

Максим Горький

# Машинный отдел



# Максим Горький

## Машинный отдел

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=2148775](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=2148775)*

### Аннотация

«„Дело машиностроения у нас – дело новое и требует к себе мягкого и снисходительного отношения“. „Говоря о машинном отделе, следует помнить, что эта отрасль производства на выставках 1870 и 1872 годов была представлена в зачаточном состоянии, а ныне она уже представляет собою нечто вполне солидное и развившееся“. Так или почти так говорят о нашем машиностроении те люди, сердцу которых развитие этого производства мило и которые ради его преуспевания готовы ежегодно просить правительство о повышении таможенной пошлины на заграничные фабрикаты, хотя последние, как это не раз свидетельствовалось на заседаниях торгово-промышленного съезда, лучше и дешевле наших даже и при условии высокого обложения их ввозной пошлиной...»

# Максим Горький

## Машинный отдел

«Дело машиностроения у нас – дело новое и требует к себе мягкого и снисходительного отношения». «Говоря о машинном отделе, следует помнить, что эта отрасль производства на выставках 1870 и 1872 годов была представлена в зачаточном состоянии, а ныне она уже представляет собою нечто вполне солидное и развившееся». Так или почти так говорят о нашем машиностроении те люди, сердцу которых развитие этого производства мило и которые ради его преуспеяния готовы ежегодно просить правительство о повышении таможенной пошлины на заграничные фабрикаты, хотя последние, как это не раз свидетельствовалось на заседаниях торгово-промышленного съезда, лучше и дешевле наших даже и при условии высокого обложения их ввозной пошлиной.

Подчиняясь до известной степени требованиям гуманного отношения к машинам, постараемся дать краткий очерк машинного отдела на выставке.

Прежде всего машинный отдел поражает отсутствием в нём русских фамилий – факт, уже не однажды отмеченный печатью. Производителями русских машин и работниками на поприще этой отрасли русского труда являются французы, англичане, немцы и затем поляки. Русские же фамилии

совершенно незаметны в массе таких, как Лильпоп, Бромлей, Поле, Орицнер и Гампер, Лист, Борман и Шведе, Пфор, Реппган и так далее.

Трудно сосчитать общее количество экспонентов в отделе, но, и не считая, видно, что дело машиностроения в России – не наше дело. Скажут, что это не важно, – важно, чтоб капиталы прилагались внутри страны, а чьи они – всё равно. Это правильно по существу дела, но едва ли этим можно утешаться и не видеть того, что намного уменьшает солидность возражения. Дело в том, что иностранец-предприниматель выписывает к себе на завод иностранцев-техников, а это не может не влиять на рост технического образования в стране. Затем следует помнить всегда, что «свой своему по неволе брат» и что всё, что можно сделать за границей, иностранец-заводчик сделает там. Так, например, многие заводчики даже рекламы свои заказывают в Лейпциге и Мюнхене, а это должно же о чём-нибудь свидетельствовать: или о несовершенстве типо-литографского дела у нас, или о любви заводчика к своей родине; но о чём бы, в конце концов, этот факт не свидетельствовал, он указывает, что капиталы иностранцев-предпринимателей далеко не целиком обращаются в России. Избави мя, боже, от человеконенавистничества, но дело в том, что, в конце концов, крайне обидно видеть Запад постоянно и всюду в роли нашего учителя, а нас в роли его учеников во всех областях приложения труда. В машиностроении и горнозаводском деле видеть это тем бо-

лее обидно, что у нас в стране масса сил; неисчерпаемые сокровища сырья в виде железных руд не разрабатываются, и в то же время к нам ввозят до сего времени и чугун, и железо, и сталь, как об этом оповещает министерство финансов в своём издании «Производительные силы России» (издание «Производительные силы России. Краткая характеристика различных отраслей труда – соответственно классификации выставки. Составлено под общую редакцию директора департамента торговли и мануфактур В. И. Ковалевского», СПб. 1896 – Ред.). Насколько именно внутреннее металлургическое производство не удовлетворяет спроса страны, показывают следующие цифры ввоза, данные в министерском издании за три года:

Привезено тысяч пудов:

	в 1892 г.	в 1893 г.	в 1894 г.
Железа .....	3,063	5,339	11,440
Чугуна в штыках .....	5,501	9,799	8,830
Стали и рельс .....	1,001	2,145	2,979
Изделия из стали, железа, проволоки .....	3,704	4,597	7,547

За то же время вывоз из России выразился в таких цифрах:

	в 1892 г.	в 1893 г.	в 1894 г.
Железа .....	317	336	116
Чугуна .....	14	14	7
Стали .....	23	16	1
Чугуна в отливках .....	29	50	147
Изделий .....	403	825	608

Как видите, эти данные очень содержательны. Они иллю-

стрируют или быстрый рост культуры страны – ибо количество фунтов железа, падающих на единицу населения, знаменует собою степень культуры страны, или же указывают на склонность русского человека к оптимизму.

Дело в том, что экспертная комиссия московской выставки 1882 года, исследовав ход русского машиностроения с 1872 года, пришла к заключению, что «эта отрасль промышленности, недавно почти не существовавшая у нас, является теперь – в 1882 году – вполне окрепшею и установившеюся в нашем отечестве, что все, видевшие на выставке 1870 и 1872 годов только слабые зачатки русского машиностроения, были поражены на выставке 1882 года пышным развитием этого дела и что в недалёком будущем всевозможные машины для самых разнообразных отраслей техники будут готовиться в России».

Это заключение, вместе с аналогичным ему по смыслу очерком русского машиностроения, помещённым профессором И. В. Худяковым в цитированном издании министерства финансов, стоят в непримиримом противоречии с приведёнными цифрами ввоза и вывоза металлов, – цифрами, взятыми из того же издания. Можно, конечно, говорить, что на сокращение вывоза и увеличение ввоза влияет тот факт, что в годы, взятые министерством, заметно сильное стремление к увеличению железнодорожной сети и что в этом же направлении влияет постройка Великой Сибирской дороги. Но ведь в эпоху «пышного развития» нашего машинострое-

ния строительная железнодорожная горячка свирепствовала гораздо сильнее, чем в данное время, — это раз, а во-вторых, в то время наше машиностроение являлось «вполне окрепшим», и была высказана уверенность, что «в недалёком будущем» мы будем строить для себя всевозможные машины. Прошло четырнадцать лет, недалёкое будущее стало настоящим, и промышленность, пышно развившаяся в течение десяти лет, должно быть, не сделала ни шага вперёд на протяжении четырнадцати лет. Чем иным объяснить приведённые цифры, указывающие на то, что ввоз в Россию продуктов из сырья, которого у неё неисчерпаемые залежи, в три года возрос по всем статьям наполовину, а вывоз тоже упал наполовину?

Как понимать это явление и какую в нём роль играет протекционизм? Не свидетельствует ли этот факт несокрушимо ясно, что этот вид таможенной политики совершенно бессилен поднять производство машин и что покровительственные пошлины есть, в конце концов, только очень тяжёлый косвенный налог на потребителя, на мелкого, конечно, ибо мануфактурист, сахарозаводчик, пивовар и всякий крупный потребитель машины, несомненно, переложит переплаченные нам рубли в копейках цен на ситец, сахар и пиво.

Очерк профессора Худякова составлен очень умно и всячески выдвигает вперёд заслуги протекционизма. Но он всё-таки несколько менее оптимистичен во взгляде на ход русского машиностроения, чем экспертная комиссия 1882 года.

Так, например, сообщив, что потребление чугуна на единицу населения выражается у нас 16,6 фунта, а к 1892 году повысилось до 23,7 фунта, он указывает, что во Франции потребление металла в 4 раза более, в Германии – в 10, в С. Америке – в 15, в Бельгии – в 17 и в Англии – в 18. Указывая на развитие механических заводов в России, которых в 1856 году было 29 с производительностью в 2 миллиона рублей, в 1882 – 234 с производительностью в 46,5 миллиона рублей и в 1892 году – 569 с производительностью в 53,9 миллиона рублей, он констатирует наряду с этим удивительную устойчивость ввоза заграничных машин, которых в 1882 году ввезено на 21 миллион, с 1882 по 1892 год ввоз выражался средней годовой цифрой в 19 миллионов, а в 1892 году возрос снова до 24 миллионов, несмотря на повышение запретительных пошлин, введённое в 1886 и 1890 годах. Приятно видеть такое беспристрастие и такую объективность в официальном издании министерства, регистрирующего таможенную политику страны.



# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.