Все вышеперечисленные мероприятия выглядели как серия последовательных ударов по Среднегерманскому торговому союзу, который не выдержал подобного давления. Датой его окончательного распада можно признать 1831 г., когда Кургессен решил поправить свое расшатанное революционными волнениями 1830 г. внутреннее положение путем заключения таможенного договора с Пруссией. После ряда заминок в 1833 г. баварско-вюртембергский союз принял прусский таможенный тариф и, по сути, стал частью прусской таможенной системы. В том же году к новому образованию присоединились Саксония и тюрингские государства, лишённые пос-

ле выхода Кургессена из Среднегерманского торгового союза доступа к портам Северного моря. С 1 января 1834 г. соглашения о «Германском таможенном союзе» (Deutscher Zollverein) вступили в силу. Они охватили 18 государств с общим населением около 23 миллионов человек.

В последующие несколько лет членами ГТС стали Баден, Нассау и Франкфурт-на-Майне. Лишь государства и портовые города Северной Германии остались вне таможенного союза, некоторые из них присоединились к нему даже после бисмарковского объединения Германии.

Если ход событий, приведших к образованию ГТС, раскрыт историографией достаточно подробно, то экономические и политические последствия его создания остаются предметом ожесточенных споров в среде исследователей. Едва ли не единственным бесспорным пунктом является удвоение таможенных доходов всех государств - участников ГТС в течение первых десяти лет после его основания - впечатляющий результат, особенно если учитывать, что расходы на содержание таможенного аппарата за тот же период уменьшились также в два раза, в первую очередь за счет сокращения длины таможенных границ. Ряд исследователей (Р. Х. Думке, Р. Тилли) на основании этих данных даже пришли к выводу, что ГТС и образовывался именно для того, что наполнить кассы германских государств и тем самым стабилизировать «старый режим». Приверженцы этой теории отрицают также какое-либо серьезное влияние ГТС на промышленный переворот в германских землях. В качестве аргументации часто выдвигается тот факт, что валовый национальный продукт увеличился за первые годы существования ГТС всего на 1%, что соответствовало обычным колебаниям экономической конъюнктуры в данный период². Отсюда следует, в свою очередь, утверждение, что промышленная революция совершилась благодаря «базисным элементам экономического роста», которые якобы можно разглядеть в немецкой экономике задолго до основания ГТС.

Однако в последнее время в германской историографии более популярна прямо противоположная точка зрения. Патриарх современной исторической науки ФРГ Ханс-Ульрих Велер пишет, что «в исторической перспективе улучшившиеся общие условия роста имеют несравненно большее значение, чем незначительные различия в региональных доходах»³. Странно было бы предполагать, что мгновенно расширившийся внутренний рынок не окажет решающего влияния на предпринимательскую стратегию. Другой немецкий историк, Герт Колльмер⁴, убедительно показал на богатейшем материале из архивов вюртембергских частных предприятий, что ГТС изменил представления об экономической действительности для многих предпринимателей - расширение рынка резко обострило конкуренцию. В ходе приспособления к новым условиям предприятия были вынуждены реструктурировать производство, переходя к «экономии от масштаба» (economies of scale), т. е. к снижению цены за единицу товара при одновременном увеличении количества выпускаемой продукции. Данный процесс невозможно себе представить без массового внедрения инноваций и высокой инвестиционной готовности. Все это подкреплялось стандартизацией правовых норм и мероприятиями по упорядочению денежного обращения, которые без ГТС вряд ли были бы реализованы столь скоро. Именно после основания ГТС началось массовое железнодорожное строительство, которое наряду с реализацией принципа свободного судоходства по германским рекам привело к резкому снижению транспортных расходов, одновременно надежно связав между собой прежде разрозненные региональные рынки Германии. Конечно, решающее воздействие ГТС на германскую промышленную революцию не может быть эмпирически доказано. Но любой экономический анализ не оставляет никаких сомнений в наличии такого воздействия.

Объективно более сложным является вопрос о политических последствиях ГТС.

Таможенный союз стал первым объединением германских земель, границы которого практически совпадали с будущими границами бисмарковской империи 1871 г. Австрия осталась в стороне от ГТС, тем самым падение ее влияния в германском мире впервые было зафиксировано на институциональном уровне. Велико было искушение создать соответствующую политическую концепцию, и историки «малогерманской школы» во главе с Г. фон Трейчке ее активно поддержали. Исследователи последующих поколений потратили много сил на борьбу с наследием Трейчке, нередко доходя до практически полного отрицания политических последствий формирования ГТС. Можно считать доказанным, что разработчики прусского таможенного закона в 1818 г. не думали о «малогерманском решении» объединительного процесса. Однако это вовсе не означает, что такие мысли не могли появиться у прусских чиновников в дальнейшем. И действительно, ГТС служил прекрасной площадкой для генезиса прусской гегемонии. «Без сомнения ускоренные таможенным союзом экономические, общественные и политические процессы модернизации со всеми их растущими переплетениями интересов приводили к тому, что вес страны-ядра (Пруссии. - А. Ф.) постоянно увеличивался по отношению к периферии»⁵. - пишет авторитетный исследователь ГТС Ханс-Вернер Хан. Принятый ГТС таможенный тариф был прусским, в сфере денежного обращения остальные германские валюты вытеснялись прусским талером, в Берлине располагалось так называемое «Центральное бюро», в руках которого находилась вся статистика ГТС. Одним словом, бюрократия малых и средних германских государств постоянно кооперировалась с прусским чиновничеством, постепенно попадая во все более сильную зависимость от этого сотрудничества. И конечно, важнейшую роль играли те выгоды, которые давал ГТС всем странам-участницам. Ни один германский двор не был в состоянии отказаться от огромных таможенных доходов, несомненно ока-

завшихся бы под угрозой в случае демонтажа ГТС. В дальнейшем Пруссия в ряде случаев попросту запугивала партнеров перспективой своего выхода из ГТС, и каждый раз такая тактика приводила к принятию нужных Берлину решений. Таким образом, ГТС приучал немецких чиновников и промышленников к мысли, что именно Пруссия является лидером германского мира.

Австрия оказалась за бортом ГТС во многом по своей вине. Очень долго австрийские политики во главе с князем Меттернихом не понимали, каким серьезным потенциалом обладают процессы таможенной интеграции. Когда это понимание стало приходить, Меттерних разглядел угрозу для Австрии вовсе не в прусском таможенном наступлении, а в инициативах ВТРС и южногерманских правительств. Когда же ГТС стал свершившимся фактом, расчетливый австрийский канцлер наконец понял, что Австрии необходимо присоединиться к таможенному союзу, иначе контроль над ним будет безвозвратно утрачен. Однако австрийская экономика оказалась фактически неспособна к такому шагу, предприниматели «Дунайской империи» не захотели подвергать себя риску и начинать конкурентную борьбу с более развитой промышленностью Северной Германии. Меттерних, по сути, оказался бессилён перед динамикой экономического развития, которую нельзя было остановить никакими административными средствами. Уже после революции 1848 г. австрийцы предприняли еще одну попытку ворваться в таможенный союз и тем самым воспрепятствовать осуществлению «малогерманского решения». Однако к этому моменту (1852 г.) в Пруссии окончательно разглядели те политические преимущества, которые предоставлял ГТС под прусским главенством, и сумели заблокировать австрийские инициативы. ГТС стремительно превращался в инструмент политического объединения Германии на условиях Пруссии. Участие немецкой общественности в развитии ГТС сократилось до минимума после ухода со

сцены ВТРС в середине 1820-х гг. Однако идеи о демократической легитимации ГТС оставались популярными в Юго-Западной Германии; рейнские либералы даже выработали программу по превращению таможенного союза в национальный «немецкий союз», базирующийся на демократических принципах. То есть еще до революции 1848 г. ГТС стал рассматриваться как «предбанник» национального объединения. Когда же революция провалилась, надежды, возлагаемые на ГТС, только окрепли, даже если он остался полностью неподконтрольным общественности. Точно так же у многих вчерашних революционеров возникла вера в Пруссию как в потенциаль-

ного объединителя Германии, пусть и на принципах, далеких от идеалов 1848 г.

Таможенный союз в значительной степени определил облик Германии последующих десятилетий. Он серьезнейшим образом способствовал промышленной революции в германских землях. Помимо этого, ГТС готовил Пруссию к роли объединителя Германии, а остальную Германию - к тому, что только Пруссия способна справляться с задачами национального масштаба. Одновременно ГТС показал несоответствие политических амбиций Австрии реалиям германского мира. Все вышесказанное позволяет считать дату основания ГТС одной из важнейших вех в новой истории Германии.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ *Wehler H.-U.* Deutsche Gesellschaftsgeschichte 1815-1845/49, Munchen, 1989. S.128.

² *Tilly R.* Vom Zollverein zum Industriestaat: die wirtschaftlich-soziale Entwicklung Deutschlands 1834 bis 1914, München, 1990. S. 42.

³ *Wehler H.-U.* Op sit. S. 135.

⁴ *Kollmer-von Oheimb-Loup G.* Zollverein und Innovation. Die Reaktion württembergischer Textilindustrieller auf den Deutschen Zollverein 1834-1874, St.Katharinen, 1996. S. 397-398.

⁵ *Hahn H.-W.* Hegemonie und Integration. Voraussetzungen und Folgen der preußischen Führungsrolle im Deutschen Zollverein, in: H.Berding (Hg.), Wirtschaftliche und politische Integration in Europa im 19 Jh., Göttingen, 1984. S. 68.