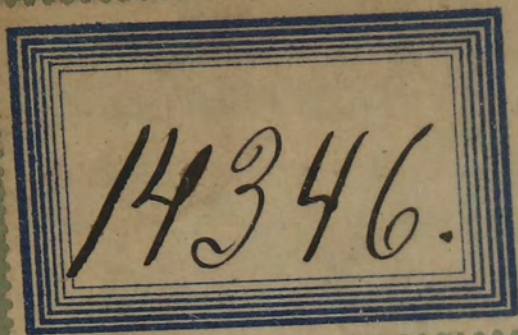




Н. Милославскому

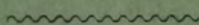
П. Евреинову

января 1881 г.

ФАБРИЧНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

и

ПАРОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ.



СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО

и

ВОДЯНЫЕ ПУТИ.



П. ЕВРЕИНОВА.

Издана въ ограниченномъ числѣ экземпляровъ и не предназначается для продажи.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Гогенфельденъ и Комп. (Вас. Остр., 3 линія, д. № 44).

1880.

14346

ФАБРИЧНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

и

ПАРОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ.

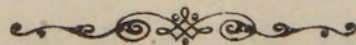
СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО

и

ВОДЯНЫЕ ПУТИ.

П. ЕВРЕИНОВА.

Издана въ ограниченномъ числѣ экземпляровъ и не предназначается для продажи.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Гогенфельденъ и Комп. (Вас. Остр., 3 Линія, д. № 44).

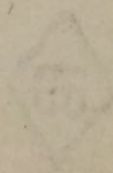
1880.



Библиотека ИИО СССР

78816

Дозволено Цензурою С.-Петербургъ, 19 Ноября 1879 г.



Издавая эту брошюру я имѣлъ двѣ цѣли: первую указать истинныя причины медленнаго развитія нашей фабричной промышленности, дурнаго положенія фабричныхъ работниковъ и стѣсненія сельскаго хозяйства; вторую, какими мѣрами возможно обратить къ полезному труду громадное количество обоего пола людей, которые получивъ воспитаніе и нѣкоторое образованіе по сложившимся для нихъ дурнымъ обстоятельствамъ, или просто по своей собственной винѣ, остаются безъ опредѣленныхъ занятій. Много пишутъ о томъ, что нужно трудиться, но не указываютъ почву для трудовой дѣятельности, приискать постоянную вполнѣ обеспечивающую работу не такъ легко какъ это кажется. Если человѣку, искренно желающему трудиться, посоветовать взять колодку, шило и приняться шить сапоги, въ надеждѣ, со временемъ сдѣлаться хорошимъ самостоятельнымъ мастеромъ, или вступить простымъ работникомъ на фабрику, то предложеніемъ такой работы едва ли можно будетъ склонить его къ дѣятельности. Не легко оставить ту среду въ которой получилъ воспитаніе и погребсти себя на фабрикѣ среди

нароdonаселенія безпорно трудолюбиваго, но довольно грязнаго и мало развитаго. Но ежели сказать: что существуетъ возможность за небольшую денежную плату имѣть хорошее помѣщеніе съ паровымъ двигателемъ и приводами, подъ которые поставивъ американскія машины для выдѣлки сапогъ или ткацкіе станки, при содѣйствіи своей собственной семьи или нѣсколькихъ товарищей, возможно выдѣлывать въ день до 100 паръ сапогъ или до 1000 аршинъ миткаля и что для этого не требуется грубой физической силы, а вниманіе и постоянное изученіе производства избранной отрасли промышленности, отчего будетъ зависѣть, не только вполне обезпеченное существованіе всего семейства, но даже не въ далекомъ будущемъ пріобрѣтеніе состоянія и независимаго положенія, то при такихъ условіяхъ, я увѣренъ, что явится масса мужчинъ и женщинъ всѣхъ сословій и возрастовъ, которые серьезно примутся за работу и положатъ основаніе развитію русской промышленности. У насъ много говорятъ въ обществѣ и въ печати о необходимости уменьшить число служащихъ чиновниковъ, объ этомъ можно говорить, но при настоящихъ обстоятельствахъ, приводить въ исполненіе — немыслимо. Всѣ наши высшія учебныя заведенія: лицеи, училища, университеты, а также всѣ классическія гимназіи, почти исключительно готовятъ чиновниковъ; отказывать въ принятіи ихъ на государственную службу, а тѣмъ болѣе увольнять тѣхъ, которые уже на ней состоятъ было бы несправедливо. Это все равно, что завести людей въ незнакомый имъ лѣсъ и оста-

вить ихъ тамъ, не указавъ, хотя бы трудный, но вѣрный путь выйти на большую дорогу. Этотъ путь, по моему убѣжденію, есть поощреніе къ устройству въ Россіи, по примѣру Франціи, Бельгіи и Голландіи фабрикъ *Location de force motrice* и къ учрежденію при нихъ специальныхъ банковъ, *Crédit du travail*, о которыхъ я говорю въ настоящей моей брошюрѣ; при этомъ они должны дѣйствовать на основаніи особыхъ уставовъ, разумно выработанныхъ и утвержденныхъ законодательнымъ порядкомъ, чтобы поддерживая истинный трудъ, они не допускали спекуляцію или всякое другое предпріятіе несогласное съ цѣлями учреждений.

П. Евреиновъ.

ФАБРИЧНАЯ
ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

И

ПАРОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ.

ФАРМАЦИЯ

ПРОМЫШЛЕННOST

НАРОДНОЕ ЗДРАВЬЕ

ФАБРИЧНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

и

ПАРОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ.

I.

Въ газетѣ С.-Петербургскія Вѣдомости (7^{го} 19 Августа 1879 года № 215), я помѣстилъ статью, въ которой старался указать, почему сбытъ хлѣба, этого главнаго предмета внутренней и внѣшней торговли Россіи, нисколько не содѣйствуетъ обогащенію народа-производителя и что отъ неустройства и безурядицы нашихъ водяныхъ путей сообщенія, страдаетъ исключительно только одно сельское народонаселеніе, т. е. землевладѣльцы и крестьяне, эти труженики въ количествѣ 60.000,000 душъ, составляющіе основу нашего государства, и предлагалъ мѣропріятія, чтобы вызвать народное богатство страны и облегчить затруднительное положеніе сельскаго народонаселенія при сбытѣ своихъ произведеній.

Теперь я возвышаю голосъ, въ защиту нашей мануфактурной промышленности и фабричныхъ людей, которыхъ въ Россіи также находится нѣсколько милліоновъ обоого пола душъ.

Положеніе нашихъ фабричныхъ съ ихъ женами и дѣтьми, со времени введенія паровыхъ двигателей, можно назвать безвыходнымъ. Въ былое время, лѣтъ тридцать тому назадъ, около Москвы, преимущественно въ Богородскомъ уѣздѣ, а также во Владимірской, Ярославской и другихъ губерніяхъ, по дорогамъ встрѣчались толпы мужчинъ и женщинъ съ кипами пряденой бумаги, различныхъ цвѣтовъ, черезъ плечо, которую они несли къ себѣ въ деревню для ткачества. Промысль этотъ, былъ очень выгоденъ для рабочихъ, и въ то же время ставилъ ихъ въ одинаковыя отношенія съ фабрикантами: какъ однимъ было выгодно брать пряжу для ткачества къ себѣ въ деревню, такъ точно и другимъ было выгодно раздавать по деревнямъ работу, которая всегда обходилась дешевле, чѣмъ въ городѣ на своей собственной фабрикѣ. Крестьяне съ семействами въ свободное время отъ сельскихъ занятій, всегда имѣли вѣрный заработокъ; кромѣ того фабричные, проживавшіе на фабрикахъ, при несогласіи съ своими хозяевами, имѣли всегда выходъ изъ своего положенія: они оставляли фабрику, брали пряжу и уходили къ себѣ въ деревню, гдѣ въ средѣ своей семьи съ пѣснями зарабатывали порядочныя деньги, которыми они оплачивали оброки и всѣ казенныя и общественныя подати. Изъ хорошихъ ткачей работниковъ дѣлались такъ называемые мастерки или кустарники: они строили просторныя избы, ставили въ нихъ нѣсколько станковъ, набирали работниковъ и работницъ и устраивали у себя въ деревняхъ небольшія фабрики. Такимъ образомъ у насъ возникло село Иваново, этотъ русскій Манчестеръ и другія промышленныя села. Многіе изъ этихъ мастерковъ со временемъ сдѣлались нашими лучшими фабри-

кантами. Можно указать на нѣкоторыя бумагопрядильныя и ткацкія механическія фабрики, на которыхъ работаютъ до 1000 человѣкъ, устроенныя такими лицами, которыя прежде были простыми ткачами и собственными руками ткали миткаль. Эти прекрасные примѣры были соблазнительны для фабричныхъ людей, они, что называется, изъ кожи лѣзли, чтобы сдѣлаться мастерами и потомъ полными хозяевами, что многимъ изъ нихъ вполнѣ удавалось. Развитіе нашихъ мануфактуръ относится именно къ тому періоду времени, о которомъ я говорю.

По мѣрѣ введенія паровыхъ двигателей въ Россіи, характеръ нашей мануфактурной дѣятельности сталъ измѣняться: возникли большія механическія фабрики, которыя мало по малу вытѣсняли и уничтожали все ручное производство, а рабочіе попали въ полную зависимость богатыхъ фабрикантовъ; они, увеличивая свое производство, въ то же время понижали плату рабочимъ. Г. Молчановъ, корреспондентъ газеты «Новое Время», описываетъ положеніе рабочихъ людей на фабрикахъ въ различныхъ губерніяхъ, самыми мрачными красками. Газета «Русскія Вѣдомости» также недавно описывала грустное положеніе фабричныхъ, работающихъ на Коленцовской игольной фабрикѣ, состоящей въ Пронскомъ уѣздѣ: конечно не всѣ фабриканты содержатъ такъ дурно своихъ рабочихъ; но даже самыя лучшіе изъ нихъ могутъ выказать свою гуманность только хорошимъ обхожденіемъ и содержаніемъ рабочихъ и устройствомъ для нихъ удобныхъ больницъ; но тѣмъ не менѣе фабрикантъ своего рабочаго, одареннаго разумомъ, волею, съ надеждою на будущее, ставитъ къ какойнибудь прядильной машинѣ на всю его жизнь, а тотъ не видя

выхода изъ своего положенія тупѣеть, грубѣеть и со временемъ самъ обращается въ машину, способную только присучивать порванную нитку. Надежда когда нибудь сдѣлаться самостоятельнымъ фабрикантомъ или даже мастеркомъ давно не входитъ въ голову фабричнаго человѣка. Наша мануфактурная промышленность пользуется такими преимуществами и покровительствомъ правительства, какихъ не существуетъ ни въ одной странѣ Европы, конечно, относительно своего прошедшаго, она идетъ впередъ, но при сравненіи съ другими государствами, она едва двигается, на глазъ этого не замѣтно: вы видите въ разныхъ мѣстностяхъ Россіи много паровыхъ трубъ, машины вертятся, станки стучать, работа кипитъ, фабриканты и заводчики наживаютъ огромные капиталы; всѣ прежнія богатые дворянскія имѣнія въ губерніяхъ, прилегающихъ къ Москвѣ, скуплены фабрикантами; помѣщичьи дома сломаны и на ихъ мѣста возведены дворцы; вездѣ мраморъ, бархатъ, бронза; вездѣ парки и оранжереи, чего же лучшаго желать, видимое благосостояніе! Но когда вы разсмотрите поближе при какихъ условіяхъ существуютъ наши фабрики, когда вы положите передъ собою таможенный тарифъ и статистическія свѣдѣнія о провозѣ товара изъ-за-границы, то вы далеко не будете удовлетворены дѣятельностью нашихъ мануфактуръ совѣтниковъ и признаете, что все народонаселеніе въ Россіи, а въ особенности наибѣднѣйшіе ея классы суть данники фабрикантовъ, платящіе несоразмѣрно высокую плату за товары первой необходимости. Чего можетъ быть легче производства простаго миткала, каленкора и другихъ гладкихъ бумажныхъ матерій; но существованіе нашихъ фабрикъ, вырабатывающихъ эти издѣлія, возможно

только при покровительствѣ высокаго таможеннаго тарифа, по которому ввозная пошлина на эти товары по ст. 210 установлена отъ 11 р. 20 к. до 48 р. съ пуда *золотомъ*, т. е. при существующемъ низкомъ курсѣ кредитнаго рубля, русскій фабрикантъ бумажныхъ издѣлій, сравнительно съ заграничными, получаетъ на каждый пудъ выработаннаго миткаля и каленкора излишней пользы отъ 20 до 75 рублей. Никогда откупная винная монополія не давала такихъ огромныхъ барышей, за то и состоянія нашихъ фабрикантовъ растутъ неслыханно скоро. На моихъ глазахъ строилась бумагопрядильная ткацкая фабрика въ одномъ изъ городовъ Тверской губерніи. Въ теченіи 15-ти лѣтъ, ея владѣлецъ изъ скромныхъ остатковъ отъ своихъ барышей, построилъ въ томъ же городѣ великолѣпный соборъ, устроилъ общественный банкъ, а въ Москвѣ богадѣльню на 600 кроватей; всѣ эти дѣянія очень похвальны, но если посмотрѣть въ расчетныя книжки его рабочихъ, то окажется, что женщины и дѣти 14-ти лѣтъ за дневную и ночную работу, получаютъ отъ него жалованья отъ 5-ти до 6-ти руб. въ мѣсяцъ на своихъ харчахъ. Производство шелковыхъ, льняныхъ и другихъ мануфактурныхъ товаровъ при дѣйствующемъ тарифѣ представляетъ также огромныя выгоды: шелкъ, основа и утокъ, окрашенный и размотанный, обложенъ пошлиною, по ст. 89, въ 5 рублей съ пуда; этотъ самый шелкъ, обращенный въ гладкую ткань, оплачивается по ст. 196 въ 200 рублей за пудъ *золотомъ*, что составляетъ 325 руб.; наконецъ ленъ — наше русское сельское произведеніе, которое мы въ огромныхъ размѣрахъ высылаемъ за границу; а изъ этого самаго льна сработанное полотно при ввозѣ въ Россію, обложено пошлиною по ст. 189

30⁰/₁₀ его стоимости. При такомъ охранительномъ тарифѣ, казалось бы, что ввозъ заграничныхъ издѣлій въ Россію положительно невозможенъ; нисколько: товары низкаго достоинства, миткаль и ситецъ, употребляемый преимущественно крестьянами и рабочими людьми, дѣйствительно не можетъ попасть на наши рынки; пошлина такъ велика, что равносильна запретительному ввозу, но высшіе сорта бумажныхъ, шелковыхъ, шерстяныхъ, льняныхъ и другихъ матерій ввозятся въ Россію въ огромныхъ размѣрахъ, не смотря на высокую пошлину золотомъ и низкій курсъ нашего кредитнаго рубля. Изъ официальныхъ отчетовъ департамента внѣшней торговли видно, что въ теченіи пяти лѣтъ съ 1872 по 1876 годъ въ Россію ввезено всякаго рода товаровъ на сумму 2.358.000,000 руб., а вывезено на 1.906.000,000 рублей, ввозъ превысилъ отпускъ на 452.000,000 руб. Въ 1877 и 1878 годахъ Россія была въ войнѣ съ Турціею, но вотъ наступилъ спокойный 1879 годъ, изъ отчетовъ за первые 7 мѣсяцевъ нашей заграничной торговли видно огромное увеличеніе ввоза заграничныхъ товаровъ почти по всѣмъ статьямъ, а преимущественно мануфактурныхъ товаровъ: *пряжи бумажной и шерстяной, шелковыхъ, шерстяныхъ, бумажныхъ и льняныхъ издѣлій*, только по этимъ *шести* статьямъ уплочено пошлинъ 12.573,407 руб. слѣдовательно, ввезено товаровъ въ теченіе первыхъ семи мѣсяцевъ, по крайней мѣрѣ, на сумму 50.000,000 руб. къ концу года нужно ожидать, что эта цифра возрастетъ до 80.000,000 руб. Какія же причины такого наплыва заграничныхъ товаровъ? Отвѣтить не мудрено. Наши фабриканты во время самыхъ благопріятныхъ для нихъ обстоятельствахъ, при наложеніи пошлинъ золотомъ и пони-

женіи нашего курса, нисколько не улучшили и не увеличили своего производства, что доказывается недостаткомъ товаровъ на ярмаркахъ; а возвысили цѣны на всѣ свои издѣлія въ размѣрѣ возвышенія цѣнъ на заграничные товары и тѣмъ облегчили его ввозъ въ Россію *), но не смотря на это, наши фабриканты продолжаютъ ежегодно наживать милліоны рублей, а народныя сберегательныя кассы пустѣютъ по причинѣ вздорожанія всѣхъ предметовъ потребленія. Газета «Голосъ» въ № 237, описывая хорошій исходъ Нижегородской ярмарки сего 1879 г., въ тоже время сообщаетъ очень грустный фактъ: на ярмаркѣ цѣны на бумажную пряжу были слѣдующія: англійская пряжа № 32 и 36, 20 руб. 20 коп. за пудъ и такая же русская 21 р. 40 к., а какъ англійская пряжа, чтобы попасть изъ Манчестера въ Нижній, кромѣ накладныхъ расходовъ, должна была уплатить пошлины по 3 р. 10 к. съ пуда золотомъ, что составляетъ 4 р. 60 к., слѣдовательно, настоящая цѣна англійской пряжи на ярмаркѣ была 15 р. 60 к. за пудъ, а русская 21 р. 40 к. т. е. дороже англійской на 28⁰/₁₀₀. Спросите у фабрикантовъ о причинѣ такой разницы въ цѣнахъ, они вамъ будутъ говорить о наложенной

*) Для примѣра возьмемъ суконный товаръ. До оплаты пошлинъ золотомъ русское сукно самаго высокаго достоинства продавалось по 5 р. 50 к. за аршинъ, а заграничное 7 руб. разница была 1 р. 50 к. на аршинъ; теперь заграничное 8 р. 50 к. а русское 7 р. разница осталась таже. Кто прежде находилъ для себя выгоднымъ платить лишнихъ 1 р. 50 к. за иностранное сукно, тотъ и теперь платитъ тѣ же деньги; слѣдовательно требованіе на заграничное сукно не измѣнилось. Другое дѣло, еслибъ фабриканты увеличили свое производство, а не возвышали цѣнъ на издѣлія, тогда ввозъ заграничныхъ мануфактурныхъ товаровъ въ Россію былъ бы невозможенъ. Многія газеты радуются превышенію доходовъ по таможеннымъ сборамъ за 1878 годъ, которые достигли 79.509,643 руб. тогда какъ это составляетъ неопровержимое доказательство упадка нашей промышленности и причину низкаго курса кредитнаго рубля.

пошлинѣ на сырецъ, высокомъ дисконтѣ и пр. но всѣ эти расходы не превышаютъ 5⁰/₁₀₀, почему же на ярмаркѣ англійская пряжа продавалась на 28⁰/₁₀₀ дешевле русской, вѣдь, чтобы попасть изъ Манчестера въ Нижній-Новгородъ также требуются расходы. Потомъ будутъ говорить, что мы-де молоды: двѣсти лѣтъ мы прожили со времени Великаго Петра, который первый сталъ насъ учить и посылалъ учиться мануфактурному и заводскому дѣлу, и все-то мы еще юноши; давно ли Бельгія стала самостоятельнымъ государствомъ, а уже своими произведеніями она соперничаетъ съ Франціею и Англіею на всѣхъ европейскихъ рынкахъ; наконецъ, сама Франція только со временъ второй имперіи развила свою промышленность до баснословныхъ размѣровъ. Какія же наконецъ существуютъ непреодолимые преграды для развитія нашей промышленности и для благосостоянія нашего фабричнаго и заводскаго народа. Правительство съ своей стороны дѣлаетъ все, чтобы облегчить эту промышленность, сообщаетъ фабрикантамъ о всѣхъ улучшеніяхъ въ производствѣ, выписываетъ изъ за-границы образцы новыхъ матерій, всѣ новоизобрѣтенныя машины, ткацкіе станы, прядильни и вообще всѣ снаряды и инструменты для обработки волокнистыхъ веществъ пропускаются въ Россію беспошлинно, а издѣлія изъ этихъ самыхъ веществъ обложены чрезмѣрно высокою пошлиною: главныя, а можетъ быть и единственныя причины заключаются въ томъ, что у насъ есть фабрики и есть заводы, но нѣтъ ни фабрикантовъ, ни заводчиковъ. Коренныхъ фабрикантовъ, которые выходили прежде изъ ткачей, прядильщиковъ и набойщиковъ въ настоящее время осталось уже мало и съ каждымъ годомъ число ихъ уменьшается. Теперь фабрикантъ это *капиталъ*, а

производство товара есть *спекуляція*. Лицо, имѣющее капиталъ строить фабрику, выписываетъ изъ за-границы лучшія машины и аппараты, приглашаетъ иностранныхъ мастеровъ и такимъ образомъ дѣлается фабрикантомъ — производителемъ избраннаго имъ товара. Но при условіяхъ: что всѣ машины и мастера выписываются изъ за-границы нѣтъ причины, чтобы самый товаръ былъ хуже заграничнаго. Вотъ тутъ то и ошибка. За-границею обыкновенно главный и лучшій мастеръ это самъ хозяинъ фабрики, онъ постоянно улучшаетъ и облегчаетъ свое производство, ведя его къ совершенству, затѣмъ второй мастеръ это директоръ фабрики, который въ тоже время есть его товарищъ и участникъ въ выгодахъ производства, наконецъ идутъ первые мастера по отдѣленіямъ, они также имѣютъ участіе въ производствѣ и надѣются со временемъ сами сдѣлаться хозяевами. Эти три категоріи первоклассныхъ мастеровъ крѣпко привязаны къ фабрикамъ и заводамъ, на которыхъ они находятся, и ни за какія деньги не поѣдутъ искать счастья за-границею. Затѣмъ остаются мастера и механики 4-го разряда, вотъ эти господа готовы ѣхать куда будетъ угодно, въ Россію, Индію, Турцію или Китай, выборъ ихъ остановится на той странѣ въ которой предлагается болѣе жалованья. Вотъ наши фабриканты—предприниматели съ мастерами 4-го разряда и ведутъ свои дѣла: товаръ выходитъ посредственный, учетъ плохой, сортировка сырыхъ матеріаловъ плохая, но нужно одѣть и обути Государство съ народонаселеніемъ 85.000,000 душъ, для чего товару требуется очень много и онъ идетъ съ рукъ легко, не смотря на высокія цѣны; а народъ платитъ то, что отъ него требуютъ, потому что сдѣлать иначе онъ не можетъ, дешеваго и хорошаго заграничнаго то-

вара ему купить нѣгдѣ. Чтобы доказать мое мнѣніе, что у насъ въ Россіи есть фабрики и заводы, но нѣтъ фабрикантовъ и заводчиковъ, отчего именно страдаетъ наша промышленность, я могу указать на такіе заводы, которые для веденія дѣла непременно требуютъ техническаго образованія и практики въ изученіи всѣхъ способовъ производства и кто владѣетъ этими заведеніями? По роду моихъ занятій, почти нѣтъ ни одного большого механическаго и машино-строительнаго завода въ Россіи, Бельгіи, Франціи и Англіи, котораго я бы не зналъ и гдѣ-бы не дѣлалъ заказовъ. Въ Англіи, въ городѣ Ньюкастлѣ на р. Тейнѣ находится судостроительный заводъ Карла Митчеля, а по другую сторону той же рѣки былъ заводъ извѣстнаго механика Стефенсона. Митчель при постройкѣ судовъ для пароходовъ всегда ставилъ машины Стефенсона, а сей послѣдній всегда заказывалъ суда Митчелю когда въ томъ встрѣчалъ надобность, такъ они вели свои дѣла до смерти Стефенсона. Я былъ въ Ньюкастлѣ у Митчеля вскорѣ послѣ смерти его товарища, на мой вопросъ будетъ ли онъ по прежнему на своихъ судахъ устанавливать машины Стефенсона, онъ мнѣ сказалъ, что онъ не сошелся въ условіяхъ съ его сыномъ и что теперь будетъ ставить машины также хорошаго Ньюкастельскаго заводчика Морисона. Я ему замѣтилъ, почему бы для собственныхъ судовъ, онъ не устроилъ механическую мастерскую для выдѣлки паровыхъ машинъ; Митчель взглянулъ на меня съ большимъ удивленіемъ и отвѣчалъ: потому что я самъ не механикъ, какое можно имѣть довѣріе къ моимъ знаніямъ, когда я обучался только общей теоретической механикѣ; мое самолюбіе не допуститъ взяться за неизвѣстное мнѣ дѣло, я инженеръ—строитель, я строю суда

для всѣхъ государствъ Европы и Индіи и могу сказать, что заслужилъ нѣкоторую извѣстность, но механическую часть долженъ дѣлать тотъ, кто къ этому готовился, постоянно этимъ дѣломъ спеціально занимается, и ведетъ его къ усовершенствованіямъ. Я замолчалъ. Теперь обратимъ вниманіе на наши русскіе первоклассные заводы, находящіеся близъ р. Волги. Недалеко отъ Нижняго-Новгорода находится Сормовскій механическій заводъ, въ г. Костромѣ—Костромской, близъ Рыбинска—Абакумовской, въ г. Череповцѣ—Череповской механическій заводъ. Эти заводы принимаютъ заказы всякаго рода механическихъ построекъ: пароходовъ съ желѣзными корпусами, паровыми машинами и котлами; морскіе шкуны, подвижной составъ для желѣзныхъ дорогъ, машины для сахарныхъ заводовъ, маслобоенъ, всѣ принадлежности для водопроводовъ, однимъ словомъ, принимаютъ на себя выполненіе всѣхъ механическихъ произведеній, для чего, конечно, они выписываютъ издаваемые за-границею атласы съ рисунками и детальными чертежами по которымъ производятъ самыя работы. При этомъ возникаетъ вопросъ, кому же принадлежать эти машино-строительные заводы, способные къ такой разнородной дѣятельности? Сормовскій заводъ принадлежитъ бывшему откупщику и его сыну камеръ-юнкеру, которые бывали на немъ едва ли одинъ разъ въ три года и то на нѣскольکو дней. Костромской заводъ принадлежитъ Дѣйствительному Статскому Совѣтнику бывшему Московскому Предводителю Дворянства, который постоянно живетъ въ Москвѣ въ собственномъ домѣ. Абакумовской заводъ построенъ хлѣбнымъ торговцемъ, который отлично зналъ коммерцію, но при продажѣ и покупкѣ всѣ суммы выкладывалъ на счетахъ;

Череповской заводъ принадлежит пароходовладѣльцу мѣстному городскому головѣ, человѣку очень дѣятельному и способному, но также неимѣющему никакихъ познаній о механикѣ. Вотъ основатели и представители нашихъ первоклассныхъ механическихъ заводовъ. Какова^{ва} прогресса и усовершенствованія можно ожидать отъ такихъ заводчиковъ ¹⁾). Для примѣра я укажу на слѣдующій фактъ. Съ 1854 года, на Волгѣ очень быстро развивалось пароходство и учреждались новыя пароходныя компаніи и товарищества; одно изъ такихъ обществъ заказало всѣ свои пароходы въ Ньюкастлѣ г. Митчелю. Пароходы пришли на Волгу въ свое время и были наименованы: Англичанинъ, Нѣмецъ, Карлъ Митчель и др. Эти пароходы работали очень хорошо и давали ежегодно дивиденда до 20⁰%, такъ что въ теченіи шести лѣтъ они заработали весь капиталъ съ процентами, затраченный на ихъ пріобрѣтеніе; а другая акціонерная компанія заказала 12 большихъ пароходовъ одному изъ приволжскихъ вышеупомянутыхъ заводовъ, пароходы были построены, спущены на воду и названы славянскими именами, надпись на нихъ была изображена славянскою вязью: Аскольдъ, Святославъ и т. д. Всѣ эти славяне-пароходы на дѣлѣ оказались никуда негодными, они сожигали топлива очень много, а буксировали грузовъ весьма мало и тѣмъ разоряли своихъ акціонеровъ. Они были очень счастливы, когда строители этихъ пароходовъ согласились взять ихъ обратно съ уплатою денегъ въ 15 лѣтъ безъ процентовъ. Въ настоящее время на Волгѣ нѣтъ и помину объ этихъ пароходахъ, они всѣ переломаны, передѣланы, а

¹⁾ Въ Петербургѣ лучшій и дѣйствительно очень хорошій механическій заводъ принадлежит Г. А. Лесснеру, который прежде былъ простымъ слесаремъ и самъ работалъ у слесарныхъ тисокъ.

нѣкоторые и вовсе уничтожены, а пароходы Карла Митчеля съ машинами Стефенсона и Морисона до сихъ поръ работаютъ на Волгѣ, хотя уже уступаютъ вновь построеннымъ пароходамъ усовершенствованной конструкціи. Не трудно построить паровую машину или локомотивъ по печатнымъ детальнымъ чертежамъ, гдѣ каждой части машины и даже винту опредѣленъ размѣръ, все будетъ на глазъ красиво и отлично полировано, но достоинство паровой машины опредѣляется ея работою, относительно цѣною и количествомъ потребляемаго топлива ¹⁾. Наши заводчики постоянно ходатайствуютъ у Правительства о предоставленіи имъ разнаго рода субсидій, казенныхъ заказовъ и обложеніи пошлиною всѣхъ заграничныхъ пароходовъ и судовъ. Я полагаю, что можно поддерживать и то временно талантъ, знаніе, личную полезную дѣятельность и нѣкоторые заводы или фабрики, которые по своему устройству и разумному управленію, обѣщаютъ принести пользу государству и обществу; но поддерживать спекуляцію вообще въ какой бы она благовидной формѣ не проявлялась, врядъ ли будетъ полезно и справедливо.

Я старался доказать, что слабый успѣхъ нашей фабричной промышленности заключается въ томъ, что лица, стоящіе во главѣ почти всѣхъ ея отраслей, не имѣютъ техническаго образованія или по крайней мѣрѣ необходимой практики, которыя помогали бы имъ вести свои фабрики и заводы къ усовершенствованію и достигъ двухъ непремѣнныхъ условій, что-

¹⁾ На рѣкѣ Невѣ въ навигацію 1878 г. появились два новые очень красивые пароходы построенные на русскихъ заводахъ; при сравненіи ихъ работы и количества потребляемаго ими топлива съ пароходами англійской и французской постройки, плавающие по р. Невѣ; они не стоятъ цѣны того желѣза изъ котораго построены.

бы товаръ былъ *хорошъ* и *дешевъ*. Мы имѣемъ превосходныя издѣлія Сазикова, Овчинникова и другихъ, которыми щеголяемъ на всѣхъ международныхъ выставкахъ. но эти товары по своимъ высокимъ цѣнамъ мало кому доступны; имѣемъ также рогожу и циновки, которыя дешевле всѣхъ извѣстныхъ волокнистыхъ издѣлій, но куда же они годятся, а того, что требуютъ всѣ европейскіе рынки, товара *хорошаго* и *дешевого*, у насъ въ наличности не имѣется. Одинъ извѣстный бельгійскій экономистъ говорить:

La vente n'est régulière et assurée, que si l'on fabrique bien et à bon marché.

Bien, en donnant à toute oeuvre la perfection que comporte sa nature: le solide, l'utile, le fini, le beau.

A bon marché, en s'appropriant sans relâche toutes les découvertes, en organisant *savamment* l'outillage et la main d'oeuvre.

En vain fera-t-on appel au gouvernement, pour créer des débouchés, par l'institution de douanes ou de consulats, de lignes de chemins de fer ou bateau à vapeur. Il importe peu si l'industrie ne s'impose point par *sa propre valeur**).

Все, что было мною говорено выше, относится до фабричной и заводской промышленности, но теперь я обращаю вниманіе на наши ремесла. Повидимому, развитію нашихъ ре-

1) Сбытъ только тогда правиленъ и обезпеченъ, если фабрикують *хорошо* и *дешево*.

Хорошо, давая всякому издѣлію усовершенствованіе, которое требуетъ его качество: прочность, отдѣлку и красоту.

Дешево, усвоивая безостановочно всѣ новыя открытія, организуя *научно* механическую часть и задѣльную работу.

Напрасно будутъ обращаться къ Правительству, чтобы создать сбыты устройствомъ таможенъ или консульствъ, проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ сообщеній. Это мало поможетъ, если промышленность не внушаетъ довѣрія своимъ *собственнымъ достоинствамъ*.

мелъ ничего не должно препятствовать; дешевизна сырыхъ матеріаловъ, недорогое содержаніе и плата рабочихъ, возможность производства вдали отъ большихъ городовъ среди сельскаго народонаселенія, все это должно способствовать къ тому, чтобы они не боялись конкуренціи съ заграничными издѣліями, но пробѣгая вѣдомости о выпускѣ изъ таможенъ заграничныхъ товаровъ, приходишь къ удивленію какой товаръ привозятъ къ намъ изъ за-границы, спрашивается, какимъ образомъ эти издѣлія по оплатѣ пошлины, могутъ появляться на нашихъ рынкахъ и вступать въ соперничество съ отечественными издѣліями? Потому что всѣ эти издѣлія въ Западной Европѣ давно производятся механически, а у насъ работа ручная, слѣдовательно обходится дороже; въ этомъ случаѣ ни работники, ни хозяева нисколько не виноваты. Какъ они не старайся, какъ они не напрягай своихъ силъ, но паровую машину они осилить не могутъ. Наконецъ, нужно же отыскать истинныя причины, почему у насъ не могутъ образоваться хорошіе техники и мастера, почему наши фабричныя и заводскія издѣлія, всѣ ¹⁾ уступаютъ достоинствомъ или дешевизною заграничнымъ, почему даже самыя ремесла у насъ въ Россіи идутъ при другихъ условіяхъ, чѣмъ за границею? Гдѣ тотъ питомникъ, изъ котораго выходитъ новая отрасль фабрикантовъ, заводчиковъ и мастеровъ? Отвѣтъ на всѣ эти вопросы и составляетъ предметъ настоящей статьи.

¹⁾ Конечно есть исключенія: сахарныя заводы Гр. Бобринскихъ, Кн. Долгорукихъ, желѣзные заводы Яковлевыхъ, Демидовыхъ и др. извѣстны въ Россіи и за границею достоинствомъ своихъ произведеній.

II.

Человѣкъ всегда будетъ человѣкомъ со всѣми своими достоинствами и недостатками, подѣ какимъ бы небомъ онъ не родился, его дѣятельность и энергія зависятъ отъ тѣхъ условий, въ которыя онъ поставленъ; собственно тяжелый трудъ не можетъ быть пріятенъ, но посредствомъ его достигаются извѣстныя цѣли и независимое положеніе. Всякій человѣкъ, русскій, французъ или англичанинъ всегда готовъ наслаждаться жизнью безъ особаго труда; много говорятъ о дѣятельности и трудолюбіи англичанъ, но я знаю одного англичанина, который устроилъ въ Петербургѣ стеариновый заводъ въ 1856 году и потомъ уѣхалъ въ Англію, и съ тѣхъ поръ не пріѣзжалъ въ Россію и не былъ ни одного разу на своемъ заводѣ, да и зачѣмъ ему ломать свою британскую голову разными улучшеніями и усовершенствованіями своего завода; будучи огражденъ тарифомъ отъ конкуренціи съ своими соотечественниками, онъ получаетъ хорошій доходъ, который ему посылается исправно въ Англію и онъ спокойно наслаждается жизнью; точно также и наши фабриканты и заводчики зимою живутъ въ столицахъ, въ роскошныхъ домахъ, а лѣтомъ прогуливаются въ своихъ обширныхъ паркахъ или ѣдутъ отдыхать за границу, а фабрики и заводы идутъ сами собою безъ всякихъ напряженій умственныхъ силъ ихъ владѣльцевъ. Нѣтъ, за границею дѣла идутъ иначе, тамъ при отсутствіи знаній и дѣятельности самого владѣльца фабрики или завода, онъ непременно будетъ раззоренъ: прогрессъ и конкуренція его задавятъ.

Въ концѣ сороковыхъ годовъ этого столѣтія, во всей

Европѣ положеніе рабочаго класса и фабричной промышленности было почти въ такомъ же положеніи, какъ оно теперь находится у насъ въ Россіи: паровыя машины стали вытѣснять всякое ручное производство, капиталъ сталъ давить трудъ и разумъ, во многихъ странахъ происходили тяжелые кризисы, стачки рабочихъ и народныя волненія; въ Бельгіи во многихъ мѣстахъ механическое пряденіе и ткачество породили голодъ и эмиграцію въ Америку, лучшаго трудолюбиваго народонаселенія. Нужно было придумать средства, чтобы придти на помощь рабочаго класса людей и создать конкуренцію противъ монополіи большихъ фабрикантовъ. Франція первая стала во главѣ этого дѣла. Бывшему министру торговли и промышленности второй имперіи г. Манъ, пришла счастливая мысль, даровавъ нѣкоторымъ капиталистамъ извѣстныя гарантіи склонить ихъ къ постройкѣ во Франціи, въ промышленныхъ городахъ, такъ называемыя *usine de location de force motrice*, т. е. въ родѣ большихъ гостинницъ, съ отдѣльными комнатами и паровыми машинами, установленными среди этихъ зданій, отъ которыхъ приводы были бы проведены во всѣ этажи и во всѣ номера комнатъ, и затѣмъ эти комнаты отдавать помѣсячно и даже понедѣльно рабочимъ людямъ съ тѣмъ, чтобы они ставили подъ приводы собственные станки и машины и приходили на нихъ работать. Было установлено, чтобы плата опредѣлялась по количеству требуемой паровой силы и притомъ преимущество давать тѣмъ рабочимъ, которые требуютъ меньше силы, чтобы привлечь болѣе разнородныхъ производствъ и облегчить работу самому бѣднѣйшему классу людей, работающихъ у себя на дому или на фабрикахъ. Первые такого рода дома были возведены въ Парижѣ и Ліонѣ; успѣхъ пре-

взошелъ самыя смѣлыя ожиданія, едва были отстроены эти зданія, какъ они наполнились работниками и работницами; приходилось отказывать въ помѣщеніяхъ нѣсколькимъ тысячамъ рабочимъ, обѣщая возвести новыя такого рода зданія. Восторгъ тѣхъ рабочихъ, которые получали помѣщенія и паровую силу, былъ неописанный: мужество и вѣра въ хорошее будущее къ нимъ возвратились, зарабатывая ручною работою отъ 3-хъ до 4-хъ франковъ въ день, они стали выручать ежедневно отъ 9-ти до 12-ти франковъ, платя относительно ничтожную плату, въ особенности механическая работа благотѣльно повліяла на здоровье дѣвушекъ, работающихъ на швейныхъ машинахъ. Послѣ постройки первыхъ зданій *usine de location de force motrice* (фабрикъ найма паровой силы), вся Франція стала покрываться этими заведеніями, находя въ томъ выгодное помѣщеніе капиталовъ. Парижъ, какъ извѣстно, не мануфактурный городъ, но въ 1878 году въ немъ уже много насчитывалось такихъ фабрикъ съ машинами отъ 100 до 200 паровыхъ силъ. Вотъ имена владѣльцевъ этихъ заведеній съ показаніемъ улицъ въ Парижѣ, на которыхъ они построены.

Bernier, 10 Rue Brantôme.

Bertaux 88, Quai Jemmapes atelier, cabinets et places pour toutes industries.

Beyer frères 16 et 18, rue Lorraine (Petite Villette).

Bonnet (E) 129 Boulevard Voltaire et 244 rue Mercoeur.

Brière (V) 16, rue Basfroi et 2 passage Vaucanson.

Canzet (A) 16, Folie—Méricourt.

Damoiséau (I) 36, Boulevard Contrescarpe.

Derville et C-ie 162 et 164 quai Jemmapes.

Duménil (N) 30, quai de la Marne—Villette.
Dumont (L) et C-ie 55, rue Sedaine.
Falk (J) et C-ie 200, quai Jemmapes, 232, St. Maur.
Falk, 117, boulevard de la Villette.
Faure—Beaulieu 18 et 20, rue de Tanger au coin de la
place du Maroc (Villette—Paris).
Goldschmidt (Ph) 176, quai Jemmapes.
Goujon (E) 13 Thorigny.
Hazard (Félix) 42; St. Maur.
Hittier (Jules) 101, Boulevard Ménilmontant.
Lanier (Gustave) 15 et 17 Gambey.
Lorraine, 10 et 12 St. Maur.
Mariotte (V) 81, quai Valmy et 10, Vinaigriers.
Mathieu et Bourse, 67, Chemin Vert.
Muller (A) 110, 112, 114 et 116, quai Jemmapes.
Neut et Dumont, 55 rue Sedaine.
Peyrot, Nalbert et C-ie 26, avenue de la Roquette.
Polino et Seguinol 31, 33 et 35 Riquet.
Saint-Herant (Emile) 137, Oberkampf et 42, Trois-Couronnes.
Tonnelier 182, boulevard de la Villette.
Toufflin 132, boulevard Charonne.
Ziegler 206, Lafayette.

Я хорошо знакомъ съ директоромъ фабрики *la Lorraine*, инженеромъ П. Дюкастель, онъ мнѣ показывалъ все устройство зданія и объяснялъ существующіе порядки и условія для найма паровой силы. Въ одномъ зданіи, построенномъ въ четыре этажа, находится 40 различныхъ производствъ, а именно:

1. Découpeur de peaux de lapins.

2. Emouleur de limes.
3. Fabricant de talons de chaussures.
4. Polisseur au tonneau.
5. Moulin à farine.
6. Pulvérisseur de produits chimiques.
7. Polisseur de corne.
8. Ouvrier en peignes.
9. Graveur sur corne.
10. Décolteur.
11. Tourneur en cadres.
12. Lapidaire.
13. Nacrier.
14. Repousseur en cuivre, etc.
15. Tabletier.
16. Fabricant de pointes et punaises pour dessinateurs.
17. Polisseur en corne.
18. Tourneur en cadres.
19. Tourneur en bois.
20. Tourneur en roulettes (fauteuils, meubles etc).
21. Passementeries en caoutchouc.
- 22 à 25. Diamantaires.
- 26 et 27. Tourneurs en métaux.
- 28 et 29. Tourneurs en bois.
30. Retorderie de coton.
31. Fabrique de boutons de corne.
32. Fabrique d'étuis.
33. Polisseur de métaux.
- 34 et 35. Articles de Paris, estampages etc.
36. Passementerie à façon.

37. Fabricant de peignes.

38. Tourneur de pieds de meubles.

39. Polisseur de métaux.

40. Tourneur en ivoire etc.

Условія на наемъ комнатъ обыкновенно дѣлаетъ мастеръ предполагаемаго производства, или старшій работникъ, который пользуется уваженіемъ и довѣріемъ своихъ товарищей; плата вносится всегда за недѣлю впередъ, а размѣръ ея зависитъ отъ количества квадратныхъ метровъ, занимаемаго помѣщенія и требуемой паровой силы. Въ Парижѣ наемъ одной паровой силы не превышаетъ двухъ франковъ въ день. Одной силы достаточно, чтобы приводить въ дѣйствіе 8 ножныхъ токарныхъ и 20 швейныхъ машинъ, такимъ образомъ, токарю помѣщеніе съ паровой силой обходится въ сутки 25 сантимовъ ($7\frac{1}{2}$ коп.), а работницѣ на швейной машинѣ 10 сантимовъ въ сутки ($2\frac{1}{2}$ коп.) и эта ничтожная плата даетъ имъ возможность, безъ всякаго утомленія, зарабатывать денегъ втрое болѣе, чѣмъ при ножной работѣ. При распространеніи домовъ для найма паровой силы, коммерческія конторы и банкиры также пришли на помощь молодой возникающей промышленности; первые, обходя большіе фабрики, покупали сырые матеріалы и отдавали ихъ для обдѣлки прямо артели работниковъ, а банкиры учредили банкъ подъ названіемъ *le Crédit du Travail*, чтобы облегчить рабочимъ пріобрѣтеніе машинъ и всякаго рода инструментовъ. Изъ этихъ мелкихъ фабрикантовъ въ скоромъ времени образовались большія ассоціаціи рабочихъ. Въ 1873 году въ Парижѣ отстроенъ цѣлый кварталъ, подъ названіемъ «*les Immeubles Industriels du Faubourg St. Antoine*», онъ занимаетъ цѣлую улицу специально про-

веденную городомъ, между Faubourg St. Antoine et boulevard Voltaire, постройки составляютъ *девятнадцать* отдѣльныхъ корпусовъ съ паровою машиною въ 300 силъ, отъ которой приводы идутъ по обѣ стороны улицы. Кромѣ мастерскихъ тутъ же построены очень удобныя квартиры для мастеровъ и рабочихъ, а также магазины, склады и подвалы. Въ зданіяхъ устроены самыя разнородныя фабрики и промышленныя заведенія въ довольно большихъ размѣрахъ, вотъ названіе производствъ нѣкоторыхъ мастерскихъ, которыя значутся надъ дверями: les fabrications des meubles de tout genre les plus riches comme les plus modestes: imprimerie typographiques et lithographiques; passementeries, tissage, broderie, retorderie de fil, couture mécanique, plissage et tuyautage d'étoffes; parures de dames, nacrerie, peignes; rivets, boutons, chainettes, couverts, boîtes à conserves, bronzes, découpage et sciage de métaux; taillerie de diamants; sciage et découpage de bois, marqueterie, cadres, moulures; tournerie de bois, métaux, ivoire; queues de billard; lissage de papiers peints, etc. Всѣ зданія выстроены изъ камня и желѣза и вмѣщаютъ въ себѣ около 2,500 жителей, преимущественно мастеровъ съ ихъ работниками.

По примѣру Франціи, въ Голландіи также стали учреждаться фабрики для найма паровой силы. Въ Амстердамѣ братья Bossenheim возвели зданіе съ паровою машиною въ 50 силъ, чтобы приводить въ дѣйствіе 200 камней для граненія брилліантовъ; работники устанавливають подъ приводами принадлежащіе имъ гранильные станки и приходятъ для работы; плата за помѣщеніе и паровую силу 11 флориновъ въ недѣлю. Другое подобное же зданіе недавно построено въ улицѣ des Hiboux съ мастерскими и паровою машиною, которая будетъ

приводить въ дѣйствіе 400 гранильныхъ камней и большое количество машинъ всякаго рода фабрикацій. Въ Бельгіи, бывший министръ финансовъ М. Frère—Orban обратилъ особое вниманіе на заводскую и мануфактурную промышленность Государства и на положеніе рабочаго класса людей. Въ 1866 году онъ поднялъ этотъ вопросъ законодательнымъ порядкомъ, внеся въ палату законо-проектъ о дарованіи извѣстныхъ льготъ тѣмъ лицамъ, которыя будутъ устраивать въ Бельгіи помѣщенія для рабочихъ съ паровою силою; законо-проектъ въ палатѣ прошелъ единогласно. Въ сенатѣ когда обсуждалось это дѣло, въ засѣданіи 29-го Мая 1867 года, сенаторъ М. Cogels—Osu сдѣлалъ запросъ, будутъ ли имѣть право пользоваться льготами предлагаемаго закона всѣ лица, которыя будутъ устраивать помѣщенія для рабочихъ или только одни анонимныя общества? Министръ Финансовъ Frère—Orban отвѣчалъ: что преимуществами предполагаемаго закона будутъ дарованы тѣмъ анонимнымъ обществамъ, которыя будутъ устраивать дома для рабочихъ на основаніи особаго акта и статута одобреннаго Правительствомъ. Послѣ этого объясненія проектъ закона въ сенатѣ былъ также принятъ единогласно; а затѣмъ. 20 Іюня 1867 года послѣдовалъ декретъ короля Леопольда II, въ которомъ объявлены странѣ всѣ льготы и преимущества, которыя предоставляетъ Правительство анонимнымъ обществамъ учреждаемымъ съ цѣлію устройства домовъ для рабочаго класса. Муниципальный совѣтъ города Брюсселя, съ своей стороны также постановилъ въ засѣданіи 27 Апрѣля 1868 года, что всѣ дома построенные для рабочихъ будутъ избавлены отъ всѣхъ городскихъ налоговъ; а установленные таксы значительно понижены. На основаніи закона 20 Іюня 1867 года, въ Брюсселѣ

составилось общество «*Immobilière Bruxelloise*» для постройки домовъ для рабочихъ, между улицами Minimes, Vautour et Fabriques. Постройка зданій обошлась обществу 1.417,547 р. Предпріятіе это принесло большую пользу рабочему классу и и въ то же время давало хорошій дивидендъ акціонерамъ, по отчетамъ за 1877 годъ, общество получило чистой прибыли 107,140 франковъ, а его запасный капиталъ составляетъ 162,919 франковъ; потомъ при содѣйствіи министра финансовъ, «*Société Générale de la Banque de Belgique*» и покровительствѣ «*Société de Mutualité Industrielle*» актомъ 7-го Марта 1868 года образовалась акціонерная компанія съ капиталомъ въ 5.000,000 франковъ, подъ названіемъ: «*La Société anonyme des habitations ouvrières dans l'agglomération bruxelloise*». Это общество имѣетъ шесть группъ построекъ въ улицахъ chaussée de Ninove, Anderlecht, Saint-Gilles, hameau de Linthout, chaussée de Louvain et rue du Nord. Въ построенныхъ домахъ помѣщенія для рабочихъ очень дешевы: квартира, состоящая изъ двухъ комнатъ съ кухнею и погребомъ отдается въ наймы, смотря въ которомъ этажѣ она находится, отъ 3 франк. 50 сант. до 9 франк. въ недѣлю. Въ настоящее время приводится въ исполненіе новый проектъ, составленный архитекторами Aert, Beck и Bauediau для постройки ряда домовъ для рабочаго класса съ паровыми двигателями на улицѣ Pelican, не далеко отъ бульвара de la Sonne. Эти дома отличаются особыми удобствами: мастерскія съ паровыми двигателями устраиваются только въ первыхъ и вторыхъ этажахъ; верхніе отведены для квартиръ рабочихъ, а въ самыхъ нижнихъ rez-de-Chaussée будутъ устроены бани, прачешные и склады для дровъ и угля. Въ Бельгіи наемъ

паровыхъ двигателей еще выгоднѣе чѣмъ во Франціи, за одну силу въ сутки платять 1 франк. 50 сант. и притомъ наемъ начинается съ $\frac{1}{2}$ силы.

Вотъ при такихъ то условіяхъ и заботахъ о рабочемъ классѣ людей развилась промышленность Бельгіи, которая теперь конкурируетъ на всѣхъ рынкахъ Европы съ произведеніями Франціи и Англіи.

Во время постройки во Франціи первыхъ зданій usine de location de force motrice, большіе фабриканты относились къ этому дѣлу очень легко, не предвидя для себя серьезныхъ затрудненій; но когда эти заведенія стали распространяться во многихъ городахъ Франціи, банкиры открывали кредитъ рабочимъ, а коммерческія конторы эксплуатировали ихъ произведенія; когда лучшіе ихъ мастера и работники начали оставлять ихъ фабрики, соединяясь въ артели, выработывая товаръ одинаковаго достоинства, но гораздо дешевле цѣною, тогда старымъ фабрикантамъ пришлось сдаваться на капитуляцію и входить въ соглашеніе съ своими работниками, которые охотно оставались на фабрикахъ при условіяхъ, чтобы задѣльная плата была возвышена и они имѣли бы участіе въ выгодахъ производства, когда количество исполненной ими работы превыситъ извѣстный предѣлъ. На этихъ началахъ установились хорошія отношенія между хозяевами и рабочими, старые фабриканты протянули руку молодымъ, конкуренція вызвала всеобщую дѣятельность и энергію страны; золото стекалось во Францію со всѣхъ сторонъ, сберегательныя кассы (caisse d'épargne) переполнялись сбереженіями народа, возвышеніе уровня благосостоянія одной категоріи рабочихъ, вызвало устройство новыхъ фабрикъ и ремеслъ; завелись огром-

ныя мастерскія для снабженія рабочихъ разнаго рода потребностями болѣе красиваго и удобнаго вида, пальто и сюртукъ замѣнили блузу, а шляпа замѣнила картузъ; во всей Франціи открылись спеціальныя магазины для продажи товаровъ и готоваго платья исключительно рабочимъ. Развитіе всѣхъ отраслей промышленности и торговли, и увеличеніе народнаго богатства дошло во Франціи до неслыханныхъ размѣровъ.

Въ такомъ положеніи Францію застали 1870 и 1871 годы. Несчастливая раззорительная война, занятіе иностранными войсками лучшихъ департаментовъ, паденіе установленнаго правительства, осада Парижа, наконецъ коммуна, все разомъ обрушилось на Францію. Многіе и въ томъ числѣ самъ побѣдитель, диктовавшій условія мира предполагали, что Франція раззорена и подавлена, если не на всегда, то на многіе десятки лѣтъ, и что же? Едва былъ подписанъ миръ, какъ банкиры всѣхъ странъ свѣта открыли неограниченный кредитъ промышленной Франціи. Народъ, заплативъ громадную контрибуцію Германіи въ 5.000.000,000 франковъ золотомъ, уплативъ всѣ военныя издержки и долги своего правительства, принялся за работу съ удвоенною энергіею. Прошло три года, Франція уже разрѣшаетъ Парижу употребить 120.000,000 франковъ на украшеніе города, на окончаніе театра Большой Оперы и проведенія новыхъ улицъ и бульваровъ, прошло еще нѣсколько лѣтъ и Франція открываетъ въ 1878 году международную выставку, на которую приглашаетъ весь промышленный и художественный міръ. На этомъ состязаніи она выходитъ побѣдительницею и удивляетъ свѣтъ своимъ богатствомъ. А Германія, получившая пять миліардовъ франковъ золотомъ, потерпѣвъ пораженіе на Филадельфійской выставкѣ, не рѣши-

лась вступить въ конкуренцію съ Франціею, она не явилась на состязаніе.

Франція доказала блистательнымъ образомъ чего можетъ достигнуть страна, при умѣнны направлѣть и распредѣлять народный трудъ.

III.

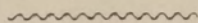
Теперь обратимся къ Россіи. Министръ Финансовъ въ прошломъ 1879 году объѣхалъ нѣкоторыя промышленныя губерніи, посѣтилъ Нижегородскую ярмарку; въ произнесенныхъ имъ рѣчахъ, онъ говорилъ, что нашелъ много нетронутыхъ богатствъ въ Россіи, которыя требуютъ приложенія труда. Дѣйствительно, для разработки нашихъ огромныхъ матеріальныхъ богатствъ нуженъ трудъ, знаніе дѣла и твердая воля; но въ какихъ слояхъ общества слѣдуетъ искать людей съ этими качествами? Рабочій классъ, при настоящемъ своемъ положеніи не въ состояніи не только что-либо предпринять новое, но даже улучшать свое собственное производство, онъ не обладаетъ требуемыми способностями, чтобы усвоить себѣ всѣ новыя открытія и организовать научно механическую часть производства. Воспитанники технологическаго института, Череповскаго техническаго училища и разныхъ ремесленныхъ школъ болѣе другихъ имѣютъ способность соединиться между собою въ рабочія артели, устраивать механическую часть и вообще улучшать всякую заводскую и мануфактурную промышленность; но окончивши курсъ въ заведеніяхъ и получивши аттестаты, они остаются безъ всякихъ средствъ; у насъ нѣтъ учреждений и банковъ, которые бы

пріютили у себя истиннаго труженика и поддержали его своимъ капиталомъ; молодые люди обречены, потолкавшись въ переднихъ и конторахъ богатыхъ фабрикантовъ, поступать къ нимъ на службу за предлагаемое жалованье, дѣлать то, что имъ *укажутъ* и производить издѣлія такого достоинства, какой имъ *прикажутъ*, такъ проходятъ лучшіе годы ихъ жизни, они привыкають къ рутинной работѣ и теряють свою энергію. Купцы и почетные граждане заняты своими промышленными и торговыми дѣлами, они довольны своимъ положеніемъ, и рѣдкіе изъ нихъ думаютъ о какихъ либо перемѣнахъ и улучшеніяхъ. Наше такъ называемое интеллигентное общество, лица, кончившія свое образованіе въ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ, какъ имѣющія хорошія матеріальныя средства, такъ и совершенно недостаточныя, *все безъ исключенія*, стремятся поступить на государственную службу, гдѣ ихъ ожидаютъ: хорошее казенное содержаніе съ квартирою, отопленіемъ, освѣщеніемъ, часто и съ казеннымъ экипажемъ, чины ордена, почетное положеніе, высокія должности, извѣстная власть, пенсіоны, аренды, опредѣленіе дѣтей на счетъ казны въ привилегированныя учебныя заведенія съ предоставленіемъ имъ особыхъ правъ и преимуществъ и прочія выгоды предоставляемыя службою. Ихъ не соблазнишь предпринять тяжелый трудъ для достиженія государственныхъ экономическихъ цѣлей. Въ практической Англіи всѣ сыновья лордовъ получаютъ одинаковое воспитаніе и образованіе, но по окончаніи курса наукъ въ Кембриджскомъ или Оксфордскомъ университетахъ, одни поступаютъ на коронную службу, а другіе, изучивъ техническую часть производства, остаются управлять фабриками и заводами своихъ отцовъ и братьевъ, стараясь

объ ихъ улучшеніи, чтобы дать возможность своему роду и потомству служить отечеству честно и безкорыстно, въ этомъ заключается ихъ гордость и удовлетвореніе ихъ самолюбія; а у насъ въ Россіи все образованное и полуобразованное общество, люди богатые и бѣдные, всѣ желаютъ *служить*, т. е. существовать на счетъ государственнаго казначейства. Въ нашемъ обществѣ часто разсуждаютъ о финансахъ и налогахъ, и многіе, становясь на гуманную точку требуютъ, чтобы новыми налогами облагались только привилегированные классы, а знаютъ ли они, какъ велика ихъ численность? помѣщики-землевладѣльцы на столько уже обложены государственными податями и земскими сборами, что едва въ состояніи ихъ оплачивать, слѣдовательно, остаются: банкиры, фабриканты, заводчики, купцы и вообще лица, торгующія по свидѣтельствамъ 1-й гильдіи. По статистическимъ свѣдѣніямъ за 1878 г. такихъ лицъ было 4,359 человекъ, они внесли въ казну 1.172,889 руб., если ихъ обложить новымъ налогомъ въ 100⁰/₀, то это дастъ государству одинъ лишній миллионъ; а народныя массы вносятъ въ казну ежегодно сотни миллионовъ рублей, стало быть, экономическій вопросъ заключается, не въ поддержаніи искусственными мѣрами предпріятій привилегированныхъ личностей, уже составившихъ себѣ состояніе и положеніе, а распространить промышленность среди трудолюбиваго класса людей всѣхъ сословій: дать возможность однимъ развить свои знанія и приложить ихъ къ дѣлу, а другимъ возвысить задѣльную плату своихъ заработковъ и послѣ этого налагать на нихъ новые налоги сотни миллионовъ рублей, они все вынесутъ, все заплатятъ, потому что тогда все народонаселеніе Россіи будетъ богато.

Все что я пишу въ моихъ двухъ статьяхъ о фабричной и сельской промышленности, есть плодъ моихъ долготѣхнхъ изученій и наблюденій. Я имѣлъ въ своемъ управленіи два села и 26 деревень, состоящіе Нижегородской губерніи въ Арзамазскомъ и Макарьевскомъ уѣздахъ, въ которыхъ числилось 2,996 ревизскихъ душъ. Въ 1849 году я устроилъ въ Арзамазскомъ имѣніи въ селѣ Красномъ, фабрику войлочныхъ набивныхъ ковровъ и въ томъ же году представилъ свои издѣлія на бывшую въ Нижнемъ Новгородѣ выставку сельскихъ произведеній; комитетъ выставки присудилъ выдать мнѣ вторую награду, серебряную медаль большаго размѣра. Эта фабрика на другой годъ сгорѣла и я понесъ большой убытокъ. Въ 1852 году я взялъ въ аренду суконную фабрику Московской губерніи, Звенигородскаго уѣзда, на которой у меня работало до 500 человѣкъ. По моей просьбѣ Департаментъ Мануфактуръ и Внутренней Торговли включилъ меня въ число контрагентовъ на поставку суконъ въ казну; въ продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ сряду я жилъ постоянно на фабрикѣ, лично управлялъ производствомъ и ставилъ сукна для арміи и флота. Съ 1858 года я почти исключительно занимаюсь пароходствомъ, въ теченіе этого времени я заказалъ на русскихъ и заграничныхъ механическихъ заводахъ 34 паровыхъ судна; для чего вынужденъ былъ почти ежегодно ѣздить за-границу; такимъ образомъ мое положеніе и родъ моихъ занятій меня ставили въ прямые отношенія: съ помѣщиками-землевладѣльцами, купечествомъ, фабрикантами и заводчиками, съ крестьянами, фабричными людьми и всякаго рода рабочимъ народомъ; мои занятія меня заставляли также много ѣздить по Россіи и изучить состояніе нашихъ путей сообщеній, послѣ

моей *тридцати шести-лѣтней* дѣятельности, я пришелъ къ положительному убѣжденію, что Россія есть золотое дно, что не существуетъ никакихъ непреодолимыхъ препятствій, которыя мѣшали бы развитію нашей промышленности и торговли въ такихъ размѣрахъ, чтобъ мы могли завалить всѣ Европейскіе рынки нашими хлѣбными товарами, заводскими и мануфактурными произведеніями.



СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО

и

ВОДЯНЫЕ ПУТИ.

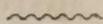
ЦЕЛПКОЕ КОЗЯНЦЕВО

БОДНИЛЕ НАТН

СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО

и

ВОДЯНЫЕ ПУТИ ¹⁾.



Въ правительственныхъ учрежденіяхъ, въ обществѣ и въ печати постоянно поднимаются вопросы объ улучшеніи нашихъ путей сообщенія, которые препятствуютъ развитію богатствъ Россіи и благосостоянію ея народонаселенія. Этому предмету печать посвящаетъ цѣлыя статьи, въ обществѣ идутъ непрерывные переговоры и обсужденія, правительство для этой же цѣли назначало и назначаетъ спеціальныя комиссіи. Въ 1870 году для устройства маріинской системы учреждена особая комиссія, существующая уже девятый годъ. Нынѣшнею весною учреждена новая комиссія подъ предсѣдательствомъ генераль-адъютанта графа Баранова. Всѣмъ этимъ комиссіямъ и подкомиссіямъ было заявлено: объ огромныхъ непроизводительныхъ расходахъ, переплачиваемыхъ для передвиженія грузовъ, о всѣхъ затрудненіяхъ, неурядицахъ, воровствѣ и организованномъ грабежѣ, который практикуется на водяныхъ путяхъ и желѣзныхъ дорогахъ. Комиссія по маріинской системѣ,

¹⁾ Эта статья была помѣщена въ газетѣ С.-Петербургскія Вѣдомости 1879 г. № 215

чтобы выяснить истинныя нужды хлѣбной торговли, приглашала въ свои члены лицъ изъ купечества, торгующаго на петербургской и рыбинской биржахъ и принимала заявленія отъ всѣхъ хлѣбныхъ торговцевъ и судовладельцевъ. Но къ великому удивленію правительства и общества, въ комиссію явились два различные лагеря купцовъ, занимающихся торговлею хлѣбомъ: одни высказывались рѣшительно въ пользу радикальнаго устройства этого пути и объясняли со всею подробностію потери, которыя несетъ торговля при настоящемъ положеніи судоходства; а лица другаго лагеря утверждали, что маринская система вполне удовлетворительна, что она развиваетъ и поощряетъ особаго рода промыслы: судовой, коноводный, канатный, трактирный и другіе, которыми занимаются мелкіе промышленники. Когда депутаты отъ купечества являлись къ министру финансовъ съ жалобами на убытки, которые переносятъ торговцы хлѣбомъ при транспортированіи кладей къ Петербургу, то господинъ министръ имъ объявлялъ, что правительство вообще очень много дѣлаетъ для русской торговли и ему положительно извѣстно, что купечество получаетъ значительную пользу отъ этой отрасли торговли; и дѣйствительно, несмотря на всѣ затрудненія, встрѣчаемыя торговлею при передвиженіи грузовъ, оптовые торговцы ежегодно увеличиваютъ свое состояніе, и многіе изъ тѣхъ купцовъ, которые жалуются на разнаго рода потери, переносимыя ими на водяныхъ путяхъ, составили себѣ миллионныя капиталы; а купцы, промышленники, принадлежащіе къ другому лагерю, также наживаютъ десятки и сотни тысячъ рублей, такимъ образомъ въ итогѣ выходитъ, что хлѣбные торговцы обоихъ лагерей остаются всегда въ барышахъ, и жалобы нѣ-

которыхъ изъ нихъ, повидимому, не могутъ быть признаны основательными. При такихъ различныхъ взглядахъ на дѣло, учрежденная коммисія приостановила свои дѣйствія, и вмѣсто исполненія своей задачи радикальнаго переустройства маринской системы, заботится только о поддержаніи въ возможной исправности этого пути и ходатайствуетъ о разрѣшеніи произвести такія работы, безъ которыхъ судоходство можетъ совершенно остановиться. Министерство путей сообщенія есть учрежденіе по преимуществу техническое; оно, получая донесенія съ различныхъ пунктовъ въ Россіи о необходимости произвести нѣкоторыя работы, предписываетъ кому слѣдуетъ дѣлать изысканія, составляетъ смѣты и нужныя суммы на производство работъ, вноситъ въ свое время въ государственную роспись. Министерство финансовъ, по департаменту торговли и мануфактуръ, есть единственное компетентное учрежденіе, чтобы обсудить и рѣшить, что необходимо для торговли и промышленности государства. Получивъ смѣту департамента шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, оно на иныя работы даетъ свое согласіе, а большею частію отказывается, откладывая производство оныхъ до неопредѣленнаго времени; такъ проходятъ годы, проходятъ и цѣлыя десятилѣтія. Между тѣмъ устройство нашихъ водяныхъ сообщеній какъ идущихъ на сѣверъ къ Балтійскому морю, такъ равно и на югъ къ Черному морю, находятся въ безотрадномъ положеніи. На Волгѣ суда, нагруженные хлѣбомъ, сѣменемъ и другими сельскими произведеніями, доходятъ благополучно только до гор. Рыбинска; здѣсь начинается перегрузка товаровъ и рядъ непроизводительныхъ затратъ, потеря времени и всякаго рода затрудненій. Затѣмъ, суда, поднявшись Шексною и каналомъ до шлюзовъ маринской

системы, встрѣчаютъ уже непреодолимые препятствія: изъ Рыбинска ежедневно отваливаютъ отъ 100 до 150 судовъ, а пропускная сила шлюзовъ при дневной и ночной работѣ позволяетъ пройти только отъ 25 до 34 судовъ въ сутки, отчего передъ шлюзами накапливается до 1,000 судовъ, ожидающихъ своей очереди; между тѣмъ вода начинаетъ падать; суда требуютъ разгрузки, — работы, сопряженной съ большими расходами и подмочкою товара; пройдя шлюзы, если суда не замерзнутъ въ каналахъ, а дойдутъ до Невы, то тутъ ихъ ожидаетъ новая перегрузка изъ унжаковъ въ лихтера, а изъ сихъ послѣднихъ въ иностранные корабли; тотъ только можетъ понять всѣ затрудненія, которыя переносятъ судоходство, кому приходилось на свой счетъ, рискъ и страхъ, отправлять собственные грузы по маріинской системѣ отъ Рыбинска до Кронштадта и потомъ разсматривать счета денежныхъ расходовъ, производимыхъ на этомъ пути: они превышаютъ фрахтовую плату, платимую за то же разстояніе по рѣкамъ Волгѣ и Камѣ на 80%, а иногда и болѣе, а грузъ идетъ въ 12 разъ медленнѣе, чѣмъ по этимъ рѣкамъ.

На югѣ Россіи судоходство также встрѣчаетъ громадныя препятствія. Днѣпровскіе пороги, какъ извѣстно, угнетаютъ и разоряютъ сельское хозяйство всего южнаго края; нужно быть на мѣстѣ и присутствовать при спускѣ судовъ черезъ пороги, чтобы понять тяжелое положеніе землевладѣльцевъ нашихъ хлѣбороднѣйшихъ губерній. По этимъ губерніямъ протекаетъ превосходная судоходная рѣка Днѣпръ, впадающая въ Черное море, но сельскіе хозяева не могутъ ею пользоваться по причинѣ непроходимости ея пороговъ; они вынуждены отправлять свои произведенія не въ ближайшіе порты Чернаго моря, какъ

это указываетъ географическое положеніе страны, а направлять ихъ вверхъ противъ теченія рѣки Припети на Брестъ и Кенигсбергъ, что сопряжено съ большими затрудненіями и огромною переплатою провозной платы. Рѣка южный Бугъ такъ обмелѣла, что судоходство отъ Вознесенія до Николаева производится съ чрезвычайными затрудненіями; если въ скоромъ времени не будутъ приняты мѣры для разчистки и углубленія форватера, то оно можетъ совершенно прекратиться. На центральномъ съѣздѣ представителей пароходныхъ предпріятій и судового промысла, бывшемъ въ апрѣлѣ мѣсяцѣ 1878 года, инженеръ путей сообщенія П. В. Михайловъ читалъ очень любопытный докладъ, въ которомъ изложены въ систематическомъ порядкѣ всѣ работы, которыя необходимо произвести на водяныхъ путяхъ сообщенія и въ гидротехническихъ сооруженіяхъ, изъ которыхъ многія находятся положительно въ отчаянномъ положеніи; такъ изъ доклада мы узнали, что на Днѣпровско-Бугской системѣ: Турскій водопроводъ, не ремонтируемый съ 1858 года, совершенно разстроенъ, водопускъ разрушенъ и водопроводъ занесенъ иломъ, заросъ травою и камышемъ. Березинская система, открытая въ 1805 году, не окончена устройствомъ до сего времени; что она не ремонтируется и доведена до совершеннаго разстройства и такъ далѣе.»

При всеобщемъ убѣжденіи о необходимости произвести улучшенія въ нашихъ водяныхъ путяхъ, неужели для осуществленія этой важной государственной потребности, остановка происходитъ отъ недостатка денежныхъ средствъ? Этому повѣрить невозможно: если капиталы находились для постройки такихъ желѣзныхъ дорогъ, которымъ правительство, по гарантіямъ, приплачиваетъ ежегодно десятки милліоновъ

рублей, то можно ли предположить неудачу въ приисканіи капиталовъ на устройство водяныхъ сообщеній, когда извѣстно, что при улучшеніи всякаго водянаго пути судоходство получаетъ такіа огромныя выгоды, что если его обложить относительно незначительнымъ сборомъ, то всѣ денежные затраты, употребленныя на производство работъ, окупятся менѣе чѣмъ въ десять лѣтъ. Примѣромъ тому можетъ служить Ладожскій каналъ Императора Александра II. На прорытіе его употреблено 4.900,000 рублей, для погашенія этой суммы установленъ $1\frac{0}{2}\%$ сборъ со стоимости грузовъ. Изъ оффиціальныхъ источниковъ видно, что по каналу проходитъ грузовъ ежегодно на 150.000,000 рублей; слѣдовательно, $1\frac{0}{2}\%$ сбора должно было поступать до 750,000 руб., а вся сумма съ процентами, употребленная на каналъ, должна быть погашена въ теченіи шести лѣтъ, если же съ 1858 года до сего времени погашеніе не сдѣлано, то это потому, что установленный сборъ не весь поступаетъ въ казну; причина этому заключается въ безконтрольной системѣ, принятой для взиманія сбора, которая позволяетъ товаротправителямъ оплачивать только одну не большую часть перевозимаго груза; если бы къ судоходному сбору были примѣнены таможенные правила, то Ладожскій каналъ давно бы уплатилъ капиталъ, затраченный на его постройку, и давалъ чистый доходъ государственному казначейству. Относительно Мариинской системы цифры еще громче говорятъ въ пользу ея радикальнаго устройства, по оффиціальнымъ исчисленіямъ доказано: когда шлюзы будутъ устроены такихъ размѣровъ, чтобы волжскія баржи, длиною 35 сажень, могли проходить отъ Рыбинска до Кронштадта безъ перегрузки, то фрахтовая плата на этомъ пути должна понизиться съ 12 до

5 коп., а какъ изъ статистическихъ свѣдѣній, собранныхъ полковникомъ И. О. Барковскимъ, что съ Волги къ Петербургу идетъ до 140.000,000 пудовъ грузовъ въ годъ, то, общая экономія въ транспортировкѣ кладей представляется до 10.000,000 каждаго года, не считая перегрузокъ и всѣхъ накладныхъ расходовъ, а на всѣ работы и сооруженія Мариинской системы требуется капиталъ всего около 16.000,000 р. Трудно вѣрить этимъ цифрамъ, не имѣя передъ глазами всѣхъ данныхъ. Для улучшенія нѣкоторыхъ южныхъ рѣкъ Россіи есть предложеніе отъ частныхъ предпринимателей: для учрежденія правильнаго и безопаснаго сплаваго и взводнаго пароходства чрезъ всѣ пороги рѣки Днѣпра, министру путей сообщенія представленъ проектъ, который разсмотрѣнъ и одобренъ министерствомъ, но для приведенія его въ исполненіе нужно содѣйствіе правительства для производства опытовъ на самомъ опасномъ Ненасытинскомъ порогѣ, безъ чего, на основаніи существующихъ законовъ, не можетъ быть разрѣшено пароходство чрезъ всѣ пороги Днѣпра. О производствѣ работъ по углубленію южнаго Буга также третій годъ ходатайствуютъ частныя лица, заинтересованныя въ сбытѣ сельскихъ произведеній за-границу; они просятъ, чтобы на покрытіе расходовъ для работъ сдѣлать налогъ на каждую четверть пшеницы, которая будетъ проходить улучшеннымъ путемъ; но это ходатайство до сего времени не получило законнаго удовлетворенія. Можно положительно сказать, что для устройства главныхъ водяныхъ путей въ Россіи нѣтъ надобности прибѣгать къ средствамъ государственнаго казначейства, найдутся частныя капиталы, которые предложатъ свои услуги, соглашаясь получать затраченныя ими суммы изъ сборовъ съ судоходства;

это предположеніе должно быть разработано особою спеціальною коммисією. Но прежде всего слѣдуетъ разрѣшить два капитальные вопроса, имѣющіе прямую связь со всѣмъ, что было говорено выше. Если торговля не только ничего не теряетъ отъ неустройства водяныхъ сообщеній, но купечество, торгующее хлѣбомъ, составляетъ себѣ милліонные капиталы, то кто же несетъ потери, кто именно страдаетъ отъ дурнаго состоянія путей? Когда этотъ главный вопросъ будетъ разрѣшенъ, то нужно будетъ опредѣлить — на комъ лежитъ прямая обязанность принять мѣры и изыскать средства, чтобы помочь настоящему положенію дѣлъ? На первый вопросъ можно дать отвѣтъ совершенно безошибочно: всѣ убытки и потери переносить исключительно одно только *сельское народонаселеніе*, т. е. землевладѣльцы и крестьяне, эти труженики, въ количествѣ 60.000,000 обоего пола душъ, составляющіе основу нашего государства. Одинъ представитель извѣстной торговой фирмы, торгующій хлѣбомъ, мнѣ говорилъ, что покупая хлѣбъ у помѣщиковъ и крестьянъ, необходимо принимать въ расчетъ всѣ, такъ называемые, *накладные расходы*; дорогую плату за провозъ и страховку, перегрузку, расходъ на кули и мѣшки, убытки при покупкѣ и продажѣ судовъ, паузки, провѣсъ, подмочку, растрату, воровство, рискъ отъ мелководья и замерзанія товаровъ въ пути, все это нужно *выторговать* у бѣднаго крестьянина, которому затѣмъ останется самое ничтожное вознагражденіе за его тяжелый трудъ. Но еслибы Маріинская система была устроена, то всѣ эти накладные расходы остались бы непременно на рукахъ крестьянъ. По простому вычисленію разница состояла бы 1 руб. 70 коп. на четверть, а на 14 милліоновъ четвертей хлѣба, закупаемаго

на волжскихъ пристаняхъ, поступало бы ежегодно въ пользу; сельской промышленности около 23 милліоновъ рублей!!! Конкуренція не допуститъ торговлю или спекуляцію воспользоваться лишними барышами, кромѣ того на всѣхъ хлѣбныхъ пристаняхъ бывають извѣстны цѣны на хлѣбъ, существующія въ Петербургѣ, а потому когда будетъ установлена однообразная фрахтовая плата съ разныхъ пунктовъ рр. Волги и Камы до Кронштадта, то всякій безграмотный крестьянинъ выложитъ на счетахъ во что обойдется доставка его товара въ Петербургъ и сколько онъ долженъ получить за свой хлѣбъ на мѣстѣ торговое же сословіе останется при тѣхъ же выгодахъ, которыми оно пользуется въ настоящее время.

Опредѣливъ, какое именно сословіе въ Россіи страдаетъ и переноситъ всю тяжесть неустройства нашихъ путей сообщенія, остается доказать, на комъ именно лежитъ обязанность ходатайствовать въ высшихъ государственныхъ учрежденіяхъ и передъ законодательною властію объ устраненіи всего, что препятствуетъ развитію богатствъ Россіи и благосостоянію ея огромнаго числа народонаселенія. Министръ путей сообщенія заботится вообще объ улучшеніи дорогъ, рѣкъ и каналовъ, но онъ распоряжается производствомъ работъ только въ предѣлахъ открытаго ему кредита. Министръ финансовъ въ своемъ управленіи имѣетъ одно изъ самыхъ трудныхъ и разнообразныхъ учрежденій; въ составъ его входятъ: государственное казначейство, кредитная часть, взиманіе разнаго рода податей и сборовъ, таможи, внѣшняя и внутренняя торговля и мануфактура; забота объ улучшеніи сельскаго хозяйства до него не относится, эта обязанность всецѣло ложится на того министра, который въ своемъ управленіи имѣетъ департаментъ сельской

промышленности. Выше сего сказано, что наши хлѣбные торговцы составляютъ огромные капиталы на счетъ сельскаго хозяйства страны; можно указать на первоклассныя фирмы, торгующія хлѣбомъ, которыя составили себѣ состоянія въ нѣскольکو милліоновъ рублей, въ то время когда караваны двигались по Волгѣ конными машинами и лямкою бурлаковъ; хлѣбъ обыкновенно зимоваль въ Рыбинскѣ и только на другой годъ приходилъ въ Петербургъ. Эти представители почетныхъ фирмъ въ свое время энергически протестовали противъ введенія паровыхъ двигателей на рр. Волгѣ и Шекснѣ, а впоследствии подавали голосъ противъ маріинскаго пути. Если высочайше утвержденная коммисія для разработки этого водянаго вопроса съ 1870 года по сіе время не принесла почти никакой пользы для судоходства, то это потому, что она организована не на прочной почвѣ, въ члены коммисіи приглашались исключительно купцы, торгующіе на петербургской и рыбинской биржахъ: изъ протоколовъ засѣданій можно съ полною ясностію увидать, какъ враждебно относилось большинство этихъ купцовъ къ предполагаемымъ мѣропріятіямъ правительства. Нынѣ нужно ходатайствовать объ учрежденіи другой коммисіи при департаментѣ сельской промышленности. Въ члены коммисіи слѣдуетъ приглашать не изъ того сословія, которое торгуетъ хлѣбомъ, а изъ того, которое его производитъ и слѣдовательно прямо заинтересовано въ принятіи такихъ мѣръ, которыя послужатъ къ поднятію его цѣнности. Если министръ, управляющій сельскою промышленностію Россіи, станетъ во главѣ этой важной отрасли государственной экономіи, будетъ ея ходатаемъ и защитникомъ, онъ вызоветъ такіа богатства, о которыхъ имѣются только смутныя понятія; его

завалить деньгами, когда сдѣлается извѣстнымъ, для какихъ цѣлей онѣ требуются; русскій народъ способенъ идти быстрыми шагами къ своему развитію во всѣхъ направленіяхъ, если только не будетъ встрѣчать на пути препятствій, все явится, все выростетъ какъ будто изъ земли, когда въ томъ будетъ видна польза Россіи и возможность привести дѣло въ исполненіе. Постройка русскаго торговаго флота для Балтійскаго моря составляетъ задушевную мысль всякаго русскаго; но нужно съѣздить въ Кронштадтъ посмотрѣть на лѣсъ мачтъ иностранныхъ кораблей, чтобы признать это предпріятіе, при настоящихъ обстоятельствахъ внутренняго судоходства, немислимымъ: не хватитъ ни капитала, ни знанія, ни опытности, чтобы вступить въ конкуренцію съ соединеннымъ флотомъ всей Европы. При устройствѣ Маріинской системы, русскій торговый флотъ явится самъ собою, какъ неперемѣнное того послѣдствіе. На основаніи нашего законодательства иностранныя суда не имѣютъ права плавать по внутреннимъ водамъ Имперіи; этотъ законъ послужилъ къ развитію пароходства на р. Волгѣ, такъ что по количеству и размѣрамъ судовъ и баржъ, нашъ рѣчной флотъ занимаетъ первоклассное мѣсто въ Европѣ и можетъ соперничать съ американскимъ; но онъ запертъ съ одной стороны Каспійскимъ моремъ, а съ другою Маріинскою системою. А когда изъ Рыбинска въ Кронштадтъ будутъ проходить баржи въ 35 сажень безъ перегрузки, то волжскія пароходныя общества и частныя пароходовладѣльцы будутъ строить такія паровыя суда (*bateaux porteurs*), которыя дозволи бы имъ ходить изъ Кронштадта въ открытое море; при такихъ условіяхъ они будутъ брать грузы на волжскихъ пристаняхъ съ доставкою прямо въ Англію, Францію и другія государства; иностран-

ныя суда уже не будутъ составлять конкуренцію, потому что не будутъ имѣть права проникнуть внутрь Россіи для полученія грузовъ, и такимъ образомъ нашъ молодой флотъ, разрастаясь постепенно безъ всякой конкуренціи, будетъ собирать грузы отъ Каспійскаго моря со всѣхъ пунктовъ нашей прекрасной рѣки Волги и ея притоковъ и проходить въ Кронштадтъ мимо иностранныхъ кораблей, которые будутъ стоять на якорѣ въ ожиданіи грузовъ; не пройдетъ и десяти лѣтъ, какъ русскій торговый флотъ займетъ подобающее ему мѣсто во всѣхъ портахъ Балтійскаго моря. Съ устройствомъ прагильнаго пароходства и судоходства чрезъ всѣ пороги р. Днѣпра, сельское хозяйство южнаго края также достигнетъ полного своего развитія, и откроется новая отрасль государственнаго богатства: разработка Перекопскихъ соляныхъ озеръ. Когда знаешь хорошо Россію и ея огромныя матеріальныя средства, которыя только и ждутъ, чтобы ихъ вызвали и дали имъ правильное направленіе, то тяжело бываетъ читать въ иностранной печати рѣчи лорда Дерби, который позволяетъ себѣ называть нашу обширную Россію, съ ея 85 милліоннымъ населеніемъ, самою бѣдною страною Европы.

