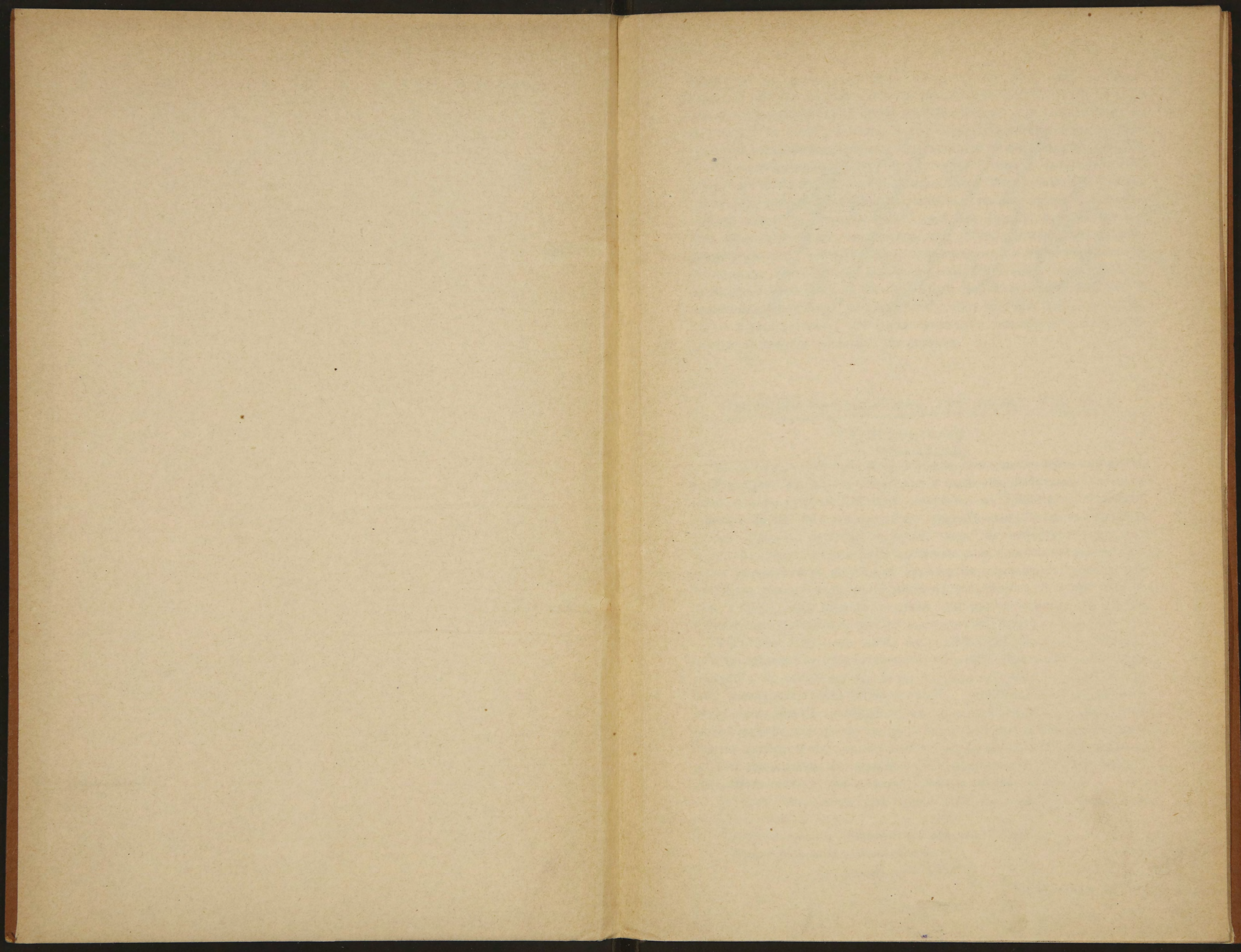


№  
19256.





11

преслѣдуютъ и разныя учрежденія и организаціи, устроенныя въ приходѣ церкви св. Георгія докторомъ Ренсфордомъ, который основалъ клубъ для бѣднѣйшихъ классовъ населенія своего прихода, открылъ при немъ гимнастическій залъ и бібліотеку, кулинарные классы и танцевальныя собранія, а изъ уличныхъ мальчиковъ организовалъ батальоны для совмѣстныхъ игръ и занятій.

Въ числѣ социальныхъ дѣятелей, о которыхъ Рузвельтъ говоритъ въ своей статьѣ, онъ называетъ Якова Ріса, журналиста Ріса—датчанинъ, пріѣхавшій въ Нью-Йоркъ безъ гроша въ карманѣ. Конечно ему пришлось вытерпѣть тяжелую борьбу за существованіе и, какъ всѣ бродяги, зачастую ночевать подъ заборомъ и голодать по нѣскольку дней. Когда, наконецъ, онъ сдѣлался репортеромъ газеты «New-York-Sun», то припомнивъ все то, что пришлось ему испытать во время его скитанія по трущобамъ Нью-Йорка, онъ поставилъ своею цѣлью познакомить болѣе счастливыхъ людей съ тѣмъ, какъ живутъ обездоленные или, какъ онъ выражается: «Now the other Half lives» (какъ живетъ другая половина). Его статьи производили впечатлѣніе и многихъ подвинули на поприще социальной дѣятельности.

### Нашествіе американцевъ, ихъ пріемы и успѣхи.

Ф. А. Меккензи \*).

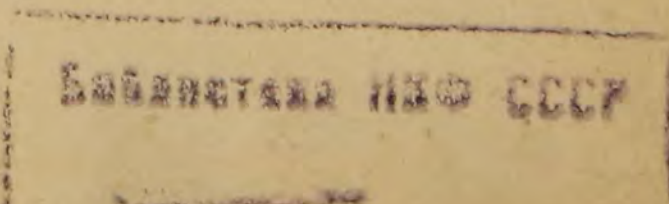
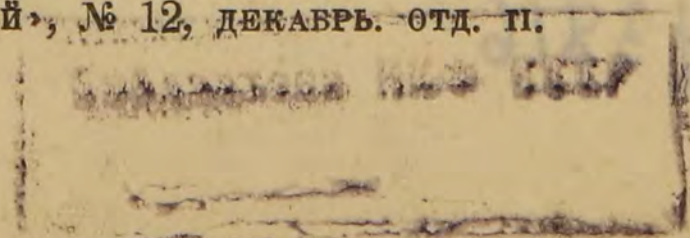
Въ настоящее время американцы продаютъ свои хлопчато-бумажныя издѣлія въ Манчестерѣ, чугуны—въ Ланкаширѣ и сталь—въ Шеффилдѣ. Они посылаютъ овсяную муку въ Шотландію, картофель—въ Ирландію и «англійское» мясо—въ Англію. Имъ остается теперь лишь доставлять уголь въ Ньюкестль.

Какъ кажется, приближается время, когда, по остроумному выраженію одного американца, главная статья англійскаго вывоза за Атлантическій океанъ будетъ заключаться въ отпрыскахъ аристократіи, производство которой недоступно для Америки вслѣдствіе ограниченій, налагаемыхъ ея конституціей. Но даже и здѣсь торговый балансъ будетъ въ пользу Америки, посылающей Англій свои прекрасныя дочери для украшенія герцогскихъ домовъ.

Десять лѣтъ тому назадъ Англія безъ усилій занимала первое въ мірѣ мѣсто въ желѣзодѣлательной промышленности, въ хлопчато-бумажной, въ каменноугольной и въ кораблестроеніи. Англія получала изъ Америки въ значительныхъ количествахъ сырые пищевые продукты, а Америка была крупнѣйшимъ покупателемъ издѣлій англійской промышленности. Теперь это положеніе измѣнилось. Америка уже далеко обогнала Англію въ производствѣ стали и желѣза, дѣлаетъ крупныя бреши въ англійскомъ кораблестроительномъ производствѣ, серьезно соперничаетъ съ Англійей въ хлопчато-бумажной промышленности и задумываетъ отбить у нея вывозную торговлю каменнымъ углемъ.

Въ чемъ Америка не такъ давно была крупнѣйшимъ покупателемъ

\*) Настоящая статья—извлеченіе изъ названнаго труда.



Англія, въ томъ теперь Англія является самымъ крупнымъ и выгоднымъ покупателемъ Америки.

Отчеты правительства Соединенныхъ Штатовъ показываютъ, что Англія беретъ 79% продуктовъ, отправляемыхъ Соединенными Штатами въ Европу, и 60% всего количества продуктовъ, отсылаемыхъ американскими фермерами въ чужіе края.

Это нашествіе американцевъ идетъ непрерывно во множествѣ различныхъ отраслей промышленности одновременно.

Не такъ давно, на примѣръ, англійскіе производители обуви начали чувствовать уколы американской конкуренціи.

Тогда они занялись улучшеніемъ производства, причемъ многіе изъ нихъ выписали изъ Америки машины для изготовленія обуви, которыя, по общему признанію, выше всѣхъ, употреблявшихся въ Англіи раньше.

Однако старанія англійскихъ производителей задержать подъемъ американскаго прилива оказались пока безуспѣшны. Въ 1898 г. Америка прислала въ Англію сапогъ на 72.714 фунт. стерл.; въ 1899 г.—на 147.944 фунт. стерл.; въ 1900 г.—на 228.057 фунт. стерл. Въ 1901 г. ввозъ возрастаетъ еще болѣе; въ теченіе апрѣля, послѣдняго мѣсяца, относительно котораго опубликованы свѣдѣнія, увеличеніе ввоза достигло почти 100%,—стоимость американскихъ сапогъ и башмаковъ, ввезенныхъ въ этомъ мѣсяцѣ въ Англію, достигла 45.000 фунт. стерл. противъ 23.000 фунт. стерл. за тотъ же мѣсяць предыдущаго года.

Но это пока лишь начало. Въ настоящее время стоитъ только пройти по какой-нибудь торговой улицѣ въ Лондонѣ, чтобы увидать, что объявленія объ американскихъ сапогахъ занимаютъ самое видное мѣсто въ окнахъ магазиновъ.

О приѣмахъ американскихъ производителей можно судить по слѣдующему недавнему случаю.

Спичечное производство Брайанта и Мея давно уже считалось однимъ изъ выдающихся англійскихъ предпріятій, столь же обеспеченныхъ въ своемъ положеніи, какъ англійскій банкъ. Это производство уничтожило въ Англіи всякую серьезную конкуренцію, приносило дивидендъ въ 20% и пользовалось извѣстностью по всему міру.

Въ то время, когда эта фирма покоилась на лаврахъ, одинъ американскій производитель спичекъ обстоятельно изучалъ спичечное производство. Онъ дѣлалъ опыты, нанималъ способныхъ людей для усовершенствованія спичечныхъ машинъ, тратя на это тысячи долларовъ въ годъ, и разослалъ агентовъ по всему міру для пріобрѣтенія всевозможныхъ привилегій на усовершенствованія въ этихъ машинахъ.

Пять лѣтъ тому назадъ этотъ американецъ, Барберъ, явился въ Ливерпуль и открылъ здѣсь свой заводъ. Онъ оказался въ состояніи изготовлять спички настолько лучше и дешевле англійскихъ, что Брайантъ и Мей, увидавъ въ немъ серьезнаго конкурента, разомъ очнулись отъ спячки. Теперь и они, въ свою очередь, отправили людей по всему міру для покупки патентовъ

на новыя машины, но открыли при этомъ, что ихъ вездѣ опередили. Ихъ дивидендъ съ 20<sup>0</sup>/о спустился до 14<sup>0</sup>/о и они увидали, что если дѣло пойдетъ тѣмъ же порядкомъ, то дивидендъ и совсѣмъ исчезнетъ.

Тутъ выступилъ на сцену названный американецъ и сказалъ имъ, что онъ могъ бы совсѣмъ подорвать ихъ (въ чемъ они и не сомнѣвались теперь), но что если они согласятся сдать свои заводы и совершенно откажутся отъ всякаго новаго участія въ спичечномъ производствѣ, то онъ готовъ взять ихъ паи и гарантировать имъ доходъ въ 14<sup>0</sup>/о. Брайанту и Мею не оставалось ничего другого, какъ подчиниться, и ихъ заводы переходятъ теперь въ руки этого американца.

Барберъ, президентъ американской и ливерпульской спичечныхъ компаній, откровенно изложилъ акціонерамъ Брайанта и Мея, какимъ образомъ былъ достигнутъ этотъ успѣхъ.

«Машины, находящіяся на заводахъ Брайанта и Мея,—сказалъ онъ,—представляютъ собою изобрѣтенія людей, служившихъ въ американской компаніи съ самаго ея основанія; но въ Америкѣ эти машины были оставлены лѣтъ пятнадцать или шестнадцать тому назадъ, такъ какъ мы постепенно усовершенствовали ихъ. Я не думаю, чтобы былъ хоть одинъ такой годъ, когда наша американская компанія не тратила бы, по крайней мѣрѣ, 50.000 долларовъ на опыты по усовершенствованію своихъ машинъ. У насъ на службѣ находятся талантливые изобрѣтатели и значительное число лицъ, которыя постоянно работаютъ съ единственною цѣлью совершенствовать механизмъ нашего дѣла. Затѣмъ, наши представители постоянно путешествуютъ по разнымъ странамъ міра въ видахъ пріобрѣтенія всякаго новаго изобрѣтенія, которое могло бы быть полезнымъ для нашего производства. Въ теченіе послѣдняго года мы затратили на покупку разныхъ патентовъ свыше 250.000 долларовъ, а въ теченіе послѣднихъ двадцати лѣтъ—милліонъ. Въ пять лѣтъ мы сумѣли создать въ Соединенномъ Королевствѣ производство, равное по качеству производству Брайанта и Мея, и въ то же время мы были въ состояніи платить проценты на каждый долларъ капитала, внесеннаго въ дѣло».

Въ результатъ—все спичечное производство Англіи перешло въ руки американцевъ.

Какими глазами американскіе дѣльцы смотрятъ на Англію, объ этомъ можно судить по слѣдующему отзыву одного изъ нихъ по возвращеніи изъ Лондона:

«Въ Лондонѣ цѣлыя груды золота ждутъ того, чтобы ихъ собрали,—сказалъ этотъ дѣлецъ репортеру въ Чикаго.—Наши отцы для составленія себѣ состоянія отправлялись на западъ, а ихъ сыновья съ тою же цѣлью протаптываютъ дорожки на востокъ».

Наиболѣе серьезныя стороны промышленнаго нашествія американцевъ заключаются въ томъ, что они захватили въ своимъ руки завѣдываніе почти всѣми новыми производствами, созданными въ теченіе послѣднихъ пятнадцати лѣтъ.

Въ производствѣ телефоновъ, складныхъ камеръ, фонографовъ, машинныхъ инструментовъ, пишущихъ машинъ, лифтовъ, автомобилей и электрическихъ

трамваевъ, — во всемъ этомъ, за исключеніемъ лишь керосиновыхъ автомобилей, американцы стоятъ на первомъ мѣстѣ, а въ нѣкоторыхъ изъ этихъ производствъ являются даже монополистами.

Слѣдуетъ замѣтить, что эти новыя производства необычайно прибыльны и хорошо оплачиваютъ трудъ занятыхъ въ нихъ работниковъ.

Возьмемъ, на примѣръ, пишущія машины. Въ Англію еженедѣльно доставляется этихъ машинъ изъ Нью-Йорки и Бостона значительно болѣе, чѣмъ на 40.000 фунт. стерлинговъ. Стоимость сырого матеріала, идущаго на изготовленіе машины, сравнительно ничтожна, и большая часть указанной выручки идетъ на высокую оплату труда работниковъ, изготовляющихъ эти машины.

Время отъ времени англійскія фирмы пытались овладѣть этимъ производствомъ, но тщетно, и въ настоящее время единственнымъ серьезнымъ конкурентомъ американскихъ пишущихъ машинъ является канадская машина «Empire».

Дѣло здѣсь не въ патентахъ, такъ какъ главные части пишущей машины не ограждены уже патентами и первоначальные патенты Ремингтона, на примѣръ, давно уже сдѣлались общимъ достояніемъ. Неуспѣхъ англичанъ объясняется въ однихъ случаяхъ недостаткомъ умѣлости, а въ другихъ случаяхъ недостаткомъ затрачиваемыхъ средствъ для надлежащаго оборудованія производства.

Нью-Йоркскій союзъ по производству пишущихъ машинъ — центральная организація, завѣдующая производствомъ большинства изъ нихъ, имѣетъ капиталъ въ 6.000.000 фунтовъ стерлинговъ.

Но особенно велики успѣхи американцевъ въ производствѣ принадлежностей для электрической тяги.

Когда сооруженіе желѣзныхъ дорогъ открывало новую эру въ промышленности, все это дѣло находилось въ рукахъ Англіи, инженеры и капиталисты которой строили эти дороги въ разныхъ странахъ.

Въ настоящее время паръ доживаетъ свой вѣкъ и его мѣстомъ быстро завладѣваетъ электричество въ качествѣ двигательной силы ближайшаго будущаго.

Въ теченіе послѣднихъ одиннадцати лѣтъ протяженіе электрическихъ дорогъ въ Америкѣ увеличилось съ 150 миль до 20.000 миль, потребовавшихъ на свое сооруженіе около миллиарда долларовъ.

Въ Англіи это дѣло только что начинается; но въ теченіе одной послѣдней сессіи въ парламентъ были представлены билли, испрашивающіе разрѣшеніе на постройку электрическихъ дорогъ стоимостью въ 24.000.000 фунтовъ стерлинговъ.

До сихъ поръ какъ въ Англіи, такъ и въ Америкѣ это дѣло ограничивалось преимущественно сооруженіемъ электрическихъ трамваевъ, но теперь наступаетъ время и болѣе крупныхъ работъ. На нью-іоркской желѣзной дорогѣ паръ замѣненъ электричествомъ; въ Лондонѣ не только всѣ новыя подземныя желѣзныя дороги работаютъ электричествомъ, но и старыя линіи рѣшено передѣлать на электрическія. Инженеры уже рѣшаютъ теперь задачу о примѣненіи электрической тяги къ тяжелымъ поѣздамъ, ходящимъ на боль-

шія разстоянія. Электрическая однорельсовая подвѣсная дорога съ ея поѣздами, ходящими со скоростью свыше ста миль въ часъ (что уже было достигнуто въ Парижѣ), въ непродолжительномъ времени, несомнѣнно, сдѣлается обычнымъ явленіемъ.

Словомъ—одна изъ величайшихъ промышленностей двадцатаго вѣка нарождается въ жизнь на нашихъ глазахъ. И кто же заполучилъ это дѣло? Даже въ самой Англiи оно большею частью попало въ руки американцевъ.

Въ изготовленіи электрическихъ машинъ для цѣлей тяги американцы въ настоящее время, безспорно, занимаютъ первое мѣсто въ мірѣ.

Но настоящимъ Ватерлоо коммерціи является конкуренція изъ-за преобладанія въ желѣзодѣлательной и сталелитейной промышленности.

Десять лѣтъ тому назадъ Англiя была далеко впереди всѣхъ другихъ странъ міра въ отношеніи этихъ производствъ. Если бы въ то время кто-нибудь отважился намекнуть, что въ недалекомъ будущемъ этимъ производствамъ придется считаться съ конкуренціей даже въ самой Англiи, то надъ нимъ посмѣялись бы, какъ надъ сумасшедшимъ. Америка съ каждымъ годомъ брала изъ Англiи все большія количества желѣза и стали; англійскія стальные издѣлія расходились по всему міру и вездѣ ставились на первое мѣсто, совершенно не встрѣчая конкуренціи.

Въ 1884 г. Англiя произвела почти вдвое больше чугуна, чѣмъ Соединенные Штаты. Къ 1890 г. Америка догнала Англiю, а въ 1900 г. производство Соединенныхъ Штатовъ превысило производство Англiи въ полтора раза. Въ теченіе указанныхъ лѣтъ англійское производство увеличилось приблизительно на 23<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, тогда какъ производство Америки возрасло почти на 300<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Въ теченіе многихъ лѣтъ Англiя посылала въ Америку большія количества чугуна въ болванкахъ; но въ 1899 г. послала туда менѣе 20.000 тоннъ, тогда какъ Америка доставила въ Англiю свыше 80.000 тоннъ. Въ теченіе 1900 г. ввозъ изъ Америки возросъ въ цѣнности на 60<sup>0</sup>/<sub>0</sub>—съ 219.000 до 350.000 фунт. стерлинговъ, и за четыре первые мѣсяца 1901 г. цѣнность этого ввоза достигла 80.000 фунт. стерл. противъ 47.000 фунт. стерл. за соотвѣтствующій періодъ 1900 г.

Возьмемъ другой и болѣе важный предметъ—необработанную сталь.

Въ теченіе двухъ лѣтъ стоимость американскаго ввоза въ Англiю увеличилась болѣе, чѣмъ на 600<sup>0</sup>/<sub>0</sub>; приростъ же ввоза за четыре мѣсяца 1901 г сравнительно съ тѣмъ же періодомъ 1900 г. былъ просто невѣроятенъ. Съ января по апрѣль 1900 г. Америка доставила въ Англiю необработанной стали нѣсколько менѣе 4.000 тоннъ стоимостью на 33.000 фунт. стерлинговъ, а въ теченіе тѣхъ же мѣсяцевъ 1901 г. ввозъ превысилъ 44.000 тоннъ и стоилъ 250.000 фунт. стерлинговъ. Итакъ, на протяженіи одного года ввозъ увеличился болѣе, чѣмъ на 1.000<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Стоимость необработанной стали, однако, совершенно ничтожна въ сравненіи съ тою, какую пріобрѣтаетъ сталь при превращеніи ея въ издѣлія; но въ производствѣ желѣзныхъ и стальныхъ издѣлій Англiя еще болѣе отстала отъ Америки, чѣмъ въ производствѣ сырого матеріала. Несмотря на то, что Англiя



начала это дѣло на шестьдесятъ лѣтъ раньше Америки, послѣдняя въ настоящее время завладѣваетъ не только иностранными и колониальными рынками, но даже и внутреннимъ рынкомъ Англій.

Изъ только что изданнаго вашингтонскимъ статистическимъ бюро отчета о количествѣ американскихъ желѣзныхъ издѣлій, ввезенныхъ въ 1900 г. въ Англію, явствуетъ, что среди статей ввоза были таковы: локомотивовъ—84; другихъ паровыхъ машинъ—128; проволоки—13.847 тоннъ; вагонныхъ колесъ—5.735; электрическихъ машинъ—на 313.000 фунт. стерл.; котловъ и другихъ частей машинъ—на 20.000 фунт. стерл.; трубъ и приспособленій для нихъ—на 178.000 фунт. стерл.; помпъ и помповыхъ машинъ—на 159.000 фунт. стерл. и проч.

Слѣдуетъ замѣтить, что почти всѣ эти американскія издѣлія появились на англійскомъ рынкѣ лишь въ теченіе послѣднихъ пяти лѣтъ.

Возьмемъ еще жестяное производство, нѣкогда процвѣтавшее въ южной части Уэльса. Въ теченіе десяти послѣднихъ лѣтъ эта промышленность изъ гигантской спустилась на положеніе падающей и почти замирающей. Еще десять лѣтъ тому назадъ американскіе рынки цѣликомъ принадлежали ей и, по видимому, были прочно обезпечены, вслѣдствіе отсутствія мѣстнаго производства. Въ 1890 г. Англія вывезла въ Америку жести 330.000 тоннъ. Но вотъ американцы взяли за эту промышленность. Тарифъ Макъ-Кинлея доставилъ имъ благопріятный случай, которымъ они и не замедлили воспользоваться. Были сооружены громадныя заводы, снабженные всѣми новѣйшими приспособленіями и много денегъ и ума было вложено въ это дѣло. Въ 1892 г. Америка выработала уже 18.000 тоннъ жести. Съ каждымъ годомъ американскіе заводы увеличивали свое производство, достигшее въ теченіе двухъ послѣднихъ лѣтъ въ среднемъ 331.000 тоннъ въ годъ. Тѣмъ временемъ англійскій вывозъ жести въ Америку спустился до 60.000 тоннъ. Въ настоящее время не только англійская вывозная торговля жестью въ сущности прекратилась, но въ одинъ мѣсяць 1901 г. въ Кардиффѣ, въ этой главной квартирѣ англійской жестяной промышленности, было выгружено 20.000 американской жести.

Еще болѣе характерна конкуренція американцевъ въ сооруженіи мостовъ.

Десять лѣтъ тому назадъ Англія была впереди всѣхъ въ этомъ производствѣ; теперь же она на второмъ мѣстѣ, причѣмъ сильно отстала отъ Америки.

У американцевъ такъ разработано, упрощено и налажено это дѣло, что сборка частей самаго большого моста подобна сборкѣ частей часового механизма. Вслѣдствіе этого, американскіе мосты въ настоящее время дешевле, проще, лучше составлены и могутъ быть сооружены гораздо скорѣе, чѣмъ любые мосты, изготовляемые въ Англій.

Въ первый разъ это обнаружилось, когда шли переговоры о постройкѣ моста въ Атбарѣ вѣсомъ въ 622 тонны. Англійскіе производители просили 15 гиней съ тонны и 26 недѣль сроку; американцы же брались выполнить работу въ 14 недѣль и за 10 фунт. стерл. 13 шил. 6 пенсовъ съ тонны.

По отношенію Гокшейскаго моста въ Бирмѣ разница оказалась еще болѣе значительной. Это сооруженіе было гораздо большихъ размѣровъ, чѣмъ преды-

дущее, а именно—въ 4.332 тонны. Американцы просили 15 фунт. стерлинговъ съ тонны и одинъ годъ сроку; англичане же желали получить 26 фунт. стерл. 10 шил. съ тонны и три года сроку. Мостовыя сооруженія въ Угандѣ въ 7.000 тоннъ американцы брались соорудить въ 42 недѣли по 18 фунт. стерл. съ тонны, а англичане просили 130 недѣль и 21 ф. ст. 12 шил. 6 пенсовъ съ тонны.

Во всѣхъ этихъ случаяхъ работа была передана американцамъ.

Если бы американское промышленное нашествіе ограничивалось одной только Англійей, то это еще не имѣло бы такого серьезнаго значенія для англійскихъ производителей; но американцы втискиваютъ свои товары всюду, гдѣ продаются англійскіе товары, и особенно въ англійскія колоніи.

Весьма интересна слѣдующая выдержка изъ отчета консульскаго агента Соединенныхъ Штатовъ Эйбенстокъ за 1900 г.:

«Для американскаго производителя желѣза и стали британская имперія представляетъ большой интересъ въ качествѣ рынка. Его вывозъ въ Англію можетъ быть сравнительно малъ, но вывозъ въ ея колоніи возрастаетъ скачками. Въ будущемъ на эти колоніи можно возлагать большія надежды, чѣмъ на какія-нибудь другія страны. Наши строители мостовъ имѣютъ много дѣла въ Индіи и Египтѣ. Наши стальные рельсы, машины и гальванизированная проволока хорошо идутъ въ Южной Африкѣ. Британская устойчивость и предпріятія въ этихъ странахъ подразумеваютъ увеличеніе благопріятныхъ случаевъ и рынковъ для нашихъ производителей. Сердечныя отношенія съ Великобританіей сослужатъ намъ большую службу. У насъ имѣются тысячи простыхъ и искусныхъ работниковъ, существованіе которыхъ зависитъ отъ сбыта нашего перепроизводства. Англія является лучшимъ покупателемъ нашихъ пищевыхъ продуктовъ, а ея колоніи представляютъ собою величайшій рынокъ для издѣлій нашей промышленности».

Южная Африка можетъ служить типичнымъ примѣромъ американскихъ приемовъ завоеванія рынка.

Правительство Соединенныхъ Штатовъ, озабоченное незначительностью американской торговли въ южно-африканскихъ колоніяхъ, рѣшило недавно заняться этимъ дѣломъ. Туда были отправлены способные консульскіе агенты, которые разузнали имена солидныхъ комиссіонеровъ, надежныхъ торговыхъ фирмъ и т. п. и вмѣстѣ съ тѣмъ занялись систематическимъ изученіемъ спроса Южной Африки. Всѣ эти свѣдѣнія были широко распространены по Соединеннымъ Штатамъ правительствомъ, которое, не ограничиваясь этимъ, вызывало къ дѣятельности частныя предпріятія и путемъ прямого поощренія.

Трансваальская война задержала проявленіе полнаго результата этой работы, но лишь на время. Когда наступитъ миръ, янки будутъ на мѣстѣ, все-сторонне вооруженные и готовые выполнять свое дѣло. Даже теперь американскіе капиталисты, не спѣша, скупаютъ черезъ своихъ агентовъ разные товары для южно-африканскаго рынка, желая быть наготовѣ.

Но самый яркій примѣръ непреодолимости американскаго нашествія представляетъ Канада.

Правительство Канады, воодушевляемое патриотическими чувствами, желало развить торговлю съ Англійей вмѣсто Соединенныхъ Штатовъ. Съ этой цѣлью былъ изобрѣтенъ особый тарифъ, предоставляющій ввозимымъ изъ Англии товарамъ скидку въ 23% сравнительно съ товарами, ввозимыми изъ Соединенныхъ Штатовъ. Когда этого оказалось недостаточно, скидка была увеличена. Такимъ образомъ англійскому производителю была предоставлена премія за ввозимые имъ въ Канаду товары.

Несмотря, однако, на такую льготу, англичане оказались не въ состояніи отстоять свое мѣсто въ Канадѣ и американскій ввозъ въ эту страну растетъ съ каждымъ годомъ, причемъ ежегодное увеличеніе его приблизительно въ три раза превышаетъ приростъ англійскаго ввоза.

Въ отношеніи къ ея населенію Канада является въ настоящее время самымъ лучшимъ потребителемъ произведеній промышленности Соединенныхъ Штатовъ. Въ теченіе 1900 г., напримѣръ, Канада купила на 12.600.000 фунтовъ стерлинговъ издѣлій американской промышленности, а англійскихъ произведеній лишь на 7.800.000 фунт. стерлинговъ.

Итакъ, англійскіе производители даже при пользованіи такимъ крупнымъ преимуществомъ, какъ уменьшеніе таможенныхъ пошлинъ на цѣлую треть, оказались не въ состояніи конкурировать съ американцами.

Перейдемъ къ Австраліи и Новой Зеландіи.

Нѣкогда эти страны обращались за земледѣльческими машинами въ Англію, но это прекратилось уже много лѣтъ тому назадъ. Эти колоніи нашли, что американскія земледѣльческія машины болѣе производительны, чѣмъ англійскія, и что въ Америкѣ дѣлаютъ такія усовершенствованія въ жнеяхъ-сноповязалкахъ, о которыхъ въ Англии никогда и не мечтали. Такимъ образомъ англійскія земледѣльческія машины совершенно вышли здѣсь изъ употребленія.

Нѣсколько лѣтъ тому назадъ одинъ новозеландскій старожилъ, министръ колоніи, пріѣхавъ въ Англію, не могъ скрыть своего изумленія относительно положенія въ ней земледѣлія. Онъ покинулъ Шотландію, будучи еще мальчикомъ, и съ тѣхъ поръ видѣлъ передъ собой въ Новой Зеландіи весь ходъ усовершенствованій въ земледѣліи.

«Во время этого посѣщенія Англии,—сказалъ онъ,—я изѣздилъ страну отъ сѣвера Шотландіи вплоть до Кента и нашелъ, что фермеры, повидимому, не двинулись впередъ ни на одинъ шагъ съ того времени, когда я выѣхалъ изъ Шотландіи еще мальчикомъ. Они совсѣмъ и не знаютъ, что такое земледѣльческія машины, такъ какъ вы не дѣлаете ихъ здѣсь. Вы стоите на одномъ мѣстѣ и еще жалуетесь, что земледѣліе не окупается».

Въ результатъ мы находимъ, что въ то время, какъ ввозъ въ Новую Зеландію изъ Соединеннаго Королевства поднялся въ теченіе четырехъ лѣтъ лишь на 18%, ввозъ изъ Америки увеличился за тотъ же періодъ болѣе, чѣмъ на 60%.

Англія все еще далеко впереди здѣсь, но при такой разницѣ въ возрастаніи ввоза англичанамъ скоро придется позаботиться о сохраненіи своего положенія.

Здѣшніе рынки вполне естественно желаютъ получать за свои деньги наи-

лучшія издѣлія, и вотъ недавно крупныя заказы на рельсы и локомотивы были посланы отсюда въ Америку.

За 1898—1899 годъ, послѣдній финансовый годъ, относительно котораго опубликованы свѣдѣнія, ввозъ изъ Англіи въ Викторію понизился на 3<sup>0</sup>/<sub>0</sub>; ввозъ же изъ Соединенныхъ Штатовъ возросъ почти на 55<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Въ другихъ частяхъ Австраліи дѣла еще не такъ плохи. Англія все еще удерживаетъ за собой большую часть торговли, и существующія здѣсь довольно сильныя имперіалистскія чувства побуждаютъ покупателей отдавать предпочтеніе англійскимъ товарамъ. Однако и здѣсь цѣнность ввоза изъ Америки растетъ внѣ всякаго сравненія съ цѣнностью ввоза изъ Англіи.

Что касается причинъ успѣха американцевъ, то, по мнѣнію автора излагаемаго труда, главныя изъ нихъ таковы.

Прежде всего, англійскій капиталъ сдѣлался слишкомъ неподвиженъ и британскій капиталистъ предпочитаетъ помѣщать свои деньги въ установившіяся предпріятія, ведомыя на старыхъ основаніяхъ. Если человѣкъ выступаетъ съ чѣмъ-нибудь совершенно новымъ или съ чѣмъ-нибудь такимъ, что не имѣетъ за собой обширнаго опыта, то англійскія финансовыя фирмы и англійскіе банки обыкновенно отказываются поддержать это предпріятіе.

Тотъ же консерватизмъ, вопреки всѣмъ недавнимъ предостереженіямъ, наблюдается и въ пріемахъ производства англійскихъ предпринимателей. Даже крупныя фирмы, пользующіяся славой наиболее передовыхъ, зачастую отказываются даже разсматривать новыя улучшенія.

Американцы полагаютъ, что если вещь новая, то весьма возможно, что она лучше старой, а англійскіе предприниматели, наоборотъ, къ каждой новой вещи относятся съ крайнимъ недоверіемъ. Въ Америкѣ работника поощряютъ дѣлать замѣчанія относительно возможныхъ улучшеній производства; въ Англіи же работнику, который бы сдѣлалъ замѣчаніе, въ девяти случаяхъ изъ десяти отвѣтили бы грубостью.

Американскій дѣловой человѣкъ работаетъ въ среднемъ гораздо больше и напряженнѣе, чѣмъ его англійскій конкурентъ. Въ Англіи, когда человѣкъ составитъ себѣ приличное состояніе, онъ обыкновенно успокаивается и отдыхаетъ; въ Америкѣ же, наоборотъ, чѣмъ выше человѣкъ поднимается, тѣмъ больше онъ работаетъ. Глава англійскаго предпріятія считаетъ, что онъ дѣлаетъ хорошо, если является въ контору къ десяти часамъ утра, а американецъ уже въ восемь часовъ утра сидитъ за своей конторкой.

Какъ иногда американцы работаютъ—объ этомъ можно судить по слѣдующему факту. Нѣсколько времени тому назадъ одинъ американскій дѣловой человѣкъ, имѣющій свое дѣло и въ Лондонѣ, пріѣхалъ въ Англію. Прибывъ въ Соутгемптонъ утромъ, онъ тотчасъ же отправился на поѣздъ въ Лондонъ, гдѣ весь этотъ день усердно проработалъ въ своей конторѣ, а вечеромъ поѣхалъ въ Ливерпуль, гдѣ захватилъ пароходъ, отходившій въ Нью-Йоркъ, и отправился обратно въ Америку.

Въ успѣхѣ американской конкуренціи большую роль играетъ также стоимость провоза товаровъ.

Въ Америкѣ плата за провозъ товаровъ по желѣзной дорогѣ составляетъ лишь часть того, что взимается на англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Затѣмъ, несмотря на то, что коммерческій флотъ находится, главнымъ образомъ, въ англійскихъ рукахъ, фрахты изъ Англїи и между ея портами чрезвычайно высоки. Провозъ товаровъ изъ Америки въ Англїю обходится не дороже, чѣмъ провозъ отъ Кардифа въ Лондонъ водою или поперекъ Англїи — по желѣзной дорогѣ. Одинъ американскій импортеръ сообщилъ автору, что провозъ товаровъ отъ Бостона къ устью Темзы стоитъ ему менѣе, чѣмъ отъ устья Темзы до Лондона.

Американцы заводятъ новые торговые флоты большой быстроты, покупаютъ нѣкоторыя изъ старинныхъ англійскихъ линій торговаго судоходства и въ настоящее время ихъ вывозная торговля, производившаяся прежде черезъ Англїю, куда направлялись всѣ ихъ товары и откуда они развозились по другимъ странамъ, все болѣе и болѣе производится непосредственно, минуя Англїю.

Еще болѣшую роль въ успѣхѣ американцевъ играетъ образованіе, которое поставлено у нихъ несравненно лучше, чѣмъ въ Англїи. Въ общемъ американскій работникъ гораздо лучше образованъ, чѣмъ его англійскій конкурентъ. Въ Англїи задача начальнаго образованія, повидимому, заключается въ прохожденіи возможно болѣшаго количества предметовъ, и начальныя школы обыкновенно цѣнятся въ зависимости отъ числа предметовъ, обозначенныхъ въ ихъ росписаніи уроковъ: въ Америкѣ же начальное образованіе стремится скорѣе къ развитію умственныхъ способностей ученика, чѣмъ къ поверхностному прохожденію множества предметовъ. Совмѣстное обученіе мальчиковъ и дѣвочекъ также вліяетъ не только въ нравственномъ отношеніи, но и на умственное развитіе народа. Затѣмъ, всѣ промышленныя округа сѣвера, востока и запада покрыты великолѣпными техническими школами; въ Англїи же не имѣютъ даже и понятія о томъ, что такое то техническое образованіе, которое такъ широко ведется въ Соединенныхъ Штатахъ.

Въ конкуренціи Америки съ Англїей имѣетъ громадное значеніе еще то обстоятельство, что въ Америкѣ машины работаютъ до высшаго предѣла ихъ производительности; въ Англїи же, въ случаѣ введенія новой машины, рабочій союзъ обыкновенно устанавливаетъ наибольшее количество работы, которое эта машина можетъ производить. Если это не дѣлается открыто, то дѣлается тайно.

Президентъ американскаго стального треста, Швабъ, считаетъ это ограниченіе производительности въ Англїи основной причиной пониженія промышленнаго преуспѣянія. Давая нѣсколько недѣль тому назадъ показаніе передъ промышленной комиссіей Соединенныхъ Штатовъ, онъ сказалъ:

«Во время недавняго визита въ Англїю я сказалъ томошнимъ производителямъ стали и желѣза, что они никогда не будутъ въ состояніи конкурировать съ Соединенными Штатами вслѣдствіе неразумныхъ правилъ, установленныхъ ихъ рабочими союзами. Въ Англїи нѣкоторымъ машинамъ позволяютъ производить лишь треть того, сколько онѣ производятъ въ Соединенныхъ Штатахъ, вслѣдствіе чего издержки производства значительно увеличиваются».

До стачки инженеровъ на англійскихъ фабрикахъ и заводахъ господствовало правило, что на cadaго человѣка должна приходиться лишь одна машина. При современныхъ автоматическихъ машинахъ это означало просто то, что работникъ ничего не дѣлалъ въ теченіе большей части дня. Возьмите, напри- мѣръ, автоматическія винторѣзные машины. Здѣсь трудъ человѣка состоитъ лишь въ вставленіи стальныхъ болтовъ для нарѣзки, въ выниманіи нарѣзан- ныхъ винтовъ, въ сметаніи стружекъ и въ общемъ присмотрѣ за машиной. Въ Америкѣ работникъ завѣдуетъ шестью или восемью такими машинами; въ Англій же до недавняго времени работнику разрѣшалось наблюдать лишь за одной машиной. И хотя англійскій работникъ получаетъ лишь половину того, сколько получаетъ американскій, однако, въ виду указанной разницы въ ра- ботѣ, трудъ въ Англій все-таки обходился въ три или четыре раза дороже, чѣмъ въ Америкѣ.

Со времени стачки инженеровъ упомянутое правило о завѣдываніи работ- никомъ лишь одной машиной было упразднено, но стремленіе работниковъ тормозить производительность труда сохранилось. И вотъ человѣкъ съ тѣми же самыми инструментами производитъ въ Англій меньше, чѣмъ въ Америкѣ. Въ Америкѣ, напри- мѣръ, изготовленіе локомотива требуетъ годичнаго труда шести или семи человѣкъ, а въ Англій на это требуется годичный трудъ пятнадцати человѣкъ.

Не трудно понять причину, побуждающую англійскаго работника желать низкой производительности труда. Онъ знаетъ, что введеніе берегающихъ трудъ машинъ подразумѣваетъ увольненіе части работниковъ. Въ такой странѣ, какъ Америка, гдѣ существуетъ большой спросъ на трудъ и гдѣ человѣкъ можетъ взяться почти за любое занятіе, указанное обстоятельство не имѣетъ для ра- ботника особаго значенія, но не то въ Англій, гдѣ оставшемуся безъ ра- боты, положимъ, наборщику не позволятъ приняться за ремесло каменщика или маляра.

«Мы должны сдѣлать трудъ эластичнымъ, если хотимъ, чтобы работники привѣтствовали введеніе берегающихъ трудъ машинъ», говоритъ авторъ, намекая на устанавливаемыя рабочими союзами ограниченіи и совершенно про- сматривая связь между отмѣчаемыми имъ ненормальными явленіями и лендлор- дизмомъ, закрывающимъ труду доступъ къ землѣ.

Д. Мрт—ъ.

# НАУЧНЫЙ ОБЗОРЪ.

## Чума, ея причины и лѣченіе.

П. Л. Симонда, доктора при институтѣ Пастера.

(Переводъ съ французскаго. Н. Л.).

Чума была извѣстна еще въ древности, о ней упоминается въ Ветхомъ Заветѣ. Въ нѣкоторыхъ главахъ книгъ Самуила и Царствъ есть описаніе эпидемій, свирѣпствовавшихъ около 1.100 лѣтъ до христіанской эры у воевавшихъ между собою въ это время филистимлянъ и израильтянъ. Упоминаніе объ опухляхъ на тѣлѣ и большой смертности не допускаютъ никакого сомнѣнія о свойствѣ болѣзни; тѣмъ болѣе, что въ этихъ книгахъ существуетъ намекъ на крысъ, которыя почти всегда являются первыми жертвами чумной эпидеміи. Если бы уже тогда не было извѣстно, что крысы играютъ роль въ распространеніи чумы, нельзя было бы объяснить, почему въ библейскомъ разсказѣ священники предлагали божеству для умиловленія золотыя изображенія крысъ и таковыя же изображенія характерныхъ опухлей болѣзни.

Въ VI в. до Р. Х. чумная эпидемія, занесенная изъ Египта, опустошила Аѳины. Фукидидъ, указывающій на нее, не говоритъ о чумныхъ желвакахъ, но извѣстно, что эта болѣзнь не всегда и сопровождается этимъ симптомомъ. Наоборотъ Діоскоридъ и Посидоній упоминаютъ о желвакахъ, какъ симптомахъ эпидемій, наблюдавшихся ими въ Египтѣ, Ливіи и Сиріи въ III и II вѣкѣ до Р. Х. Руфъ Эфесскій, писавшій объ этихъ эпидеміяхъ за 100 лѣтъ до Р. Х. и цитирующій этихъ авторовъ, даетъ описаніе болѣзни, которое не допускаетъ никакого сомнѣнія въ томъ, что это чума.

Мы знаемъ, что въ Галліи чума появилась въ первый разъ въ 166 г. въ царствованіе Марка Аврелія. Очень вѣроятно, но не абсолютно достовѣрно, что болѣзнь, о которой идетъ рѣчь, какъ и аѳинская эпидемія, была дѣйствительно чумнаго свойства. Въ VI вѣкѣ чума производитъ снова жестокія опустошенія, подробныя описанія которыхъ оставлены намъ многими историками. Такъ, извѣстно, что чума пришла къ намъ съ востока черезъ Турцію и Италію въ 545 г., потомъ въ 583 г. Турскій епископъ Григорій оставилъ ужасающую картину этихъ опустошеній въ центрѣ Франціи.

Съ этой эпохи не проходитъ ни одного столѣтія, которое бы не ознамено-

