

Книгоиздательство „ЖИЗНЬ и ЗНАНИЕ“.
Петроградъ, Поварской пер., д. 2, кв. 9 и 10. Тел. 227-42.

Библиотѣка обществовѣдѣнія. Кн. 50-ая.

Мих. Павловичъ (М. Вельтманъ).

ФРАНЦУЗСКІЙ ИМПЕРІАЛИЗМЪ
и
экономическое развитіе Франціи
въ XX столѣтіи.



ПЕТРОГРАДЪ.

1918.

**ОСНОВЫ ИМПЕРИАЛИСТИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ
И МИРОВАЯ ВОЙНА.**

Книга V. Часть 1-я.

М. П. Парловичъ. (М. Вельтманъ).

**Колоніальная политика и экономическое развитие
Франціи.**

ОГЛАВЛЕНИЕ.

	Стр.
ГЛАВА ПЕРВАЯ. Экономическое возрождение Франціи въ XX столѣтіи	
§ 1. Военная мощь Франціи	8
§ 2. Развитие Французской промышленности въ теченіе послѣднихъ десятилѣтій	16
§ 3. Причины экономической отсталости Франціи во второй половинѣ минувшаго столѣтія	23
§ 4. Развитие французской металлургической промышленности	35
§ 5. Утилизациа гидравлической силы во Франціи (Бѣлый уголь)	48
ГЛАВА ВТОРАЯ. Колоніальная политика и промышленное развитіе Франціи	
§ 1. Вліяніе слабого прироста населенія на промышленный прогрессъ страны	54
§ 2. Имперіализмъ и непронзводительные расходы	57
§ 3. Захватная политика какъ основной факторъ экономической отсталости страны	62
§ 4. Перспективы экономическаго развитія страны	77



ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Экономическое возрождение Франціи въ XX столѣтіи.

§ 1. Военная мощь Франціи.

Въ войнѣ 1914—1917 г. два государства обнаружили необычайную экономическую и военную мощь, Германія и Франція. Колоссальная промышленная и военная сила Германіи давно не представляла ни для кого секрета, но все-таки событія нынѣшней войны поразили въ этомъ отношеніи даже тѣхъ внимательныхъ наблюдателей, которые необычайно высоко оцѣнивали мощь Германіи. Ни одинъ военный спеціалистъ Франціи, Россіи или Англии не предугадалъ заранѣе даже приблизительно численность арміи, которую Германія съ первыхъ же дней войны будетъ въ состояніи поставить подъ оружіе, ¹⁾ ни одинъ не предвидѣлъ до какихъ чудовищныхъ размѣровъ въ процессѣ войны будетъ доведена эта армія съ ея резервами и запасными батальонами для непрерывнаго пополненія колоссальной

¹⁾ Единственное исключеніе въ этомъ отношеніи составляетъ Жоресъ, который за то не былъ спеціалистомъ и который въ своей предсмертной книгѣ «l'armée nouvelle» тщетно боролся противъ заблужденій французскаго генеральнаго штаба.

убыли въ дѣйствующихъ на боевыхъ фронтахъ войскахъ. Никто не подозрѣвалъ, что Германія, замкнутая желѣзнымъ кольцомъ враждебныхъ армій, посаженная въ заключеніе на хлѣбъ К-К, будетъ въ состояніи выдержать три года войны, технически въ поразительномъ изобиліи и съ большей роскошью, чѣмъ всѣ ея враги, вооружить не только свои многомилліонныя арміи, но и арміи ея союзниковъ, сначала Австріи, затѣмъ Турціи, наконецъ, Болгаріи. Можно сказать безъ преувеличенія, что эта неожиданно проявившаяся наружу германская мощь захватила врасплохъ господствующіе классы почти всѣхъ европейскихъ странъ и явилась для нихъ большей неожиданностью, чѣмъ пресловутыя нѣмецкія побѣды въ войнѣ 1866 и 1871 г., когда правительства нѣкоторыхъ государствъ, симпатизировавшія Германіи и желавшія разгрома Австріи и Франціи, оказались неприятно пораженными той быстротой, съ какой дружественная Германія раздѣлалась въ ту пору съ своими врагами.

Неудивительно, что французскіе, англійскіе, русскіе генералы и вообще военные писатели не предугадали мощи современной Германіи. Эти военные теоретики такъ много занимались вопросами „тактики и стратегіи“, такъ усердно изучали наполеоновскія, суворовскія и другія архаическія по нынѣшнимъ временамъ кампаніи прошлаго столѣтія, что не замѣтили многихъ основныхъ чертъ современной дѣйствительности, а именно колоссальной роли индустріи вообще, желѣза и угля въ частности въ современной войнѣ. „Безъ нашей индустріи, господа, мы давно бы потеряли войну“, справедливо заявилъ германскій канцлеръ Бетманъ-Гольвегъ на засѣданіи рейхстага въ іюнѣ 1916 г.

Еще болѣе неожиданнымъ фактомъ, чѣмъ экстраор-

динарная военная мощь Германіи явилась для современниковъ громадная экономическая сила и боевая энергія обнаруженная „вырождающейся“, гнилой и т. д. Франціей.

На историческомъ засѣданіи румынскихъ министровъ и лидеров партій, состоявшемся въ Синаѣ въ моментъ взрыва войны, покойный король Карлъ доказывалъ, что Германія одна собственными силами въ состояніи разбить и Россію и Францію вмѣстѣ взятыхъ. Послѣдующія событія доказали, что въ подобнаго рода разсужденіяхъ заключалась значительная доля преувеличенія и что безъ помощи со стороны Австріи, силы которой значительно преуменьшались до войны, далѣе Болгаріи, а въ особенности Турціи, вмѣшательство которой помѣшало регулярному и своевременному снабженію русской арміи снарядами и орудіями, изготовлявшимися для послѣдней на французскихъ военныхъ заводахъ, военные успѣхи Германіи на русскомъ театрѣ дѣйствій были бы значительно блѣднѣе. Несомнѣнно, что и румынская кампанія приняла бы иной характеръ, если бы тѣ снаряды и орудія, которые уже съ начала 1916 г. приготовлялись на французскихъ заводахъ специально для Румыніи могли бы своевременно и въ достаточномъ количествѣ прибыть на мѣсто своего назначенія.

Германскіе планы разгрома враждебной коалиціи и утвержденія нѣмецкой міровой гегемоніи рухнули прежде всего, благодаря той неожиданной мощи, которую обнаружила въ нынѣшней войнѣ республиканская Франція.

Французскія побѣды на Марнѣ и подъ Верденомъ явились поворотными пунктами въ кампаніи 1914—1916 г. На Марнѣ была сломлена величайшая и самая

Страшная и по своему вооруженію и по своей численности армія, которую только видѣлъ міръ. 51 корпусъ вмѣсто 25, которыхъ ожидала Франція, бросились на страну, но побѣжденные были вынуждены отступить и зарыться въ траншеи для спасенія отъ окончательнаго разгрома преслѣдовавшими ихъ французскими легіонами. Послѣ этой французской побѣды на Марнѣ германское правительство могло призвать подъ оружіе еще нѣсколько милліоновъ человѣкъ, могло удесятенить производительность своихъ военныхъ заводовъ, могло объявить, наконецъ, всеобщую мобилизацію, по первоначальный нѣмецкій, планъ, рассчитанный на быстрый разгромъ Франціи и сосредоточеніе затѣмъ противъ Россіи всѣхъ нѣмецкихъ силъ, былъ уже безвозвратно скомпрометированъ.

Со времени битвы на Марнѣ германскій генеральный штабъ былъ вынужденъ почти непрерывно въ теченіе всего періода войны содержать на французскомъ фронтѣ приблизительно $\frac{2}{3}$ наличнаго состава всей своей мобилизованной арміи и около $\frac{3}{4}$ числа нѣмецкихъ *тяжелыхъ* орудій. Битва подъ Верденомъ, гдѣ у кронпринца, кромѣ милліонной арміи и громаднаго количества пулеметовъ, имѣлась невиданной силы артиллерія, именно 161 баттарей съ двумя тысячами орудій, окончательно подчеркнули силу французской арміи и мощь французской военной индустріи, которая оказалась способной на полѣ битвы бороться съ шансами на успѣхъ съ нѣмецкими заводами Круппа, Ергарда, Тиссена. Недаромъ Вильгельмъ въ своей отвѣтной телеграммѣ Бранденбургскому Ландтагу, поздравившему императора со взятіемъ войсками кронпринца форта Дусмона, назвалъ французовъ *главными* врагомъ Германіи.

И такъ, Франція обнаружила въ нынѣшней войнѣ необычайную военную мощь. Но мы знаемъ, что между военнымъ могуществомъ страны и ея индустриальнымъ развитіемъ существуетъ самая тѣсная связь, что чѣмъ выше экономическое развитіе страны, тѣмъ при прочихъ равныхъ условіяхъ выше ея военная мощь и тѣмъ грознѣе та сила, которую данная страна можетъ развернуть на полѣ сраженія. Нынѣшняя война есть война фабрикъ и заводовъ и исходъ этой войны обуславливается прежде всего не количествомъ солдатъ, которое враждующія стороны могутъ выставить на театръ военныхъ дѣйствій, а *числомъ паровыхъ лошадиныхъ силъ*, которое каждое изъ борющихся государствъ жетъ мобилизовать въ своихъ промышленныхъ предпріятіяхъ и противопоставить врагу.

Поразительная военная мощь, обнаруженная Франціей, несмотря на немногочисленность ея населенія, является слѣдствіемъ высокаго развитія въ мирное время ея металлургической и военной индустріи. Уступая соотвѣтствующимъ отраслямъ германской индустріи по размѣрамъ производства, французская оружейная промышленность все же превосходила послѣднюю по качеству нѣкоторыхъ изготовляемыхъ ее боевыхъ матеріаловъ и оказалась въ процессѣ войны способной несравненно быстрѣе, чѣмъ это мы видѣли въ Англии, Италіи и тѣмъ болѣе въ Россіи, увеличить въ невиданныхъ размѣрахъ производство необходимаго оружія и снарядовъ.

Оккупация нѣмцами десяти департаментовъ отняла у Франціи въ самомъ же началѣ войны около 80% ежегоднаго производства угля, желѣза, чугуна и стали. Изъ 127 доменныхъ печей, находившихся во всей Франціи наканунѣ войны, 95 очутились въ рукахъ нѣмцевъ.

Такимъ образомъ, нѣмцамъ до битвы на Марнѣ могло казаться, что экономическая и военная сила Франціи окончательно сломлена и что эта великая страна обречена въ случаѣ продолженія войны на окончательный разгромъ и потерю новыхъ департаментовъ. Однако послѣдующія событія доказали, что нѣмецкіе наблюдатели не дооцѣнили экономической силы Франціи. Прежде всего въ процессѣ войны нѣмцамъ пришлось убѣдиться въ страшной силѣ французской военной индустрии. Черезъ полгода послѣ начала войны, именно въ январѣ 1915 г. французскіе заводы изготовляли ежедневно 65000 снарядовъ для пушекъ 75 и по 1000 снарядовъ тяжелой артиллеріи. Въ іюнѣ 1915 г. снарядовъ калибра 75 приготавливалось ежедневно 90000, а тяжелыхъ снарядовъ 10000.

Нижеслѣдующая таблица показываетъ какъ увеличилась производительность французскихъ заводовъ, фабрикъ и арсеналовъ, изготовлявшихъ всякаго рода оружія, за періодъ отъ начала войны по декабрь 1916 г. Количество различныхъ родовъ сружія и снарядовъ, изготовлявшихся въ началѣ войны, выражено здѣсь условной цифрой 100.

	Ежедневное производство	Въ Августѣ 1914 г.	Въ Декабрѣ 1916 г.
Митралезы.		100	17.000
Ружья		100	30.000
Орудія въ 75		100	3.000
Порохъ		100	700
Взрывчатая вещества . .		100	4.000
Снаряды для 75		100	4.000
Тяжелые снаряды		100	9.000

Число орудій имѣвшихся во французской арміи.

Пушекъ въ 75	100	3.000
Тяжелыхъ орудій	100	2.400

Только благодаря этой интенсивной работѣ французскихъ заводовъ, французской арміи удалось не только отстоять Парижъ и Вердэнъ и приковать къ траншеямъ на западномъ фронтѣ $\frac{2}{3}$ германской арміи, но и нанести рядъ тяжелыхъ ударовъ многомилліоннымъ нѣмецкимъ войскамъ, несмотря на то, что за спиной этихъ войскъ стояли самые крупные металлургическіе и военные заводы въ мірѣ съ Круппами и Тиссенами во главѣ. Болѣе того, такъ какъ нѣмецкая армія на западномъ фронтѣ держалась оборонительной тактики, наступающимъ французскимъ войскамъ для взятія каждаго метра земли приходилось расходовать въ 10—20 разъ болѣе снарядовъ, чѣмъ нѣмецкимъ, отсиживавшимся отъ непріятели въ глубинѣ траншей и выползавшимъ наружу лишь въ критическую минуту, для отраженія непріятельскаго натиска. И все же, при этомъ колоссальнымъ расходованіи снарядовъ и прочаго боевого матеріала, французская военная индустрія оказалась въ силахъ снабжать орудіями, снарядами, авіонами, автомобилями не только русскую, но и сербскую, итальянскую, бельгійскую, румынскую, и португальскую арміи. Далѣе, несмотря на потерю Бассейна Бріей, потерю лишившую Францію ежегодной добычи руды въ 18 милліоновъ тоннъ, Франція послала въ теченіе войны сырое желѣзо въ Англію.

II.

Развитіе Французской промышленности въ теченіе послѣднихъ десятилѣтій.

Итакъ, въ теченіе первыхъ двухъ съ половиной лѣтъ войны Франція обнаружила въ области производства боевого матеріала поразительную индустриальную энергію. Но само собой разумѣется, что военная индустрія не виситъ въ воздухѣ. Въ каждой странѣ она тѣсно связана прежде всего съ индустріей металлургической, дѣтищемъ которой она является, затѣмъ съ общимъ уровнемъ производительныхъ силъ въ странѣ. И это одно должно навести на мысль, что въ распространенныхъ наканунѣ войны утвержденіяхъ, будто Франція является „гнилой“, погибающей экономически страной и т. д., заключалось не меньше преувеличенія, чѣмъ въ обычныхъ до войны разглагольствованіяхъ о моральномъ вырожденіи французовъ, объ ихъ развращенности, легкомысліи, пустотѣ, упадкѣ энергіи и т. п. Въ одной изъ частей своей знаменитой серіи романовъ „Жанъ Кристофъ“ именно въ (*Dans la maison*) Романъ Ролланъ, устами друга Жана Кристофа, Оливье протестуетъ противъ тѣхъ, кто видитъ во французскомъ народѣ вырождающуюся, любящую лишь удовольствія и наслажденія націю и кто изучаетъ Францію, знакомясь лишь со всякаго рода политиканами, прожигателями жизни, бесполезными существами, которыми кишитъ Парижъ, какъ и всѣ другія столицы. Подобно тому, какъ Виргилій велъ Данте, Оливье ведетъ за руку Жана Кристофа и на вершину французской жизни и въ ея низы и показываетъ

295555
Кристофу истинную Францію. На самой вершинѣ горы Кристофъ видѣлъ великихъ ученыхъ, математиковъ и философовъ, равнодушныхъ къ всякому страданію, неспособныхъ ни къ какому разочарованію, слушавшихъ съ закрытыми глазами „молчаливый концертъ душъ, великую и тонкую гармонію чиселъ и формъ“, и глядя на этихъ великановъ мысли и духа, совершенно свободныхъ отъ всякихъ предрассудковъ, отъ всякаго категорическаго императива, Жанъ Кристофъ начинаетъ чувствовать, какъ у него, считавшаго себя самымъ свободнымъ существомъ на землѣ, начинаетъ кружиться голова. У подножія и на склонахъ горы Жанъ Кристофъ видѣлъ геройское меньшинство, которое борется за едухотворяющую вѣру, видѣлъ тѣхъ, кто ведетъ священную войну противъ невѣжества, болѣзни, нищеты, видѣлъ людей, одержимыхъ горячкой изобрѣтеній, видѣлъ Прометеевъ и современныхъ Икаровъ, завоевывающихъ огонь и воздушныя пространства, видѣлъ всѣхъ тѣхъ, кто ведетъ гигантскій бой науки противъ побѣждаемой природы. А въ самомъ низу насколько только можетъ узрѣть человѣческій взоръ Жанъ Кристофъ видѣлъ обработаннымъ каждый клочекъ земли: вдоль дорогъ, по краямъ болотъ, на склонахъ скалъ, на поляхъ битвъ, у развалинъ, равнины и горы Франціи представляли одинъ цвѣтущій, обработанный садъ европейской цивилизации то несравненное очарованіе, которое исходило отъ этого сада, являлось результатомъ не только плодородія французской почвы, но и упорныхъ усилій неутомимаго народа, народа—труженника, который испоконъ вѣковъ не переставалъ обрабатывать мать сыру-землю...

И несомнѣнно, что если бы многіе изъ тѣхъ, кто

говорять объ экономическомъ вырожденіи Франціи, могли бы стоя подобно Жану Кристофу на вершинѣ, однимъ взоромъ окинуть картину индустриальной эволюціи Франціи за послѣдніе 15 лѣтъ и увидѣть ея сотни фабрикъ и заводовъ, возникшихъ въ теченіе нынѣшняго столѣтія, ея ново — открытые желѣзные рудники, ея новыя гидроэлектрическія станціи, тѣснящіяся у подножія альпійскихъ горъ, ея удивительныя подземныя дороги, пересѣкающія Парижъ и т. д., эти наблюдатели, вчера только плакавшіеся о гибели великой страны, поняли бы, что Франція менѣе всего является страной экономическаго „декаданса“. *Франція развивалась медленно, чѣмъ Германія и С. Штаты, но все же она двигалась впередъ и объ экономическомъ застоѣ Франціи не можетъ быть и рѣчи.* Нижеслѣдующія таблицы покажутъ намъ всю необоснованность утвержденія объ экономическомъ вырожденіи Франціи.

Длина желѣзныхъ дорогъ въ важнѣйшихъ странахъ.

Въ километрахъ.

Страны	1890 г.	1911 г.	Увеличеніе
С. Штаты . . .	268.409	396.860	44,6 ⁰ / ₁₀₀
Германія . . .	42.869	61.936	42,6 ⁰ / ₁₀₀
Франція . . .	36.895	50.232	33,9 ⁰ / ₁₀₀
Англія . . .	32.297	37.647	16,4 ⁰ / ₁₀₀

Итакъ, мы видимъ, что хотя Франція по быстротѣ развитія своей желѣзно-дорожной сѣти отставала отъ Германіи, но за то шла впереди Англіи. По густотѣ сѣти Франція наканунѣ войны лишь немного отставала отъ Германіи. На 100 квадратныхъ километровъ во Франціи приходилось $9\frac{1}{2}$ километровъ жел. дорогъ, въ Германіи $11\frac{1}{2}$. По отношенію же къ численности

населения, Франция по развитію своей желѣзно-дорожной стѣи идетъ впереди Германіи и является первой страной среди великихъ европейскихъ державъ. Такъ во Франціи на каждые десять тысячъ жителей приходится 12,5 километра, въ Германіи 9,5, въ Великобританіи 8,3.

Производство чугуна (въ тысячахъ тоннъ)

Страны	1887	1911	Прирость въ%
Германія . . .	4,024	15,574	276,6 ⁰ / ₀
С. Штаты . . .	6,520	24,028	268,05 ⁰ / ₀
Франція . . .	1,568	4,411	181,3 ⁰ / ₀
Англія . . .	7,681	10,033	30,6 ⁰ / ₀

Добыча угля (бураго и каменнаго).

Милліоны тоннъ.

Страны	1886 г.	1911 г.	Прирость въ %
С. Штаты	103,1	450,2	336,6 ⁰ / ₀
Германія	73,7	234,5	218,1 ⁰ / ₀
Франція	19,9	39,3	97,5 ⁰ / ₀
Англія	160,0	276,2	72,6 ⁰ / ₀

Производство стали (въ 1000 тоннъ).

Страны	1886 г.	1910 г.	Прирость въ %
Германія	954,6	13,696,6	1,335,0 ⁰ / ₀
С. Штаты	2,604,6	26,512,4	910,3 ⁰ / ₀
Франція	427,6	3,390,3	692,9 ⁰ / ₀
Англія	2,403,2	6,106,8	154,1 ⁰ / ₀

Хлопчатобумажное производство.

Число веретенъ.

Страны	1890 г.	1914 г.	Прирость въ %
Германія	5,000,000	11,404,944	128,1 ⁰ / ₀
С. Штаты	15,497,300	31,519,766	103,4 ⁰ / ₀
Франція	4,914,547	7,400,400	50,6 ⁰ / ₀
Англія	44,504,819	55,971,501	25,8 ⁰ / ₀

Итакъ мы видимъ, что по темпу развитія своей металлургической и хлопчатобумажной промышленности, Франція въ теченіе послѣднихъ трехъ десятилѣтій отставала лишь отъ Германіи и С. Штатовъ и шла впереди „владычицы морей“ Англій. Интересны также и данныя о развитіи французской внѣшней торговли.

Внѣшняя торговля важнѣйшихъ государствъ.
(Ввозъ и вывозъ).

(По нѣмецкимъ официальнымъ даннымъ)

Милліоны тоннъ.

Страны	1887 г.	1912 г.	Приростъ въ о/о
Германія	7,806	24,570	214,7 ⁰ %
С. Штаты	7,277	19,995	173,3 ⁰ %
Англія	13,400	28,477	113,1 ⁰ %
Франція	7,360	14,580	98,1 ⁰ %

За послѣдніе десятилѣтіе наканунѣ войны внѣшняя торговля Франціи съ ея важнѣйшими клиентами и поставщиками развивалась слѣдующимъ образомъ:

Импортъ во Францію

Страны	1903 г.	1907 г.	1912 г.	1913 г.
Милліоны франковъ				
Англія	556	883	1,048	1,109
Германія	444	638	999	1,069
С. Штаты	540	761	890	894
Бельгія	325	427	541	556
Россія	302	271	432	458
Англійс. Индія	245	360	356	388

Французскій экспортъ

Страны	1908 г.	1907 г.	1912 г.	1913 г.
Англія	1,192	1,369	1,391	1,456
Бельгія	631	860	1,143	1,108
Германія	513	650	822	867
С. Штаты	254	395	431	423
Швейцарія	241	352	406	406
Италія	172	352	302	302

Итакъ, французская внѣшняя торговля съ важнѣйшими странами развивалась за послѣднее десятилѣтіе безостановочно и сравнительно быстрымъ темпомъ. Конечно, нѣмецкій товарооборотъ развивался гораздо быстрѣе, но во всякомъ случаѣ о застоѣ французской торговли не можетъ быть и рѣчи. Въ частности, если мы остановимся специально на торговлѣ между Франціей и Германіей мы увидимъ по официальнымъ таможеннымъ даннымъ, что германскій импортъ во Францію возросъ за послѣднее десятилѣтіе (1903—1913) съ 444 милл. до 1,069 фр., т. е. на 125%, французскій же экспортъ въ Германію возросъ на 60%.

Въ германскомъ импортѣ во Францію видное мѣсто занимаетъ ввозъ угля на 165 милл. фр. въ 1913 г. Если мы извлечемъ эту цифру изъ общей суммы нѣмецкаго импорта во Францію, останется 904 милл. фр. Въ этомъ случаѣ разница между нѣмецкимъ импортомъ во Францію и экспортомъ изъ Франціи въ Германію сведется къ незначительной цифрѣ 37 милл. фр.

При детальномъ изслѣдованіи товарооборота между Франціей и Германіей, замѣчаешь что обѣ страны обмѣниваются въ своемъ экспортѣ и импортѣ предметами, принадлежащими къ одной и той же категоріи. Какого

блестящаго развитія ни достигла германская химическая индустрія, захватившая міровую гегемонію въ свои руки, все же Франція экспортируетъ и въ Германію свои химическіе фабрикатъ. Вотъ какъ развивался товаро-обмѣнъ химическихъ продуктовъ между обѣими странами въ теченіе послѣдняго десятилѣтія.

Химическіе продукты.

Импортъ изъ Германіи Экспортъ въ Германію

		милліоны франковъ	
1903 г.	. . . . .	24.3	10.0
1907 „	. . . . .	34.7	11.7
1911 „	. . . . .	58.5	31.7
1912 „	. . . . .	61.2	34.0
1913 „	. . . . .	86.7	35.9

Нѣмецкій импортъ химическихъ продуктовъ во Францію увеличился за послѣднее десятилѣтіе на 260⁰/₀, французскій экспортъ въ Германію на 300⁰/₀.

Кромѣ химическихъ продуктовъ Франція вывозитъ въ Германію фабрикатъ хлопчатобумажной и шелковой индустріи, велосипеды, автомобили, разныя издѣлія изъ кожи, такъ называемые „articles de Paris“ и т. д.

Вообще, характерной чертой французскаго вывоза въ теченіе нынѣшняго столѣтія является непрерывное увеличеніе экспорта *фабрикатовъ*.

Вотъ какъ возрасталъ вывозъ фабрикатовъ изъ Франціи на міровой рынокъ въ теченіе послѣдняго двадцатилѣтія.

Экспортъ фабрикатовъ изъ Франціи

въ милліонахъ франковъ.

1895 г. 1793

1900 „ 2069

1905	„	. . . . .	2411
1908	„	. . . . .	2962
1909	„	. . . . .	3136
1912	„	. . . . .	4160

Подобно тому, какъ мы это наблюдаемъ въ Германіи, во французскомъ экспортѣ все болѣе видную роль играютъ фабрикатъ. Это одно свидѣтельствуесть о непрерывномъ ростѣ французской фабричной промышленности.

Итакъ, объ упадкѣ французской жизни не можетъ быть и рѣчи. Въ 1869 г. на голову населенія во Франціи приходилось внѣшняго товарооборота 165 фр., *нынѣ* *приходится* 480 фр. Въ Германіи на голову населенія приходится нынѣ 400 фр., внѣшней торговли, стало быть меньше, чѣмъ во Франціи. Конечно, эти двѣ послѣднія цифры отнюдь не свидѣлствуютъ о томъ, будто Франція по развитію своей торговли идетъ впереди Германіи, нѣтъ эти цифры лишь подчеркивають всю необоснованность утвержденій объ экономическомъ „вырожденіи“ Франціи.

III.

Причина экономической отсталости Франціи во второй половинѣ минувшаго столѣтія.

Франція послѣдней четверти XIX вѣка и истекшаго періода XX столѣтія является страной, безостановочно развивавшейся во всѣхъ проявленіяхъ экономической жизни. Этотъ промышленный прогрессъ является предвѣстіемъ цѣлой экономической революціи, которая, при благоприятныхъ условіяхъ, должна превратить Францію

въ величайшую промышленную державу въ міръ и дать ей возможность снова занять то блестящее положеніе въ ряду другихъ державъ, которое она занимала когда-то.

Любопытно, что перспектива возможнаго превращенія Франціи въ ближайшемъ будущемъ въ величайшую индустриальную державу, въ грознаго конкуррента Германіи на міровомъ рынкѣ была впервые предугадана именно нѣмецкими государственными дѣятелями и учеными, внимательно слѣдившими за всѣмъ тѣмъ, что происходитъ въ сосѣднихъ странахъ. Извѣстный французскій публицистъ Бурдонъ, корреспондентъ Фигаро, въ слѣдующихъ словахъ передаетъ мнѣніе объ экономическомъ будущемъ Франціи, высказанное въ бесѣдѣ съ нимъ почти наканунѣ войны „однимъ выдающимся дѣятелемъ германской имперіи, занимавшимъ самые высокіе посты въ государствѣ“, но пожелавшимъ именно поэтому сохранить свое имя въ тайнѣ:

„Истинное богатство каждой страны заключается въ ея подпочвѣ. До сихъ поръ ошибочно думали, будто подпочва Франціи очень бѣдна. Франція оставалась до послѣдняго времени земледѣльческой страной и нужна была настойчивая бережливость ея населенія, чтобы завоевать Франціи богатство. Но теперь Франція находится наканунѣ переворота, который вовлечетъ ее наряду съ другими современными государствами въ процессъ быстрого превращенія изъ земледѣльческаго государства въ индустриальное. Теперь обнаружено, что Франція обладаетъ углемъ, золотомъ, и что она имѣетъ всѣ шансы сдѣлаться благодаря примѣненію новыхъ способовъ, которыми располагаетъ химія, самымъ богатымъ по количеству находящагося въ ней желѣза, государствомъ въ Европѣ и можетъ быть во всемъ

мірѣ. Это будетъ не эволюція, а настоящая революція. Мы будемъ присутствовать при громадномъ передвиженіи капиталовъ въ индустриальныя предприятия Франціи. Мы увидимъ, какъ Франція, этотъ мировой банкиръ, станетъ ссужать деньги сама себѣ¹⁾.

Эти слова одного изъ руководителей германской имперіи прошли совершенно назамѣченными во Франціи. Да и самъ Бурдонъ приводитъ ихъ какъ бы въ скобкахъ, не придавая имъ очевидно особаго значенія. Между тѣмъ несомнѣнно, что германскій государственный дѣятель правильно охарактеризировалъ тотъ процессъ который уже начинался во Франціи до войны. Въ частности, что касается перемѣшенія капиталовъ во Францію съ цѣлью эксплуатаціи подпочвенныхъ богатствъ этой страны, я въ одной изъ моихъ статей, опубликованныхъ до появленія работы Бурдона, подчеркивалъ—указывая на нѣкоторые ошибочные взгляды Лизиса, автора нащумѣвшей книги „Финансовая олигархія“ — тотъ фактъ, что нѣмецкій капиталъ переходитъ „французскую границу и содѣйствуетъ развитію многихъ отраслей французской промышленности“. ²⁾ Я указывалъ на дѣятельность германской металлургической фирмы Gelsenkirchen Gesellschaft въ департаментѣ Мерты и Мозелля, на эксплуатацію французскихъ подпочвенныхъ богатствъ и созданіе чугуноплавильныхъ заводовъ нѣмецкими капиталами въ бассейнѣ Бріей, въ Нормандіи, въ округѣ Мобежа и т. д.³⁾

1) L'Enigme allemande par Georges Bourdon. Paris 1913. См. стр. 322.

2) «Финансовыя и промышленныя силы Германіи» Современникъ 1911 г., см. стр. 215.

3) См. тамъ же стр. 216.

Такимъ же образомъ нѣмецкій капиталъ содѣйствовалъ развитію французской химической индустріи.

Въ чемъ лежитъ причина экономическаго возрожденія Франціи, начавшагося въ послѣднихъ годахъ минувшаго столѣтія и постепенно преобразующагося въ теченіе истекшаго періода XX вѣка экономическую и социальную структуру этой страны? Многіе экономисты и публицисты ставили передъ собой вопросъ о причинахъ того тяжелаго недуга, которымъ страдала французская индустрія въ теченіе 3-хъ послѣднихъ десятилѣтій минувшаго столѣтія. Почему Франція, бывшая нѣкогда первокласснымъ промышленнымъ государствомъ, занимавшая второе мѣсто послѣ Англіи, съ каждымъ днемъ, въ теченіе послѣдняго тридцатилѣтія минувшаго столѣтія, все болѣе и болѣе теряла свое значеніе на міровомъ рынкѣ и отступала на задній планъ? Сколько разъ и въ русской и въ нѣмецкой, и въ англійской и даже въ самой французской литературѣ приходилось читать мрачныя пророчества о томъ, что Франція, эта великая страна, обладающая громадными капиталами, энергичнымъ и предприимчивымъ населеніемъ, богатая всевозможными дарами природы, обречена на постепенное экономическое вырожденіе, что ей грозитъ печальная участь современной Испаніи, бывшей нѣкогда властительницей морей и первоклассной промышленной державой и нынѣ низведенной на степень промышленной величины 4-го ранга.

Нужно признать, что многочисленныя, появившіяся въ началѣ нынѣшняго столѣтія въ Германіи и Франціи, произведенія, посвященныя изученію французской промышленности, не давали правильнаго отвѣта на вопросъ о причинахъ отсталости Франціи и одновременно блестящаго экономическаго прогресса Германіи, въ теченіе

ніе послѣднихъ десятилѣтій. Такъ, извѣстный французскій писатель Jules Huret въ своей талантливой книгѣ¹⁾ объясняетъ—часто со словъ нѣмецкихъ фабрикантовъ—экономическую отсталость Франціи, ея неспособность конкурировать съ Германіей, неумѣненіемъ французскихъ фабрикантовъ примѣняться къ условіямъ современнаго рынка, незнакомствомъ французовъ съ иностранными языками, отсутствіемъ французскихъ коммивояжеровъ за границей, наконецъ, рутинной и недостаткомъ инициативы у французскихъ предпринимателей съ одной стороны, выдающимися коммерческими способностями, организаторскимъ гениемъ, настойчивостью и энергіей нѣмецкой расы съ другой. Не отрицая значенія всѣхъ этихъ факторовъ, нельзя не видѣть, что всѣ отмѣченные выше недостатки французскихъ промышленниковъ могутъ играть лишь побочную роль въ неудачахъ французовъ на полѣ экономической брани и что сами эти недостатки являются производнымъ болѣе общихъ причинъ. Во всякомъ случаѣ, если становиться въ данномъ вопросѣ на точку зрѣнія „расовой психологіи“, какъ это дѣлаетъ Huret,²⁾ прирожденныхъ, выработанныхъ долгимъ историческимъ процессомъ, „способностей“ той и другой націи къ борьбѣ за всемірный рынокъ, трудно отрицать, что французская нація обладаетъ многими данными, ставящими именно ее въ особенно выгодное положеніе въ войнѣ за промышленную гегемонію. Такъ, въ области техническихъ открытій, изобрѣтеній французы идутъ далеко впереди другихъ націй и въ томъ числѣ нѣмецкой.

1) Jules Huret. En. Allemagne. Rhin et Westphalie. Paris 1907 См. стр. 82, 83, 85.

2) См. стр. 125.

Всѣмъ извѣстны блестящіе успѣхи Франціи, хотя бы въ области военной техники. Здѣсь французскій національный геній сказался во всемъ своемъ блескѣ. Извѣстно, что самое сильное взрывчатое вещество мелинитъ было изобрѣтено по Франціи, равно какъ первая усовершенствованная подводная лодка, далѣе аэропланъ, скорострѣльная пушка¹⁾ и многое другое. Германіи несмотря на ея колоссальный военный бюджетъ, громадное число военныхъ техниковъ, инженеровъ и т. д., съ трудомъ удавалось сравняться въ этомъ отношеніи съ Франціей. И если Германія въ нынѣшней войнѣ особенно въ первый періодъ послѣдней превосходила Францію въ технической области, то не столько въ качественномъ, сколько въ количественномъ отношеніи, противопоставляя каждой французской пушкѣ, каждому пулемету или аэроплану двойное а иногда какъ на примѣръ въ битвѣ при Шарлеруа тройное количество орудій разрушенія. Успѣхи Франціи въ области военнотехнической изобрѣтательности фактъ общепризнанный и бьющій, такъ сказать, въ глаза. Но и въ сферѣ промышленной техники Франція не отстаетъ отъ самыхъ передовыхъ странъ. Громадные французскіе локомотивы и новыя машины, вышедшія изъ мастерскихъ Орлеана и Бельфора, извѣстны во всемъ желѣзнодорожномъ мірѣ своими превосходными качествами, прочностью, изяществомъ отдѣлки и совершенствомъ механизма. Французскіе локомотивы примѣняются даже на англійскихъ и американскихъ желѣзныхъ дорогахъ, правда въ очень незначительномъ количествѣ, такъ

1) До послѣдняго времени въ Германіи не существовало скорострѣльныхъ пушекъ, нѣмецкая пушка — это пушка ускоренной стрѣльбы и только.

какъ разъ имѣется образецъ не такъ ужъ трудно создать копію, тѣмъ болѣе, что — какъ мы сейчасъ укажемъ — производство подобныхъ предметовъ обходится въ Англіи, Германіи и Соединенныхъ Штатахъ гораздо дешевле, чѣмъ во Франціи. Лучшіе французскіе автомобили тоже не имѣютъ себѣ равныхъ въ мірѣ. Но все это долгое время шло мало въ прокъ развитію международной французской торговлѣ. Когда въ 1859 г. французъ Вергоинъ изъ Ліона (черезъ три года послѣ знаменитаго открытія англичанина Перкинса и независимо отъ послѣдняго) изобрѣлъ средство извлекать химическую краску, это не пошло на особую пользу Франціи, наоборотъ дало неимоверно сильный толчекъ нѣмецкой химической индустріи, которая пошла впередъ семимильными шагами и безусловно захватила міровую гегемонію въ свои руки, сдѣлавшись въ то же время однимъ изъ основныхъ источниковъ національнаго богатства Германіи. «1 миллиардъ 600 милліоновъ франковъ годоваго производства, 700 милліоновъ франковъ экспорта, 9000 фабрикъ, 200.000 рабочихъ, 260 милліоновъ фр. заработной платы, таковъ былъ общій годовоіи итогъ нѣмецкой химической индустріи уже въ 1906 г.»¹⁾ Между тѣмъ Франція въ томъ же году экспортировала химическихъ продуктовъ всего на 100 милліоновъ франковъ, причеиъ импортировала (преимущественно изъ Германіи) на 45 милліоновъ фр.

Менѣе всего слѣдуетъ искать причинъ экономической отсталости Франціи въ нѣкоторыхъ чертахъ французскаго національнаго характера. Французы въ общемъ очень энергичны, предприимчивы, способны и при этомъ очень экономичны и бережливы. Каждый

1) Jules Huret. En Allemagne. p. 105.

французъ употребляетъ всѣ усилія, чтобы отложить себѣ копейку про черный день и охотно вкладываетъ свои сбереженія въ болѣе или менѣе выгодныя предпріятія. Хорошо извѣстно, что французы стараются даже имѣть какъ можно меньше дѣтей, или совсѣмъ не имѣть ихъ, лишь бы только не слишкомъ, стѣснить себя и не потерять возможность сдѣлаться рантье, что составляетъ пламенный идеалъ милліоновъ французовъ. Въ виду этого всякое предпріятіе, имѣющее хоть самые малые шансы на успѣхъ можетъ легко найти нужные капиталы во Франціи.

Франція наканунѣ войны была международнымъ банкиромъ. Она легко могла ссужать ежегодно другимъ странамъ болѣе двухъ милліардовъ франковъ. И хорошо извѣстно, что французскіе капиталы не мало содѣйствовали развитію многихъ отраслей нѣмецкой индустріи. Капиталь не имѣетъ отечества. Мы не говоримъ уже о той роли, какую французскій капиталъ игралъ въ дѣлѣ созданія и развитія многихъ промышленныхъ предпріятій въ Швейцаріи, Бельгіи, Италіи, Греціи, Турціи, Россіи, наконецъ, Китаѣ и южной Америкѣ. Эмиграція французскихъ капиталовъ росла съ поразительной быстротой. Французскіе капиталы шли во всѣ части и страны свѣта, ко всѣмъ народамъ и расамъ, притомъ на самыя различныя предпріятія. Можно предвидѣть — предсказывали нѣкоторые французскіе экономисты, что скоро настанетъ время, когда заграничныя французскіе капиталы будутъ превышать по своей общей суммѣ долю, оставшуюся во Франціи. Почему же эти, убѣгающіе за границу капиталы не оставались до послѣдняго времени въ предѣлахъ прекрасной Франціи, не шли на поднятіе и развитіе отечественной промышленности?

Основная причина промышленной отсталости Франціи въ теченіе послѣдней половины XIX вѣка заключалась въ бѣдности ея углемъ и годнымъ для утилизаціи желѣзомъ. Если Англія, несмотря на все болѣе и болѣе грозную конкуренцію С. Штатовъ, Германіи и т. д., удержала свое первенствующее положеніе въ міровой торговлѣ и промышленности, это объясняется прежде всего неисчерпаемыми запасами угля и желѣза, который находится въ распоряженіи Великобританіи. Уголь и желѣзо представляютъ, такъ сказать, позвоночный хребетъ могучаго промышленнаго организма Великобританіи. Пока Англія богата углемъ, этимъ хлѣбомъ промышленности, пока паровая сила является основнымъ двигателемъ фабричнаго механизма, до той поры владычица морей имѣетъ много шансовъ удержать за собой гегемонію въ міровой промышленности, „ибо“ положеніе, которое занимаетъ та или другая страна въ ряду промышленныхъ государствъ опредѣляется той ролью, которую эта страна играетъ въ міровой добычѣ угля и желѣза.“¹⁾ Равнымъ образомъ, если Германія такъ быстро пошла впередъ въ промышленной области это объясняется прежде всего нетронутыми до послѣдняго времени богатствами ея подпочвы. Ея угольные копи, неуступающія по своему богатству англійскимъ, ея желѣзные руды, расположенныя вблизи фабрикъ и заводовъ, дали ей возможность создать въ мгновеніе ока, какъ бы изъ ничего, могучую металлургическую судостроительную и т. д. промышленность, способную успѣшно бороться съ любымъ противникомъ на всемірномъ рынкѣ. Какъ храмъ Дагона, могучее индустріальное зданіе германской имперіи покоится на

¹⁾ Ed. Lozé. Les charbons britanniques et leur épuisement. Paris 1900. Ch. Berengor éditeur.

двухъ колоннахъ. Одной изъ этихъ колоннъ являются германскія угольныя копи, другой — ея желѣзныя рудники. Степень развитія тяжелой промышленности представляетъ собой какъ бы барометръ, по состоянiю котораго можно почти съ математической точностью судить о положенiи всѣхъ остальныхъ отраслей индустрии въ данной странѣ. Между тѣмъ именно въ добычанiи угля Францiя идетъ позади всѣхъ отсталыхъ первоклассныхъ промышленныхъ государствъ.

Наканунѣ войны добыча угля въ различныхъ странахъ выражалась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Добыча угля въ 1913 г.

Страны	Тонны
С. Штаты (уголь и антрацитъ) . . .	565.076.000
Англія	286.000.000
Германія (не считая бураго угля) . .	192.000.000
Францiя	40.129.000
Бельгія	22.842.000

Въ 1913 г. Францiя потребила 63 милліона тоннъ угля такъ что пришлось импортировать изъ за границы 22 милліона тоннъ, что составляетъ болѣе 50% ея собственной добычи. Въ среднемъ Францiя съ трудомъ извлекаетъ ежегодно изъ собственныхъ копей $\frac{2}{3}$ необходимаго ей угля. Такимъ образомъ Францiя вынуждена покупать уголь за границей, главнымъ образомъ въ Англии, Бельгiи, Германіи. Въ 1913 г. Францiя ввезла угля на 531 милл. фр. Понятно какія серьезныя пертурбации влечетъ за собой при неблагопріятныхъ обстоятельствахъ эта зависимость Франціи отъ сосѣднихъ странъ въ продуктѣ первой необходимости. Недохватка угля въ 10—15% на французскомъ рынкѣ влекла за собой вздорожаніе пѣны втрое, какъ это произошло въ 1900

г. во время такъ называемой „угольной паники“, а это порой даже въ мирное время вызывало временное закрытіе заводовъ.

Тщательныя статистическія изслѣдованія французскаго, англійскаго и бельгійскаго официальныхъ учрежденій даютъ возможность установить болѣе или менѣе точно цѣны на уголь за 20-лѣтіе 1885—1905 г.

Въ теченіе 1885—1905. Франція ежегодно переплачивала въ среднемъ на каждой метрической тоннѣ угля на 36% дороже, чѣмъ Германія и на 45% дороже, чѣмъ Англія. Понятно въ какое невыгодное положеніе это обстоятельство ставило французскую индустрію. Сильныя колебанія въ цѣнѣ на уголь, его необычайное порой вздорожаніе влекло за собой часто закрытіе фабрикъ и заводовъ.

Наканунѣ войны средняя цѣна на уголь въ Англіи, Германіи, Франціи и Бельгіи выражалась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Средняя цѣна тонны угля въ 1912 г. на мѣстѣ производства.

Англія	11 фр.	25 „
Германія	13 „	15 „
Франція	15 „	63 „
Бельгія	16 „	56 „

Итакъ, въ 1912 г. французскіе капиталисты платили за тонну угля въ среднемъ на 40% дороже чѣмъ англійскіе капиталисты и на 20% дороже чѣмъ нѣмецкіе. Въ нѣкоторыхъ областяхъ Франціи эта разница была еще выше — 50—60% по сравненію съ цѣной въ Англіи и 30—40% по сравненію съ Германіей. Во время войны цѣна тонны угля равнялась 120, 140, 180 фр. и достигала потомъ 200 фр. Такимъ образомъ, француз-

скимъ капиталистамъ приходилось платить за уголь въ пять, семь, восемь разъ дороже чѣмъ ихъ англійскимъ и нѣмецкимъ коллегамъ.

И въ производствѣ металловъ Франція значительно отставала отъ остальныхъ промышленныхъ государствъ. По добыванію желѣза Франція занимала въ теченіе періода 1870—1900 г. иногда 4-ое мѣсто, иногда 5-ое, и ей приходилось ввозить ежегодно $\frac{1}{3}$ потребляемаго желѣза. Равнымъ образомъ и по производству чугуна стали Франція шла далеко позади первоклассныхъ промышленныхъ государствъ.

Послѣ этого становится понятнымъ, почему Франція не имѣла возможности успѣшно конкурировать на всемірномъ рынкѣ въ производствѣ предметовъ, предназначенныхъ для массоваго потребленія, для покупателя средняго достатка. Французскіе автомобили, локомотивы, вагоны, земледѣльческія орудія, всѣ фабрикаты ея обрабатывающей индустріи, начиная съ гигантскихъ паровозовъ и кончая маленькими гвоздями и винтиками, неизбѣжно должны были стоить значительно дороже, чѣмъ продукты нѣмецкой индустріи. Поэтому Франція вынуждена была сосредоточить свое вниманіе преимущественно на производствѣ предметовъ роскоши и вообще товаровъ высшаго качества, могущихъ имѣть лишь ограниченный сбытъ. Казалось, что только въ этой области Франція, благодаря выработанному вѣками художественному вкусу ея населенія, имѣетъ шансы еще на долго держать за собой первенствующее положеніе. Однако и въ этой сферѣ Франціи начинала грозить серьезная опасность со стороны Германіи, Англій, С. Штатовъ, съ каждымъ днемъ дѣлавшихъ все большіе успѣхи въ производствѣ предметовъ моды и роскоши. Такимъ образомъ, начинало

казаться, что французская индустрія покоится на очень зыбкомъ фундаментѣ и все громче раздавались голоса о неизбежномъ экономическомъ вырожденіи Франціи, о ея дальнѣйшемъ вытѣсненіи съ международнаго рынка всѣми другими странами. Но Франція была спасена отъ экономическаго застоя и вырожденія, благодаря одному великому научному открытію, которое сыграло колоссальную роль въ исторіи міровой индустріи французской въ особенности.

* * *

IV. Развитие французской металлургической промышленности.

Я указалъ, что главной причиной экономической отсталости Франціи въ теченіе 2-ой половины XIX столѣтія являлась бѣдность Франціи двумя первичными матеріалами индустріи, углемъ и пригоднымъ для утилизации желѣзомъ. Собственно говоря, французская подпочва крайне богата желѣзными рудниками, но французское желѣзо содержитъ въ себѣ фосфоръ. Фосфоръ же, подобно сифилитической или туберкулезной бактеріи, заражающей человѣческой организмъ, сильно ухудшаетъ качество желѣза. Фосфоръ, дѣлаетъ металлъ ломкимъ и потому уже при однопроцентномъ содержаніи фосфора прокатка становится невозможной. А такъ какъ французская подпочва изобилуетъ именно желѣзными рудниками, богатыми фосфорно-кислыми солями, обладаніемъ этимъ желѣзомъ оказывалось совершенно бесполезнымъ для Франціи. Такимъ образомъ неудивительно, что Франція въ теченіе 2-ой половины XIX столѣтія отставала отъ первоклассныхъ государствъ въ борьбѣ за міровую гегемонію, и ея экономическое

развитіе давало поводъ говорить о „вырожденіи“ этой страны. Къ счастью для Франціи, наука, которой до сихъ поръ не удалось убить туберкулезную или сифилитическую бактерію, сумѣла не только парализовать вредное дѣйствіе микроба, убивавшаго полезныя качества желѣза, но сдѣлать утилизацію желѣзныхъ рудъ, богатыхъ фосфоромъ, особенно выгодной. При современныхъ способахъ переработки чугуна на желѣзо и сталь получается побочный продуктъ „томасовы шлаки“, содержащій отъ 12% до 18% фосфорной кислоты и представляющій большую цѣнность въ качествѣ предмета удобрения.

Своимъ экономическимъ перерожденіемъ въ теченіе нынѣшняго столѣтія Франція не въ малой степени обязана научнымъ трудамъ одного англійскаго социалиста Сиднея Джильхриста Томаса. Роль Томаса въ исторіи металлургіи вообще и экономическаго прогресса Франціи въ частности настолько велика, что ее не отрицають даже многіе консервативные и реакціонные писатели этой страны. Такъ, только недавно, извѣстный французскій депутатъ Энжеранъ, главный сотрудникъ *L'Echo de Paris* опубликовалъ въ „Correspondant“ органѣ иезуитовъ, интересную статью, одна глава которой носитъ слѣдующій заголовокъ: „Comment un socialiste fit la fortune des metallurgistes“ (Какъ социалистъ создалъ богатства металлургистовъ.) Биографія этого социалиста крайне интересна.

Въ 1875 г. въ Лондонѣ жилъ бѣдный клеркъ, Томасъ Джильхристъ, посѣщавшій по вечерамъ для своего самообразованія курсы металлургіи. Томасъ былъ пораженъ тѣмъ фактомъ, что грандіозныя залежи желѣзной руды, содержащей фосфоръ, оказываются бесполезными для чловѣчества за неумѣніемъ удалить

вредоносный фосфоръ изъ драгоценнаго металла, являющагося базой современной индустрии. Томасъ зналъ, что были сдѣланы многія попытки удалить фосфоръ или изъ руды или изъ чугуна, получаемаго изъ этой руды, но что всѣ эти попытки оказывались безуспѣшными. Еще въ 30—40 годахъ XIX вѣка было установлено путемъ химическихъ анализовъ, что причиной ломкости чугуна является присутствіе фосфора, но удалять его при выплавкѣ чугуна въ доменѣ не умѣли. Въ 1878 г. Томасу Джильхристу удалось напасть на идею удаленія фосфора изъ желѣза путемъ нагрѣванія содержащаго фосфоръ чугуна въ ретортахъ (конверторахъ) изъ доломита, представляющаго по своему химическому составу, главнымъ образомъ, соединеніе углекислаго магнія съ углекислымъ кальціемъ, $Mg CO_2 + Ca CO_2$, къ которымъ примѣшаны небольшія количества кремнезема, воды, угольной кислоты и пр. ¹⁾

Томасъ Джильхристъ сообщилъ свое открытіе своему двоюродному брату Джильхристу, химику на чугуноплавильномъ заводѣ въ Блинавонѣ. Тотъ произвелъ опыты, давшіе прекрасные результаты. Послѣ этого Томасъ взялъ патентъ на свое открытіе не только въ Англіи, но и на всемъ континентѣ и въ С. Штатахъ. Способъ Томаса вошелъ въ науку подъ названіемъ «Томасовскаго основнаго способа» или „Основнаго процесса“ Томаса и Джильхриста. Томасовы шлаки—прекрасное удобреніе, получающееся въ качествѣ побоч-

¹⁾ Интересующійся читатель найдетъ подробности о Томасовскомъ основномъ способѣ переработки чугуна на желѣзо и сталь въ прекрасной работѣ магистра В. К. Агафонова, «Современная техника», см. «Итоги науки въ теоріи и на практикѣ», т. III, стр. 256—261. Изданіе Т-ва «Міръ». Москва.

наго продукта при примѣненіи томасовскаго основного способа, идетъ въ продажу подъ названіемъ *томасовской фосфорной муки*.¹⁾

Въ 1878 г. Томасъ изложилъ сущность своего открытія въ „Iron and steel institute“, но никто не придавъ значенія этому открытію. Томасъ записался для прочтенія лекціи о своемъ открытіи на Парижской международной выставкѣ, но лекція эта за недостаткомъ времени, была отложена. Однако визитъ во Францію сыгралъ громадную роль въ исторіи открытія Томаса. Во время посѣщенія заводовъ Крезо, Томасъ имѣлъ возможность въ случайномъ разговорѣ изложить свой способъ крупному англійскому металлургу Виндзору Ричардсу.²⁾ Послѣдній пришелъ въ восторгъ отъ открытія Томаса и произвелъ опыты въ грандіозномъ масштабѣ на своихъ колоссальныхъ заводахъ въ Кливлендѣ. Опыты дали блестящіе результаты. Нѣмецкія металлургическія фирмы Круппъ и Бохумъ пытались оспорить значеніе открытія Томаса, но ихъ критика разбилась передъ лицомъ очевидныхъ фактовъ. Это была настоящая научная и экономическая революція, вызванная слабымъ, уже умиравшимъ отъ тяжелой болѣзни юношей.

По справедливому замѣчанію Б. Агафонова, результаты примѣненія Тамасовскаго основного способа представляютъ необыкновенно яркій примѣръ того, какъ чисто теоретическое научное соображеніе превращается иногда въ техническое открытіе громадной важности и производитъ колоссальный переворотъ во всей міровой индустриі.

¹⁾ См. «Итоги науки», т. III, стр. 267.

²⁾ Correspondant. 1916. Сентябрь.

Въ экономической исторіи человѣчества начиналась великая революція, принесшая колоссальные барыши металлургистамъ, но личная жизнь Томаса была уже разбита. Въ силу цѣлаго ряда причинъ Томасъ не могъ продать своего патента въ Англійи и онъ былъ счастливъ, когда ему удалось продать право эксплуатаціи своего открытія въ Бельгіи за 50 фунт. стерлинговъ, т. е. за 450 рубл. Едва получивъ эту сумму, Томасъ побѣждалъ купить себѣ пальто и бутылку шампанскаго. Посредникъ, купившій право на эксплуатацію открытія Томаса, соглашался уступить патентъ за 800.000 франковъ французскимъ капиталистамъ, но не столкнувшись съ послѣдними, продалъ этотъ патентъ германскимъ капиталистамъ за 3.000.000 фр.

Черезъ нѣсколько мѣсяцевъ, Томасъ страдавшій туберкулезомъ скончался въ Парижѣ 34 лѣтъ отъ роду. Къ этому времени уже многіе капиталисты старались купить патенты на открытія Томаса. Томасъ полагалъ, что его открытія могутъ принести въ конечномъ счетѣ колоссальные доходы его наслѣдникамъ, и въ своемъ завѣщаніи, онъ выразилъ свою твердую волю, чтобы за исключеніемъ ренты, достаточной для обезпеченія его жены и матери, всѣ остальные суммы, полученныя отъ продажи его патентовъ, пошли „на улучшение доли рабочихъ“.

Смертные останки этого благороднаго социалиста покоятся въ Парижѣ на кладбищѣ Пасси. Надъ могилой Томаса подымается скромный памятникъ изъ бѣлаго мрамора со слѣдующей надписью: „Памяти Сиднея Джильхриста Томаса, нѣжно любимаго сына отъ покойнаго Вильяма Томаса и жены послѣдняго Меллиценты. Родился 16 Апрѣля 1850 г., умеръ 1. февраля 1885 г. Онъ велъ славную борьбу“.

Да, Томасъ Джильхристъ, — по своему, вель героическую борьбу за будущее челоуѣчества. Могила его заброшена, и ни одинъ изъ металлургистовъ, нажившихъ миллионы на открытіи Томаса, не подумаль о приведеніи въ порядокъ могилы.

. Открытіе Томаса произвело грандіозный переворотъ въ развитіи металлургіи. Оно дало могучій толчекъ развитію нѣмецкой металлургической промышленности. Нѣсколько цифръ свидѣлствуютъ объ этомъ. Изъ 19.291.920 тоннъ чугуна, добытыхъ въ Германіи въ 1995 г., 12.193.336 добытыхъ по способу Томаса, изъ 18.949.929 тоннъ стали 10.629,697 вышли изъ ретортъ (конверторовъ) Томаса. ¹⁾

Но особенно громадное вліяніе открытіе Томаса имѣло на экономическія судьбы Франціи. Промышленная жизнь Франціи въ теченіе послѣднихъ 15 лѣтъ подверглась, благодаря утилизаціи способа Томаса, полной трансформации. *Неожиданно Франція превратилась въ одну изъ первыхъ металлургическихъ странъ въ мірѣ.* Вообще съ начала XX столѣтія Франція постепенно превращается въ одного изъ важнѣйшихъ экспортеровъ предметовъ для сооруженія. Богатая камнемъ, деревомъ, цементомъ, Франція, съ открытіемъ Томаса, начинаетъ играть роль поставщика желѣза на міровой рынокъ. Желѣзо-первичный матеріалъ, потребленіе котораго растетъ въ современную эпоху съ такой поразительной быстротой, что несмотря на все богатство нашей планеты этимъ металломъ, многіе статистики предопредѣляютъ уже теперь моментъ, когда та или другая страна истощить весь свой запасъ желѣза. Такъ многіе вычисляютъ, что въ 1950 г., т. е. менѣе чѣмъ черезъ 40 лѣтъ, Германія,

¹⁾ Les frontières lorraines et la force allemande, par Fernand Engrand. См. стр. 235.

эта величайшая металлургическая страна въ Европѣ, истощитъ весь свой запасъ желѣза. Вотъ почему Германія такъ заинтересована въ отнятіи у Франціи желѣзнаго бассейна де Бріей¹⁾, открытаго въ 1795 г., т. е. всего за пять лѣтъ до наступленія нынѣшняго столѣтія, и заключающаго въ себѣ не менѣе 2 миллиардовъ тоннъ желѣза.

Потребленіе желѣза различными странами въ 1912 г. опредѣлялось въ слѣдующихъ цифрахъ:

Страны	Тонны
С. Штаты	61.157.000
Германія и Люксембургъ	43.544.000
Англія	21.400.000
Франція	12.290.000
Россія	6.570.000
Бельгія	6.311.000
Австро-Венгрія	4.950.000
Канада	1.900.000
Швеція	1.178.000
Италія	589.000
Испанія	350.000
Итого	<u>160.239.000</u>

Въ 1913 г. по вычисленіямъ французскаго инженера Трибо-Лапьера (Tribot-Laspierre) міровая индустрія потребила около 165 милліоновъ тоннъ желѣза.

При все возрастающемъ желѣзномъ голодѣ современной индустріи и перспективѣ истощенія въ недалекомъ будущемъ резервовъ желѣза, вычисленіе желѣзнаго богатства, находящагося въ распоряженіи че-

¹⁾ Подробнѣе о роли бассейна Бріей въ происхожденіи нынѣшней войны см. нашу книгу „Что такое имперіализмъ?“ (Основы имперіалистической политики, кн. II-я).

ловѣчества, представляетъ собой глубокой интересъ. Въ 1910 г. Международный геологическій конгрессъ произвелъ анкету, въ результатъ которой желѣзные богатства важнѣйшихъ странъ были опредѣлены въ слѣдующихъ цифрахъ:

Страны	Желѣзная руда	Вѣсь желѣза, заклю- чающагося въ рудѣ
	Милліоны тоннъ.	
Германія	3.600	1270
Франція	3.300	1.140
Англія	1.300	455
Швеція	1.158	740
Россія	865	387
Испанія	711	349
Норвегія	367	124
Австро-Венгрія	284	103
Люксембургъ	270	90
Греція	100	45
Прочія страны	77	30
Итого въ Европѣ		4.733
Америка	9.855	5.154
Африка	125	75
Азія	260	156
Австралія	136	74
Всего на земномъ шарѣ		10.192

Какъ мы видимъ, Европа оказывается крайне богатой желѣзомъ по сравненію съ другими континентами. Слѣдуетъ оговориться, что прочіе континенты, въ особенности, азіатскій и африканскій, еще почти

совершенно не изучены, и если во время войны были открыты совершенно новыя, неизвѣстныя до той поры, залежи руды въ итальянской Сардиніи и даже во Франціи, не трудно себѣ представить, какія желѣзныя богатства можно будетъ найти на черномъ и желтомъ континентѣ, особенно, въ Срединной имперіи. Поэтому объ истощеніи міровой добычи желѣза пока еще преждевременно говорить. Вообще желѣзная руда изобилуетъ на поверхности земли въ большемъ количествѣ, чѣмъ какой-бы то ни было другой продуктъ подпочвы. Можно сказать безъ преувеличенія, что наша планета представляетъ собой не земной, а *желѣзный шаръ*.

Переходя къ Европѣ, мы видимъ, что здѣсь по желѣзному богатству далеко впереди другихъ странъ идутъ Германія и Франція. Въ дѣйствительности, *въ настоящее время Франція по богатству желѣзомъ является первой страной въ Европѣ*, ибо съ 1910 г. во Франціи открыты новыя крайне важныя залежи желѣзной руды, которыя даютъ возможность опредѣлить ея желѣзные запасы въ 3.800 милліоновъ тоннъ, а по нѣкоторымъ вычисленіямъ даже въ 4.100 милліоновъ тоннъ. Такимъ образомъ, Франція заключаетъ въ себѣ $\frac{1}{6}$ часть всего міроваго желѣзнаго богатства исчисляемаго въ 24 милліарда тоннъ. Слѣдуетъ также прибавить, что французская руда, по своему качеству, выше нѣмецкой.

Не трудно себѣ представить, какое вліяніе на экономическія судьбы Франціи должно было имѣть при такихъ ея громадныхъ желѣзныхъ ресурсахъ открытіе Томаса. Съ начала нынѣшняго столѣтія Франція начинаетъ перерождаться въ индустріальномъ отношеніи, и это возрожденіе прежде всего сказывается въ поразительно быстромъ прогрессѣ французской желѣзо-

дѣятельной и вообще металлургической промышленности. Въ то время какъ во второй половинѣ XIX столѣтія добыча желѣза во Франціи колебалась между 2 и 3¹/₂ милліонами тоннъ, съ начала нынѣшняго столѣтія развитіе желѣзной промышленности во Франціи идетъ быстрыми шагами впередъ. Ниже слѣдующая таблица свидѣтельствуетъ о прогрессѣ желѣзной индустріи во Франціи и въ ея колоніяхъ, Алжирѣ и Тунисѣ.

Годы	Добыча руды во Франціи	Добыча руды въ Алжирѣ и Тунисѣ
	Тысячи тоннъ.	
1875	2.506	557.
1885	2.318	419
1895	3.680	318
1905	7.395	569
1910	14.806	1.432
1911	16.639	1.489
1912	19.160	1.668
1913	21.714	1.926

Эти цифры ставятъ Францію на положеніе третьей желѣзной державы въ мірѣ, какъ видно изъ нижеслѣдующей таблицы.

Добыча желѣза въ 1912 г.

Страны	Тысячи тоннъ
С. Штаты	59.489
Германія	27.200
Франція	19.160
Англія	13.790
Испанія	9.133
Россія	8.209

Въ 1913 г. Франція, вмѣстѣ съ Алжиромъ и Тунисомъ, произвела 24 милліона тоннъ желѣза. Полагаютъ, что къ 1920 г. ежегодная добыча желѣза во Франціи достигнетъ 30 милліоновъ тоннъ.

Расцвѣтъ французской желѣзной индустріи начинается съ 1902 г. съ момента эксплуатаціи бассейна де Бріей.

Вотъ какъ увеличивалась добыча желѣза въ этомъ бассейнѣ въ теченіе послѣднихъ десятилѣтій и пропорція добываемаго въ этомъ бассейнѣ металла по отношенію къ количеству металла, извлекаемаго во всей Франціи.

Добыча руды въ департаментѣ Марты и Мозеля.

Годы	Тысячи тоннъ	о/о къ количеству руды, добытой во всей Франціи
1872	1.009	36
1892	2.928	79
1902	4.129	82
1912	17.731	91
1913	19.500	91

Само собой разумѣется, что это поразительно быстрое развитіе желѣзной промышленности въ бассейнѣ Бріей повело къ полному преобразованію этой области. Здѣсь выросли изъ земли новыя деревни, и весь край закипѣлъ новой жизнью. Въ Максевиллѣ, Жарвиллѣ, Лонгви, Понт-Муссонѣ, Омекурѣ и т. д. возникли десятки грандіозныхъ чугуно-плавильныхъ, сталелитейныхъ и т. п. заводовъ. Неудивительно, что этотъ край, промышленному оживленію котораго не мало содѣйствовалъ и германскій капиталъ, работавшій здѣсь совмѣстно съ французскимъ, привлекъ къ себѣ жадные

взоры нѣмецкихъ аннексионистовъ, мечтающихъ объ аннексіи бассейна де Брией¹⁾.

Благодаря необычайно быстрому развитію своей желѣзо-дѣлательной промышленности Франція съ каждымъ годомъ экспортировала все болѣе и болѣе желѣзной руды за границу.

Вотъ какъ росъ экспортъ руды изъ Франціи въ теченіе нынѣшняго столѣтія:

Годы	Экспортъ въ тысячахъ тоннъ
1900	327
1905	1.356
1908	2.384
1910	4.895
1911	6.176
1912	8.324
1913	9.746

Начиная съ 1900 г. экспортъ руды изъ Франціи увеличился въ 30 разъ.

Параллельно съ увеличеніемъ добычи желѣзной руды росло и производство чугуна. Въ 1895 г. производство чугуна во Франціи равнялось 2.000.000 тоннъ, въ 1900 г. — 2.700.000, а въ 1912 г. — 5.000.000 тоннъ. За три года 1910, 1911, 1912 ежегодное производство чугуна увеличилось на 500.000 тоннъ, а въ 1913 г. на 400.000 тоннъ.

Въ соотвѣтствіи съ возрастаніемъ добычи руды и производства чугуна быстро росла во Франціи и собственно сидерургическая промышленность, т. е. сталелитейная, какъ видно изъ слѣдующей таблицы:

¹⁾ О нѣмецкихъ аннексионистскихъ планахъ см. „Что такое империализмъ?“

Годы	Производство стали
	Тысячи тоннъ
1900	1.565
1903	1.840
1905	2.255
1910	3.413
1911	3.837
1912	4.428
1913	4.635

За послѣднее десятилѣтіе съ 1903 по 1913 г. производство стали во Франціи увеличилось на 152%. За этотъ періодъ только бельгійская сталелитейная промышленность нѣсколько быстрее, чѣмъ французская, выросши на 154%. Производство стали въ Германіи за этотъ же періодъ увеличилось всего на 118%, С. Штатовъ на 115%, Россіи на 100%, Австро-Венгріи на 97%, Англии на 52%.

Такимъ образомъ французская металлургическая промышленность развивалась съ поразительной быстротой въ теченіе нынѣшняго столѣтія. Само собой разумѣется, что параллельно съ развитіемъ этой индустріи росъ процессъ концентраціи капиталовъ въ этой промышленности. Въ то время какъ въ 1875 г. во Франціи числилось 383 металлургическихъ предпріятія, въ 1912 г. послѣднихъ числилось всего 208, хотя производство желѣза и стали за этотъ періодъ увеличилось въ пять разъ, поднявшись съ 900.000 тоннъ до 5 милліоновъ тоннъ. Въ то время какъ въ 1875 г. средняя производительность одного завода равнялась 2.350 тоннъ, въ 1912 г. она равнялась почти 22.000 тоннъ, увеличившись почти въ десять разъ. Всѣ

эти металлургическія предпріятія объединены нынѣ въ одинъ могучій синдикатъ. Французскія металлургическія предпріятія такъ богаты финансовыми средствами, что они въ отличіе отъ германскихъ металлургическихъ заводовъ, болѣе или менѣе независимы отъ банковъ. Одинъ статистикъ вычислилъ, что изъ громадной суммы капиталовъ, затраченныхъ съ 1900 г. французскими металлургистами на расширеніе старыхъ предпріятій и созданіе новыхъ, всего 6% затраченныхъ суммъ было доставлено банками, ¹⁾

V. Утилизациа гидравлической силы во Франціи. (бѣлый уголь).

Изъ всего сказаннаго выше мы видимъ насколько неосновательно весьма распространенное мнѣніе объ экономическомъ застоѣ или тѣмъ болѣе вырожденіи Франціи. Въ теченіе нынѣшняго столѣтія французская индустрія и торговля развивались очень быстро и Франція превратилась въ одну изъ сильнѣйшихъ металлургическихъ странъ въ мірѣ. До сихъ поръ расцвѣту Франціи въ экономическомъ отношеніи сильно мѣшаетъ недостатокъ угля въ странѣ. Однако въ теченіе нынѣшняго столѣтія сдѣланы серьезныя попытки увеличить угольныя богатства самой Франціи и съ этой цѣлью были произведены серьезныя геологическія изслѣдованія, которыя не остались безрезультатными.

¹⁾ Замѣтимъ, что многія французскія металлургическія предпріятія даютъ баснословные доходы. Акціи фирмы Lens, стоившія въ 1850 г. 300 фр., стоятъ нынѣ 180.000 фр. каждая и даютъ по 4.200 фр. дивиденда на акцію. Акціи фирмы Vicaux, стоившія когда-то 400 фр., котируются нынѣ по курсу около 2.000.000 фр. и даютъ дивиденда 4.500 фр. на акцію. Въ Германіи нѣтъ металлургическихъ предпріятій, которыя приносили бы подобные доходы.

Такъ, въ 1903, 1904, 1905 г. были открыты залежи угля въ Энли, въ Леменилѣ, въ Аттонѣ, въ Понт-а-Муссонѣ и въ другихъ мѣстахъ французской Лотарингіи. Въ 1907 г. открыты залежи угля въ департаментѣ Падде-Кале. Геологическій конгрессъ въ Торонто опредѣлилъ угольные резервы Франціи въ 17.483 милліона тоннъ, т. е. почти въ 17 милліардовъ тоннъ. Во многихъ мѣстахъ Франціи бурый уголь лежитъ на глубинѣ 1 метра, т. е. его можно добывать подъ открытымъ небомъ. Къ сожалѣнію, устарѣлое французское законодательство объ угольныхъ копяхъ мѣшаетъ эксплуатаціи этихъ ново-открытыхъ подпочвенныхъ богатствъ.¹⁾

Но если Франція даже бѣдна чернымъ углемъ, зато она богата другимъ даромъ природы, именно водяной силой, такъ называемымъ „бѣлымъ углемъ“ (Houille blanche.) Благодаря гористой поверхности значительной части французской территоріи, ея влажному климату, Франція обладаетъ такимъ количествомъ гидравлическихъ силъ, какъ ни одно изъ европейскихъ странъ и Швейцаріи. По вычисленію гидравлическаго отдѣла при французскомъ земледѣліи водяная сила, которой обладаетъ Франція, опредѣляется въ 9.200.000 лошадиныхъ

¹⁾ Замѣтимъ здѣсь, что разсужденія Туганъ-Барановскаго о бѣдности Россіи углемъ по нашему неубѣдительны. Во Франціи изысканія угольныхъ богатствъ производились такими выдающимися геологами, какъ Никлесь, Виленъ и Бержеронъ и эти изысканія уже дали положительныя результаты, хотя они начаты недавно. А какія изысканія производились у насъ за послѣдніе годы съ примѣненіемъ новѣйшихъ способовъ открытія подпочвенныхъ богатствъ? Взгляды Туганъ-Барановскаго слишкомъ пессимистичны. Европейскій континентъ и въ томъ числѣ Россія, обладаетъ колоссальными подпочвенными богатствами и ихъ открытіе будетъ одной изъ неожиданностей ближайшихъ десятилѣтій.

силъ. Примѣненіе этой силы могло бы увелечить, по крайней мѣрѣ, въ 3,4 раза производительную мощь Франціи. Эти статистическія выкладки и выводы, вытекающія изъ нихъ, не относятся къ области фантазій и несбыточныхъ мечтаній. Примѣненіе гидравлической силы уже превращаетъ съ поразительной быстротой отсталую недавно Швейцарію въ новую Бельгію. И въ самой Франціи многія мѣстности, недавно пустынные покинутыя своими обитателями, быстро заселяются и оживають. Грозные потоки, опустошавшіе эти мѣстности, становятся теперь для послѣднихъ источникомъ богатства. Въ долину Романше (департаментъ Сены и Луары) многочисленныя фабрики и заводы, возникшіе недавно, буквально тѣснятся другъ около друга. У подножія горъ, недалеко отъ многочисленныхъ водопадовъ, возникаютъ новые химическіе заводы, фабрики для приготовленія ацетилена и т. д. Франція много пострадала въ XIX вѣкѣ благодаря бѣдности углемъ. Теперь передъ этой великой страной открывается вмѣстѣ съ дальнѣйшимъ процессомъ въ области электричества и примѣненія гидравлической силы новая эра экономическаго возрожденія и быстрого поступательнаго шествія по пути капитализма.

Водная сила, приводя въ движеніе турбины (раньше водяное колесо) вырабатываетъ въ связанномъ съ турбиной генераторѣ электрической токъ, который затѣмъ можетъ быть переданъ въ любой центръ, отстоящій отъ источника дешевой энергіи, каковой является энергія благаго угля, на десятки и сотни верстъ. И использованіе какого нибудь мощнаго источника гидравлической энергіи даетъ возможность какъ бы по мановенію волшебнаго жезла, оживить цѣлую область и создать новый промышленный районъ, Утилизациа благаго

угля создаетъ не только дешевую движущую силу, но и недорогую свѣтовую энергію. Въ настоящее время уже 250 городовъ во Франціи и въ Алжирѣ освѣщаются ацетиленомъ, продуктомъ, свѣтовая сила котораго въ 15 разъ превосходитъ силу газа, добываемаго изъ угля. Въ одной изъ сказокъ изъ тысячи и одной ночи, рассказывается, какъ волшебникъ въ нѣсколько часовъ создаетъ въ совершенно пустынной мѣстности великолѣпный дворецъ, гдѣ тысячи неизвѣстно откуда появившихся слугъ ожидаютъ прихода невѣдомаго имъ господина, героя сказки. Это чудо совершается на нашихъ глазахъ во многихъ мѣстностяхъ южной Франціи, правда не въ одну ночь, а въ нѣсколько лѣтъ.

Водяная сила, бѣлый уголь, это не только основа электричества, но и химіи. Аллюминій, аммоніакъ, ацетиленъ, азотная кислота, карбурозумъ, карбидъ кальція, хлораты, натріи и т. д. вотъ продукты, которые создаетъ все въ большемъ и большемъ количествѣ электро-химическая индустрія Франціи. Франція наряду съ Америкой идетъ во главѣ всѣхъ странъ въ дѣлѣ завоеванія водяной силы. Весь обширный горный районъ, простирающійся отъ женевского озера до Средиземнаго моря, сдѣлался, благодаря возведенію гидроэлектрическихъ станцій очагомъ быстро развивающейся промышленности. Въ высокихъ Альпійскихъ долинахъ появились *электро-металлургическіе заводы*, производящіе различные сплавы желѣза, стали и алюминія. Къ нимъ присоединились *электро-химическіе заводы*, изготовляющіе взрывчатые вещества, фосфоръ и всѣ упомянутые выше продукты. Благодаря этому же появленію дешевой электрической силы въ данномъ районѣ создалось и двинулось впередъ производство бумаги и бумажной массы изъ дерева. Въ 1911 г. французскія

альпійскія гидро-електрическія станціи давали енергію 475.000 лошадиныхъ силъ. Изъ нихъ 250 тысячъ силъ шло на металлургію, 155 тысячъ—служили источникомъ свѣта и движущей силы для городовъ на 200 километровъ въ окружности, для Тулона, Марсея, Сентъ-Этьена и т. д. 60 тысячъ лошадиныхъ силъ шло на химическіе заводы. Въ 1915 г. французскія альпійскія гидро-електрическія станціи давали енергію въ 600 тысячъ лошадиныхъ силъ. Вся же гидро-електрическая сила, эксплуатируемая французской индустріей въ этомъ году опредѣлялась въ 1 милліонъ паровыхъ лошадиныхъ силъ. Во многихъ мѣстахъ Франціи практикуется соединеніе двухъ источниковъ енергіи бѣлаго и чернаго угля. Это соединеніе съ полнымъ успѣхомъ осуществлено, на примѣръ, въ департаментѣ Дубсъ на границѣ Швейцаріи, въ мѣстечкѣ Этюпсъ, гдѣ двѣ электрическія станціи перерабатываютъ и распредѣляютъ по всему округу электрическую енергію, полученную съ каменно-угольныхъ копей Роншана и гидро-електрической станціи въ Рефренѣ, двухъ пунктовъ, находящихся въ 70 километровъ одинъ отъ другого: Въ настоящее время различныя европейскія государства распредѣляются въ слѣдующемъ порядкѣ эксплуатируемой ими гидравлической силы.

Франція	1.000 000	Н. Р.
Норвегія	920.000	„
Италія	565.000	„
Швеція	480.000	„
Германія	340.000	„
Испанія	300.000	„
Швейцарія	213.000	„
Англія	30.000	„
Венгрія	20.000	„

Франція идетъ во главѣ всѣхъ европейскѣхъ странъ въ дѣлѣ использованія водяной силы. Она распола- гаетъ въ этомъ отношеніи безконечными ресурсами, которые даютъ основаніе надѣяться на возможность необычайнаго экономическаго прогресса Франціи въ бли- жайшемъ будущемъ. 1).

Обладая неисчерпаемыми запасами желѣза и бѣлымъ углемъ, основой электричества 2) и химіи, Франція имѣетъ всѣ шансы превратиться въ недалекомъ буду- щемъ въ величайшую промышленную державу и сыг- рать колоссальную роль въ великомъ научномъ и индустриальномъ движеніи надвигающихся десятилѣтій.

1) Россія также обладаетъ значительными гидравлическими богатствами. По мнѣнію профессора Боголѣпова использованіе важнѣйшихъ источниковъ гидравлической энергіи могло бы сохра- нить 255 милліоновъ пудовъ каменнаго угля, замѣнить трудъ нѣ- сколькихъ милліоновъ рабочихъ. См. «Русская Воля» 1916 г. № 9.

2) Уже теперь 7.000 коммунъ во Франціи пользуются электри- ческимъ освѣщеніемъ. Во Франціи числится болѣе 2.000 электри- ческихъ заводовъ. Капиталь, вложенный въ эти предпріятія пре- вышаетъ 1 милліардъ франковъ. Marius Richard, Liautre Revanche. Paris. 1916 См. стр. 184.

ГЛАВА ВТОРОЯ.

Колоніальная политика и промышленное развитіе Франціи.

§ 1. Вліяніе слабаго прироста населенія на промышленный прогрессъ страны.

Въ теченіе послѣднихъ двухъ десятилѣтій Франція безостановочно развивалась въ промышленномъ отношеніи и неудержимо шла къ полному эономическому возрожденію. Знаменитое открытіе англичанина Сиднея Джильхриста Томаса, давшее возможность утилизовать для промышленныхъ цѣлей желѣзные рудники, богатые фосфорно-кислыми солями, превратило Францію въ одну изъ первыхъ металлургическихъ странъ въ мірѣ; примѣненіе же гидравлической силы, которой Франція обладаетъ въ такомъ количествѣ, какъ ни одна изъ европейскихъ странъ, дало возможность Франціи отчасти восполнить „бѣлымъ углемъ“ тотъ недостатокъ въ „черномъ углѣ“, который во второй половинѣ XIX вѣка совершенно парализовалъ эономическое развитіе Франціи.

Однако, несмотря на богатство желѣзомъ и „бѣлымъ углемъ“, Франція все же развивалась гораздо медленнѣе, чѣмъ ея грозная соперница на полѣ эономической борьбы—могущественная Германія.

Дѣло въ томъ, что на ряду съ крайне благопріятными условіями—какъ то богатство желѣзомъ, бѣлымъ углемъ, камнемъ, цементомъ, деревомъ и т. д.—мощно содѣйствовавшими промышленному развитію Франціи въ теченіе послѣдняго 25-ти лѣтій, существуютъ факторы отрицательнаго характера, задерживающіе прогрессъ французской индустрии и мѣшающіе ей полному расцвѣту. Первымъ изъ этихъ *отрицательныхъ* условій, задерживающихъ развитіе производительныхъ силъ во Франціи, является отсутствіе для французской промышленности растущаго *внутренняго* рынка. Населеніе Франціи увеличивается очень слабо, и въ этомъ отношеніи никакіе територіальныя захваты въ Африкѣ или Азій не могутъ дать французской промышленности того, что далъ бы ей ежегодный приростъ ея населенія хотя бы на 200—300 тысячъ человекъ, которые несомнѣнно предъявляли бы большій спросъ на фабрики французской индустрии, чѣмъ десятки милліоновъ негровъ или мароканцевъ съ ихъ ничтожными потребностями. Вотъ какъ увеличивалось населеніе Франціи съ 1881 г. до переписи 1911 г.:

Движеніе населенія

Годы	Численность населенія	Число рожденій	Число смертей
1881	37.512.000	—	—
1885	38.110.000	924.558	836.897
1890	38.319.000	838.059	876.505
1895	38.483.000	834.173	851.986
1900	38.873.000	827.297	853.285
1905	39.192.000	807.291	770.171
1910	39.252.000	774.358	703.777

Такимъ образомъ, когда говорятъ объ уменьшеніи населенія во Франціи, не слѣдуетъ понимать эти утверждения въ абсолютномъ смыслѣ, а лишь въ относительномъ. Съ 1875 г. по 1910 г. населеніе Франціи поднялось съ 37 милліоновъ душъ до 39 милліоновъ, возросши, такимъ образомъ, на 8%. Но за этотъ же періодъ населеніе Германіи поднялось съ 42 милліоновъ душъ до 65, увеличившись, такимъ образомъ, на 26 милліоновъ, т. е. на 52%. Не было бы рѣчи объ «уменьшеніи населенія» во Франціи, если бы наряду съ послѣдней, населеніе во всѣхъ другихъ государствахъ, въ Россіи, Германіи, Италіи, Австріи не возрастало съ поразительной быстротой. Но Франція лишь показываетъ другимъ государствамъ ихъ судьбу, ибо цѣлый рядъ симптомовъ доказываетъ, что явленіе уменьшенія дѣторождаемости съ развитіемъ культуры становится общимъ закономъ для всѣхъ странъ. Какъ бы то ни было, какъ показываетъ перепись 1011 г., населеніе Франціи возрастаетъ крайне медленно, въ то время какъ населеніе Германіи увеличивается ежегодно на 900.000 душъ. „Мы проигрываемъ каждый день одну битву, а каждые три года теряемъ по численности населенія новый Эльзасъ“, меланхолично замѣчаетъ депутатъ Lucien Hubert,¹⁾ сравнивая таблицы роста населенія во Франціи и Германіи.

Крайне слабый приростъ французскаго населенія является при данныхъ условіяхъ причиной того, что многія французскія отрасли промышленности, напимѣръ, сидерургія, не находятъ достаточнаго количества квалифицированныхъ рабочихъ, ибо почти всѣ

¹⁾ Lucien Hubert. L'effort allemand. L'Allemagne et la France au point de vue économique, Paris, 1911 CM. p. 47.

иностранные рабочие, занятые во французской индустрии, итальянцы, испанцы, кабилы и т. д., пригодны за недостаткомъ технического образованія, лишь для низшаго труда. Всѣ же квалифицированные рабочие, нѣмецкіе, англійскіе и хотя бы итальянскіе, испанскіе и т. д., неохотно покидаютъ свою родину, ибо они и тамъ находятъ хорошо оплачиваемую работу. Само собой разумѣется, что совершенно въ иномъ положеніи, по сравненію съ Франціей, находится Германія, гдѣ населеніе ежегодно возрастаетъ на 900.000 душъ. Такимъ образомъ, германская индустрія обезпечена, во-первыхъ, непрерывно растущимъ внутреннимъ рынкомъ, увеличивающимся ежегодно почти на 1 миллионъ потребителей, а во-вторыхъ, необходимымъ количествомъ рабочихъ, получившихъ низшее и среднее техническое образованіе. Одно увеличеніе населенія въ теченіе 10—15 лѣтъ даетъ Германской промышленности въ смыслѣ расширенія рынка несравненно больше, чѣмъ даетъ французской индустріи вся колониальная имперія Франціи, ибо, что само собой разумѣется, не можетъ быть сравненія между покупательной силой нѣмецкаго или французскаго гражданина и какого-нибудь чернокожаго обитателя Африки.

* *
* *

§ 2. Имперіализмъ и непроизводительные расходы.

Наряду съ слабымъ приростомъ населенія, вторымъ и болѣе важнымъ факторомъ, задерживающимъ прогрессъ французской промышленности, является колониальный имперіализмъ, захватная политика Франціи отвлекающая миллиарды франковъ отъ эксплуатаціи

безграничныхъ подпочвенныхъ богатствъ метрополіи, отъ необходимыхъ затратъ на оборудованіе ея портовъ, углубленіе ея рѣкъ, сооруженіе новыхъ каналовъ къ совершенно непроизводительнымъ расходамъ въ какомъ-нибудь Мадагаскарѣ, въ Томбукту, въ Сенегалѣ и т. д. Въ этомъ отношеніи, изучая вліяніе захватной французской политики въ Африкѣ и Азіи на развитіе производительныхъ силъ въ метрополіи, мы можемъ повторить съ *извѣстными ограниченіями* въ примѣненіи къ Франціи тѣ строки, которыя мы когда-то писали по отношенію къ Россіи, а именно:

„Вся наша (русская) политика территоріальныхъ захватовъ явилась страшнѣйшимъ тормазомъ для развитія нашей промышленности, каторжнымъ ядромъ на ея ногахъ. Колоссальные расходы на всю эту политику авантюръ, безумные затраты на трансманджурскую и сибирскую желѣзную дорогу, на Портъ Артуръ и Дальній, на Средне-Азіатскія затѣи, на интриги въ Персіи, Китаѣ, Тибетѣ и т. д. легли тяжкимъ бременемъ на крестьянство и пролетаріатъ, крайне ослабили покупательную силу внутренняго рынка, отвлекли миллиарды рублей отъ крайне необходимыхъ затратъ внутри Европейской Россіи и этимъ самымъ надолго задержали экономическое развитіе послѣдней... Въ то время какъ тамъ на Дальнемъ Востокѣ съ американской быстрой возникаетъ какой-нибудь городъ Дальній, прозванный такъ остроумно городомъ Лишнимъ, и Европейской Россіи такіе важные приморскіе центры, какъ Одесса, которые при другихъ условіяхъ могли бы сдѣлаться важнѣйшими пунктами міровой торговли, хирѣютъ только потому, что правительство не желаетъ затратить для этой цѣли нужныхъ миллионовъ; во всей странѣ, по всѣмъ ея областямъ не хватаетъ желѣзныхъ

дорогъ, элеваторовъ, такъ что ежегодно сотни и сотни тысячъ пудовъ хлѣба гниютъ на станціяхъ, товары залеживаются и теряютъ значительную часть своей цѣнности, затѣмъ, прежде судоходныя рѣки мелѣютъ, каналы, проведеніе которыхъ является настоятельной потребностью времени, красуются десятки лѣтъ только въ проектахъ инженеровъ, и русская промышленность, сдавленная въ тискахъ абсолютизма, задержанная въ своемъ поступательномъ движеніи этой раззорительной для страны политикой захватовъ, бьется какъ раненая птица и не можетъ развернуть своихъ крыльевъ, тѣнь отъ которыхъ, при друиыхъ условіяхъ, покрыла бы собой значительную часть земною шара¹⁾.

Не слѣдуетъ думать, будто только русская захватная политика приводила къ затратамъ милліоновъ рублей на затѣи въ родѣ созданія города, остроумно прозваннаго *Лишнимъ*, будто только русскій имперіализмъ, даже какъ будто расширяя рынки, становится поперекъ развитія производительныхъ силъ страны, роста ея промышленности. И Франція создала много городовъ „Лишнихъ“, въ различныхъ частяхъ своей колониальной имперіи, Франція строила въ Африкѣ и Азіи совершенно бесполезныя желѣзныя дороги, заранее обреченныя на полную экономическую бесплодность и отягощавшія лишь бюджетъ метрополіи (см. о такихъ дорогахъ во французскихъ колоніяхъ, въ Суданѣ, въ Сенегалѣ, въ Алжирѣ и т. д. нашу книгу „Великіе желѣзнодорожныя и морскіе пути будущаго“ стр. 21—22). И въ этомъ отношеніи различіе между русской захватной политикой и французскимъ коло-

¹⁾ См. нашу работу, *Волонтеръ*, Русско-Японская война. (Причины, ходъ и послѣдствія) стр. 179—180. Петербургъ 1905.

ніальнымъ имперіализмомъ носить лишь количественный, а не качественный характеръ. Само собой разумѣется, что колониальная политика III-ей республики менѣе богата всякаго рода уродливыми явленіями, чѣмъ политика отсталой Россіи, во всякомъ случаѣ, губительное вліяніе французскихъ колоній на развитіе метрополіи представляетъ собой фактъ, который не можетъ оспариваться мало-мальски объективнымъ изслѣдователемъ...

Въ современную намъ эпоху экономической прогрессъ страны немислима безъ грандіозныхъ техническихъ работъ, осуществленіе которыхъ не подѣ силу на отдѣльныхъ капиталистахъ, ни даже цѣлымъ городамъ и общинамъ. Между тѣмъ самъ по себѣ прогрессъ промышленности, развитіе производительныхъ силъ еще не ведутъ къ осуществленію и выполненію грандіозныхъ техническихъ работъ, безъ которыхъ дальнѣйшее движеніе страны оказывается немислимымъ. За періодъ времени съ 1879 г. по 1911 г. километрической тоннажъ по французскимъ внутреннимъ воднымъ путямъ возросъ съ 2.024.000.000 до 5.767.000.000 т. е. увеличился на 185%. Между тѣмъ длина судоходнаго пути оставалась почти стационарной (11.440 километровъ въ 1911 г. противъ 10.940 въ 1879 г. ¹⁾). Ясно, что при такихъ условіяхъ развитіе воднаго транспорта должно было сильно тормозиться, и на всѣхъ рѣчныхъ станціяхъ сотни судовъ задерживались на цѣлыя недѣли. Во время войны, въ моментъ угольнаго кризиса, сотни тысячъ тоннъ угля покоились въ баржахъ и шаландахъ, которыя не могли двинуться ни назадъ, ни впередъ. Однимъ словомъ, на французскихъ водныхъ путяхъ происходило то же самое, что у насъ въ Россіи имѣетъ мѣсто и въ мир-

¹⁾ Marius Andre. L'autre revanche. Paris. 1916 см. стр. 86.

ное время на желѣзныхъ дорогахъ, гдѣ ежегодно миліоны пудовъ пшеницы гніють на станціяхъ. На извѣстной стадіи развитія страна, не сооружающая новыхъ портовъ, каналовъ и т. д., обрекается на экономическій застой. Порты, каналы, рѣчные системы играютъ въ экономикѣ страны ту же роль, что вены и артеріи въ человѣческомъ организмѣ и потому непрерывное улучшение этихъ путей сообщенія является основнымъ факторомъ экономического прогресса. Однимъ изъ условій, могущественно содѣйствовавшихъ сказочному развитію промышленности С. Штатовъ, является осуществленіе въ теченіе послѣднихъ десятилѣтій грандіозныхъ работъ по проложенію каналовъ, углубленію и расширенію портовъ, проведенію новыхъ желѣзно-дорожныхъ линій и т. д. Въ этомъ отношеніи С. Штаты, не обремененные милитаризмомъ и маринизмомъ въ европейскомъ масштабѣ, имѣли возможность посвящать такія суммы на техническія сооруженія, о которыхъ не могли и мечтать европейскія правительства. Гигантскія затраты на углубленіе порта Нью-Йорка, на улучшение канала отъ Миссисипи къ Новому Орлеану, на углубленіе порта Бостона, наконецъ, на открытіе Панамскаго канала, обошедшагося до сихъ поръ въ 4 милліарда фр. и являющагося однимъ изъ величайшихъ памятниковъ инженернаго искусства, какой только знаетъ исторія служатъ примѣрами той лихорадочной дѣятельности, которую обнаруживаютъ С. Штаты въ дѣлѣ техническихъ сооруженій и борьбы съ препятствіями, мѣшающими росту производительныхъ силъ страны и развитію торговыхъ сношеній какъ между отдѣльными штатами государства, такъ и съ заморскими государствами. О грандіозномъ характерѣ всѣхъ этихъ работъ можно судить потому,

что при сооруженіи Панамскаго канала американцы извлекли (съ 1904 по 1913) болѣе 150.000.000 кубическихъ метровъ земли, при углубленіи порта Нью-Йорка по послѣднему проекту 42.500.000 кубическихъ метровъ и т. д. Слѣдуетъ прибавить, что всѣ эти работы производятся американцами съ поразительной цѣлесообразностью и плансмѣрностью. Каждый портъ или каждая часть его строится по плану, отвѣчающему той экономической роли, которую долженъ имѣть данная часть его, для того, чтобы операціи разгрузки и выгрузки товара можно было производить съ наибольшей быстротой и экономіей. Портъ для выгрузки и погрузки желѣзной руды долженъ быть устроенъ совершенно иначе чѣмъ портъ для пшеницы или для угля. Между тѣмъ именно въ этомъ отношеніи многіе европейскіе порты страдаютъ существенными недостатками, и важнѣйшіе изъ нихъ, въ родѣ Одессы, Марсели и т. д. являются по своему устройству портами устарѣлыми.

* * *

§ 3 Захватная политика какъ основной факторъ экономической отсталости Франціи.

Въ области великихъ техническихъ сооружений изъ всѣхъ европейскихъ государствъ меньше всего отстаетъ отъ С. Штатовъ по суммамъ, затраченнымъ на углубленіе и расширеніе портовъ, соединеніе рѣчныхъ системъ и т. д. Германія. Такъ съ 1880 г. 1914 г. Германія затратила на улучшеніе и увеличеніе Гамбурга, Бремена и Бремерсгавена около 1 миллиарда марокъ. Между тѣмъ за этотъ же періодъ Франція истратила менѣе половины этой суммы, именно около 500 миллі-

оновъ франковъ на семь своихъ важнѣйшихъ портовъ: Дюнкерхъ, Гавръ, Руэнъ, С. Назерь, Нантъ, Бордо и Марсель. 500 милліоновъ фр. затратъ для улучшенія семи портовъ въ теченіе 35 лѣтняго періода—это очень малая сумма.

Планъ необходимыхъ работъ для подъема экономического благосостоянія Франціи и облегченія ея промышленнаго прогресса былъ выработанъ уже 40 лѣтъ тому назадъ Гамбеттой и Фрейсине. Этотъ планъ такъ и носитъ названіе “Программы публичныхъ работъ Фрейсине и Гамбеты”. Эта программа, предусматривавшая оборудованіе французскихъ портовъ въ соответствии съ прогрессомъ мореходства въ то время, проведеніе новыхъ каналовъ и улучшеніе старыхъ, была значительно урѣзана парламентомъ, а затѣмъ начатыя работы были вовсе прерваны. *Наиболѣе яркимъ свидѣтельствомъ отсталости Франціи въ области техническихъ сооруженій и общественныхъ работъ, безъ осуществленія которыхъ немислимо нормальное развитіе страны служитъ тотъ фактъ, что, до сихъ поръ реализована лишь малая часть программы Фрейсине, выработанная въ 80-хъ годахъ прошлаго столѣтія (1879).* Въ началѣ нынѣшняго вѣка (1903 г.) сенаторъ Пьеръ Бодень, бывший министръ общественныхъ работъ, выработалъ болѣе скромную программу, для осуществленія которой требовалось, по вычисленіямъ Бодена, всего 362.450.000 фр. Но законъ 22 Дек. 1903 г. сократилъ и эту скромную программу, ограничивъ расходы для ея осуществленія суммой въ 176.900.000 фр. Однако, можно было, по крайней мѣрѣ, надѣяться, что Франція, наконецъ, приступаетъ къ быстрому осуществленію плана работъ, объединенныхъ руководящей идеей. Но даже въ 1909 г. еще не было сдѣлано ни одного удара лопатой, чтобы приступить

къ началу этихъ работъ, а въ 1910 г. программа Бодена была окончательно похоронена.

За нѣсколько лѣтъ до нынѣшней войны (1911) извѣстный знатокъ вопроса, Мариусъ Ришаръ, снова вступилъ съ программой, въ основу которой были положены идеи проекта Гамбетты - Фрейсине. Ришаръ доказывалъ, что Франція не сумѣетъ бороться съ успѣхомъ за свое положеніе на мировомъ рынкѣ и обречена на тяжкія пораженія на полѣ экономической борьбы, если не будутъ радикальнымъ образомъ улучшены ея порты и созданы удобные коммуникаціонные пути, соединяющіе эти порты съ внутренними областями страны. Основныя линіи проекта Мариуса Ришара заключались въ слѣдующемъ: 1) Улучшеніе судоходства по Сенѣ и превращеніе Парижа въ морской портъ который могъ бы получать грузы прямо изъ сѣверныхъ портовъ въ шаландахъ въ 3.000 тоннъ, въ родѣ тѣхъ, какія циркулируютъ по Рейну, 2) Улучшеніе южнаго канала и бокового канала Гаронны, что дало бы возможность соединить рѣчныя системы южной Франціи съ водными путями остальныхъ областей. 3) Проведеніе Сѣверо-Западнаго кананала, который соединилъ бы желѣзный бассейнъ департамента Мерты и Мозеля съ угольными бассейнами Па-де-Кале и Сѣвера. 4) Улучшеніе судоходства на Луарѣ съ цѣлью созданія воднаго пути отъ С. Назера, порта на Атлантическомъ побережѣ Франціи до Базеля.

Замѣтимъ, что проектъ углубленія Сены и соединенія Парижа удобной рѣчной дорогой съ сѣверными портами Руаномъ и Гавромъ былъ впервые выдвинутъ еще въ 1760 г., т. е. почти 150 лѣтъ тому назадъ. Съ той поры было выработано до 100 проектовъ превращенія Парижа въ морской портъ. Въ пресловутыхъ

„Сahiers генералх“ 1789, мы встрѣчаемъ настоятельныя требованія созданія изъ Парижа морского порта. Бонопартъ въ одной изъ своихъ рѣчей, въ качествѣ перваго консула, произнесъ историческую фразу: „Парижъ, Руэнь, Гавръ составляютъ лишь одинъ городъ, главной улицей котораго является Сена“.

Въ 1910 г., во время подъема Сены, вызвавшаго страшное наводненіе, причинившее колоссальныя убытки проектъ углубленія Сены и превращенія Парижа въ морской портъ снова былъ поставленъ на очередь. Парижскій муниципальный Совѣтъ вотировалъ тогда резолюцію въ пользу реализаціи проекта. Газеты въ одинъ голосъ писали о томъ же. Но все это говорилось и писалось подъ впечатлѣніемъ катастрофы, развившейся надъ столицей. Авторъ лично посѣтилъ въ тотъ моментъ предмѣстья Парижа и былъ потрясенъ размѣрами бѣдствія, постигшаго столицу Франціи и картинами произведеннаго наводненіемъ разрушенія. Во многихъ предмѣстьяхъ улицы были совершенно затоплены и видны, были только крыши, домовъ. Въ другихъ вода доходила до 2-го этажа. Президентъ республики объѣзжалъ *на суднѣ* пострадавшія предмѣстья. Неудивительно, что подъ впечатлѣніемъ всѣхъ этихъ картинъ и бѣгства населенія изъ затопленныхъ мѣстностей въ пощаженные бѣдствіемъ части Парижа, вся печать заговорила о необходимости осуществленія, наконецъ, проектовъ объ углубленіи Сены. Но едва успѣло улечься впечатлѣніе, произведенное страшнымъ бѣдствіемъ, какъ всѣ эти проекты были отброшены правительствомъ и забыты прессой.

И нынѣ во время войны старый проектъ углубленія Сены и превращенія Парижа въ морской портъ снова привлекъ къ себѣ вниманіе страны. Парижскій Муни-

ципальный Совѣтъ вотировалъ въ концѣ 1916 г. болѣе 100 милліоновъ фран. на начатіе при первой возможности работъ по осуществленію проекта, но само собой разумѣется, что во время войны, за недостаткомъ рабочихъ рукъ и строительныхъ матеріаловъ нѣтъ возможности приступить даже къ первоначальнымъ работамъ по реализаціи проекта. А что будетъ послѣ войны съ этимъ "неотложнымъ" проектомъ трудно предугадать, Какъ было возможно французскому правительству въ теченіе предшествующихъ десятилѣтій, особенно за послѣдніе 25 лѣтъ наканунѣ войны думать объ углубленіи Сены, проведеніи каналовъ внутри страны, улучшеніи ея прибрежныхъ портовъ Бреста, Гавра, Марсели-Руана, *когда на очередь и было столько неотложныхъ работъ на Мадагаскарѣ, въ Тонкинѣ, въ Анналиѣ, экваторіальной восточной Африкѣ, наконецъ, въ Марокко.* Нужно было создавать портовые сооруженія въ Казабланкѣ, Сайгонѣ, Бизертѣ, Танжерѣ, и такимъ образомъ, неудивительно, что не было возможности затратить 350 милл. франковъ, чтобы превратить, на примѣръ, Брестъ въ великій французскій транс-атлантической портъ и вмѣстѣ съ тѣмъ въ первый транс атлантической портъ въ Европѣ. Если французскія мореходныя компании играли незамѣтную роль въ сношеніяхъ между Европой съ одной стороны, сѣверной, южной и центральной Америкой съ другой, это объясняется неустройствомъ французскихъ портовъ. Изъ 42 мореходныхъ компаний, совершавшихъ рейсы между Европой и Америкой, было только четыре французскихъ компаний. Изъ 1000 пакетботовъ, которые ежегодно входятъ въ Нью-Йорскій портъ, было только 88 французскихъ, зато 350 англійскихъ, 228 нѣмецкихъ. Изъ 330. 810 пассажировъ перваго и 2 го класса, высадившихся

въ 1910 г. въ Нью-Йоркъ только 21.522, прибыли на французскихъ судахъ, 99.103 на английскихъ и 89.334 на нѣмецкихъ. Нѣкогда было думать о благоустройствѣ Франціи, когда всѣ лишнія средства приходилось расходовать на сооруженіе дорого стоящихъ и порой совершенно бесполезныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Суданѣ, въ Сегалѣ, на Мадагаскарѣ и т. д. ¹⁾

Колоніальная имперія Франціи далеко переросла финансовыя и производительныя силы страны, и это было одной изъ основныхъ причинъ отсталости Франціи. Знаменитая фраза Франклина „Если бы Франція и Англія играли въ кости на свои колоніи, выигралъ бы проигравшій“, остается вѣрной до сихъ поръ, во всякомъ случаѣ по отношенію ко многимъ владѣніямъ современныхъ европейскихъ государствъ. Франція только выиграла бы, какъ міровая держава, если бы она освободилась отъ части своихъ заморскихъ владѣній, во всякомъ случаѣ отъ такихъ колоній, какъ Индо-Китай, Мадагаскаръ и т. д.

Авторъ уже до войны въ статьѣ, «Финансовыя и экономическія силы современной Германіи» доказывалъ, что *условіемъ первой важности, содѣйствовавшимъ паразитально быстрому росту нѣмецкой промышленности, является бѣдность Германіи колоніями.* ²⁾ Не имѣя обширныхъ заморскихъ владѣній, не будучи обременена громадными накладными расходами, связанными съ колониальной политикой, промышленная Германія на-

¹⁾ Объ экономическомъ значеніи этихъ колониальныхъ желѣзныхъ дорогъ см. мою книгу «Великіе желѣзно-дорожные и морскіе пути будущаго» стр. 21, 22.

²⁾ «Современникъ», кн. XII, 1911, См. о томъ же вопросѣ «Великіе желѣзно-дорожные и морскіе пути будущаго». Введение, Экономическій империализмъ.

правила всю свою енергію на развитіе производи-
тельныхъ силъ внутри страны, на эксплуатацію своихъ
колоссальныхъ подпочвенныхъ богатствъ, на углубленіе
и расширеніе рѣкъ, на улучшеніе портовъ, и только
благодаря этимъ колоссальнымъ работамъ въ мирное
время, Германія, начиная со второй половины XIX вѣка
вела съ такимъ успѣхомъ борьбу за міровую гегемонію
съ величайшими промышленными державами и обна-
ружила такую экстраординарную военную и экономи-
ческую мощь въ нынѣшней войнѣ. *Война самымъ на-
гляднымъ образомъ доказала, что обширныя колоніальныя
владѣнія являются сильнѣйшимъ тормазомъ, мѣшающимъ
развитію производительныхъ силъ метрополи, а стало
быть и источникомъ военной слабости государства.* Гер-
манія семимильными шагами шла впередъ въ области
великихъ техническихъ сооруженій, безъ которыхъ
совершенно невозможенъ промышленный прогрессъ въ
современную намъ эпоху. Въ то время какъ Германія
строила все новыя и новыя желѣзно-дорожныя вѣтви,
производила гигантскія работы по сооружеію и рас-
ширенію своихъ портовъ, затрачивая сотни и сотни
милліоновъ франковъ на Гамбургъ, Бременъ и т. д.,
углубляла старые каналы и проводила новые для сое-
диненія рѣчныхъ системъ, Франція въ области техни-
ческихъ работъ стояла на одномъ и томъ же мѣстѣ и
ея порты, ея желѣзныя дороги, ея каналы обрѣтались
въ состояніи, недостойномъ великой страны. Такимъ
образомъ, въ то время, какъ Германія съ поразительной
быстротой развивала свои экономическія силы и пре-
вращалась въ величайшую въ мірѣ промышленную
державу, Франція, несмотря на ея колоссальныя есте-
ственные богатства, на ея желѣзо, на ея гидравлическія
силы, на ея прекрасное географическое положеніе и

т. д. отставала не въ малой мѣрѣ, благодаря своей разнузданной колониальной политикѣ, всѣмъ этимъ тунисскимъ, алжирскимъ, индо-китайскимъ и, наконецъ, марокскимъ авантюрамъ — отъ своей грозной соперницы въ борьбѣ за мировую гегемонію на экономическомъ полѣ. Послѣ того какъ Франція затратила на алжирскую авантюру 4 миллиарда франковъ, ¹⁾ на завоеваніе отдаленнаго Индо-Китая 6 миллиардовъ франковъ, страна вынуждена была выбросить въ началѣ XX столѣтія на Марокскія дѣла болѣе 2 миллиардовъ фр. Само собой разумѣется, что эта раззорительная политика колониальныхъ авантуръ не могла не оказать своего губительнаго вліянія на индустриальное развитіе метрополии и явилась однимъ изъ основныхъ факторовъ промышленной отсталости Франціи и ослабленія ея вліянія на мировомъ рынкѣ.

Но колониальныя авантюры и расходы, связанные съ ними, ослабили не только экономическую мощь Франціи, они повели къ уменьшенію и ея военной мощи. Какъ извѣстно теперь изъ письма генерала Педойи, ²⁾ адресованнаго отъ имени военной комиссіи министру военныхъ дѣлъ Мильерану 19 марта 1915 г. и опубликованнаго впервые въ январѣ 1917 г. въ докладѣ депутата Віолетта по поводу декретовъ, при объявленіи мобилизациі въ началѣ нынѣшней войны. Франціи не хватало нѣсколькихъ милліоновъ ружей, и такимъ образомъ многочисленныя классы резервистовъ

¹⁾ См. статью извѣстнаго французскаго экономиста Поля Леруа Боле въ Обозрѣніи двухъ міровъ (Revue de deux Mondes) 1 Января 1908. стр. 16.

²⁾ См. L'Humanité 15 Января 1917 г., а также другія газеты за то же число. Въ ноябрѣ 1914 г. Франція получила 50.000 ружей зъ Японіи

и территориальной армии, призванные под знамена, тщетно ожидали в течение долгого времени вооружения и обмундировки и, в конце концов, сотни тысяч из них были разсланы по домам. ¹⁾ В первые месяцы войны Франция оказалась неспособной вооружить даже 1.340.900 человек ²⁾ и вынуждена была приобретать ружья в Японии, Италии, Испании и т. д. Равным образом, Французской армии не хватало пулеметов, снарядов, патронов, шанцевых инструментов; да же, у Франции совершенно не было тяжелой артиллерии, автомобильных пушек и т. д.

Когда изучаешь губительное влияние французского колониального империализма на развитие производительных сил Франции, на степень ее боевой подготовки, останавливаешься с изумлением не только перед гением французского народа, перед неисчерпаемыми богатствами Франции, но и перед колоссальным значением в нынешней войне демократических учреждений Франции, которые могущественно содействовали спасению страны от разрома, подобного катастрофе 1871 г. ³⁾

Французская колониальная политика пошла на пользу отдельным группам капиталистов, но она имела губительное влияние на развитие производительных сил страны и явилась одним из важнейших факторов экономической отсталости Франции и ее военной

¹⁾ См. *ibidem*.

²⁾ См. цитированное письмо ген. Педойи.

³⁾ Упомянутый выше доклад Виолетта служит блестящим документом, свидетельствующим о крайне благотворной роли парламентских учреждений в деле подъема оборонительных сил и спасения Франции, от участи, постигшей ее в эпоху Наполеона III.

слабости по сравненію съ Германіей. Послѣдствія пренебрежительнаго отношенія къ развитію производительныхъ силъ въ самой метрополіи, къ улучшенію ея портовъ, ея каналовъ, ея внутреннихъ коммуникаціонныхъ путей сказались самымъ нагляднымъ образомъ въ нынѣшней войнѣ. Несомнѣнно, что Франція могла бы давно выбить нѣмецкую армію изъ французскихъ департаментовъ, если бы поразительная энергія французскихъ войскъ, таланты французскихъ генераловъ, наконецъ, кипучая дѣятельность мобилизованной французской индустріи не парализовались на половину дурнымъ состояніемъ французскихъ рѣчныхъ путей, полной необорудованностью ея портовъ.¹⁾ Транспортный кризисъ, отъ котораго такъ тяжело страдала Франція въ войну 1914—1917 г. явился не въ малой мѣрѣ результатомъ жалкаго состоянія французскихъ портовъ. Когда началась война, пришлось взяться за полное переустройство Гавра, Руэна, С, Назара, Нанта, Бордо, Діеппа, Трепора, Марсели, Байоны, Блейя, Гренвилля и всѣхъ большихъ и малыхъ портовъ Франціи. Повсюду пришлось строить новыя набережныя, приобрести усовершенствованныя машины для погрузки и выгрузки товаровъ, строить амбары для храненія пшеницы, угля, желѣза и т. д., но всѣхъ этихъ спѣш-

¹⁾ Необорудованностью французскихъ портовъ нужно объяснить и то обстоятельство, что французскій торговый флотъ не имѣлъ наканунѣ войны большихъ современныхъ судовъ. Во то время какъ Франція имѣла всего одно торговое судно, съ тоннажемъ выше 15.000 тоннъ, именно France (23.000 тоннъ), Германія и Англія имѣли нѣсколько десятковъ судовъ съ тоннажемъ отъ 18.000 до 22.000 тоннъ. Кромѣ того, съ 1911 по 1914 г. обѣ эти страны выстроили 7 судовъ съ водоизмѣщеніемъ отъ 45.000 до 56.000 тоннъ, какъ напримѣръ, Титаникъ, потонувшій въ 1912 г. и Бри-танникъ, потопленный въ Эгейскомъ морѣ.

ныхъ мѣръ было недостаточно, чтобы удовлетворить гигантски выросшимъ благодаря войнѣ потребностямъ страны въ привозномъ матеріалѣ. Даже на 3-ий годъ войны суда, приходившіе изъ Англiи и Америки, вынуждены были порой ждать цѣлыя недѣли, пока имъ удавалось выгрузиться и уйти обратно. Какъ констатировалъ специалистъ по транспортному вопросу, Жоржъ Прадъ, судно, приходящее въ Гавръ съ грузомъ стали, такъ необходимой для военной индустрии, вынуждено ждать своей очереди minimum 10 дней. 1) Въ моментъ тяжкаго угольнаго кризиса, сократившаго дѣятельность французскихъ заводовъ, въ Руэнѣ на Сенѣ стоятъ имобилизованными 1.200 баржъ и шаландъ, нагруженныхъ углемъ. 2) Равнымъ образомъ, во многихъ портахъ Франціи бесплодно покоятся сотни тысячъ и милліоны тоннъ угля, которые нельзя доставить въ фабричные города Франціи, въ виду жалкаго состоянія ея рѣчныхъ путей и каналовъ. Въ теченіе послѣднихъ мѣсяцевъ въ Англiи откладывается въ резервъ для Франціи по 2.000,000 тоннъ угля въ мѣсяць, которые невозможно въ данный моментъ доставить въ мучительно страдающую отъ угольнаго голода Францію вслѣдствіе перегруженности ея портовъ и дурного сос-

1) Вообще же суда, прибывающіе въ Гавръ, ждутъ своей очереди больше времени. Какъ было обнаружено сенатской комиссіей, засѣдавшей въ мартѣ 1916 г., одно судно, прибывшее въ Гавръ 9 Февраля могло подойти къ набережной только 1 Марта, т. е. черезъ 20 дней, а затѣмъ, выгрузка длилась, конечно, нѣсколько дней. Другое судно, прибывшее 7 Февр., подошло къ набережной лишь 24 Февраля. Третье судно, прибывшее 28 Февраля, не было разгружено еще 18 Марта и т. д. См. L' Echo de Paris 31 Mars 1916.

2) См. Le Temps 4. Janvier. 1917.

тоянія ея коммунікаціонныхъ путей отъ этихъ портовъ внутрь страны.

Транспортный кризисъ, вызвавшій „угольный голодъ“, который началъ особенно остро чувствоваться во Франціи въ концѣ 1916 г. и началъ 1917 г., сильно повліялъ на производительность военныхъ заводовъ Франціи.¹⁾ Какъ извѣстно, не только въ провинціи, но въ самомъ Парижѣ недостатокъ угля повелъ или къ сокращенію производительности или къ временному закрытію многихъ заводовъ, работающихъ на армію, что вызвало въ нѣкоторыхъ случаяхъ беспорядки и манифестаціи со стороны пролетаріевъ, требовавшихъ работы и хлѣба, какъ это случилось, на примѣръ, 23 Января 1917 г. въ Парижѣ.²⁾ Недостатокъ въ топливѣ, поведшій къ ослабленію производительности военныхъ заводовъ, былъ причиной недостатка въ снарядахъ, который особенно остро чувствовался во Франціи въ зиму 1916—1917 г., то есть какъ разъ въ тотъ моментъ, когда центральныя державы обрушились всѣми своими силами на несчастную Румынію и когда болѣе энергичная дѣятельность англо-французскихъ войскъ на западномъ фронтѣ могла бы облегчить положеніе Румыніи, втянутой въ войну союзниками, не рассчитавшими своихъ силъ. Французская пресса достаточно ярко подчеркнула въ рядѣ статей вліяніе „угольнаго кризиса“ на ослабленіе работы военныхъ заводовъ. Между тѣмъ не можетъ быть никакого сомнѣнія въ томъ, что этотъ „угольный кризисъ“, такъ отразившійся на пониженіи

¹⁾ См., напр., статью «La crise du charbon et les munitions de guerre» («Угольный кризисъ и снаряды») въ «Temps» 11 Janvier 1917 и многочисленныя статьи на ту же тему въ органахъ французской печати за Января 1917 г.

²⁾ Le Temps 24 Janvier 1917

производительности французскихъ заводовъ во время войны, явился результатомъ плохого оборудованія французскихъ рѣкъ и каналовъ. Какъ указалъ депутатъ Шарль Лебукъ въ своей рѣчи 30 Января 1917 г. о причинахъ „угольного кризиса“, въ то время какъ въ Парижѣ все населеніе и индустрія страдали отъ недостатка угля, въ Руэнѣ находилось 1200 шаландъ и баржъ, нагруженныхъ углемъ и не могшихъ двинуться ни взадъ, ни впередъ“. Въ Ноябрьѣ 1915 г. въ Руэнѣ было имобилизовано всего 156 шаландъ, 4 Ноября 1916 г. число шаландъ съ углемъ равнялось уже 829, 15 ноября это число возросло до 1028, а черезъ мѣсяць 15 Декабря 1916 г. достигло уже 1298 шаландъ.¹⁾ Итакъ, въ то время какъ въ Парижѣ угольный кризисъ обострялся, и во всей Франціи заводы останавливались или сокращали рабочее время за недостаткомъ топлива, въ нѣкоторыхъ пунктахъ Франціи уголь скоплялся все въ большемъ и большемъ количествѣ. Въ Руэнѣ, находящемся въ нѣсколькихъ километрахъ отъ Парижа, запасы угля, лежавшіе въ 1 300 баржахъ, опредѣлялись въ 40.000 вагоновъ или въ 400.000 тоннъ. Главная причина угольного кризиса заключалась въ транспортномъ кризисѣ и прежде всего въ дурной организаціи *французскихъ рѣчныхъ путей*. И Шарль Лебукъ былъ безусловно правъ, когда, указывая на „парадоксальный фактъ“ скопленія громадныхъ запасовъ угля въ Руэнѣ и другихъ пунктахъ Франціи и одновременный острый недостатокъ топлива, парализовавшій работу военныхъ заводовъ во всей Франціи, онъ подчеркнулъ, что причина зла лежитъ въ организаціи и дурномъ состояніи транспорта во-

¹⁾ Journal officiel. seance du 30 Janvier 1917.

обще и *рѣчною* въ особенности“. 1) Или вотъ какъ сотрудникъ Тэмпръ Габріель Алфо описываетъ положеніе въ департаментѣ Сены и Уазы въ октябрѣ 1916 г.:

„Департаментъ Сены и Уазы зависитъ по распредѣленію угольныхъ секторовъ отъ копей Па-де-Калэ. Въ этомъ бассейнѣ уголь скопляется громадными горами вокругъ рвовъ въ условіяхъ худшихъ, чѣмъ въ нашихъ портахъ. Никто не забираетъ этого угля и не распредѣляетъ его, за отсутствіемъ средствъ транспорта. Чтобы бороться съ первыми зимними холодами матери и дѣти, учителя и ученики (въ департаментѣ Сены и Уазы) собрали и принесли домой всѣ остатки лѣса. Тщетная палліатива! Въ 131 коммунахъ школы и благотворительныя учрежденія остаются безъ огня. Чтобы получить 10.000.000 тоннъ угля, необходимаго департаменту, администрація префектуры основала, по примѣру Парижа, финансовое общество съ капиталомъ въ 150.000 фр., но уголь все не приходитъ. Нищета, обоюдная нищета, стонъ, горькій и обоюдный стонъ какъ тѣхъ, кто долженъ распредѣлять уголь, такъ и тѣхъ, кто долженъ его получать. Гдѣ находится уголь? Почему онъ лежитъ тамъ, гдѣ въ немъ нѣтъ нужды? Почему онъ не тамъ, гдѣ его требуютъ бѣдные люди, гдѣ въ немъ чувствуется острая потребность. Угля, угля, угля!“ 2)

Это было въ октябрѣ, а въ январѣ, во время невиданныхъ морозовъ, какихъ Франція не знала въ теченіе послѣднихъ 30 лѣтъ, недостатокъ угля давалъ себя особенно остро чувствовать. Правительство оказалось вынужденнымъ сократить движеніе поѣздовъ,

1) Journal officiel, Chambre des Deputés. Seance du 30 Janvier 1917 p. 190.

2) Temps 31 Octobre 1916.

закрыть театры, концерты и синема въ теченіе четырёхъ дней въ недѣлю, ограничить потребление газа въ частныхъ домахъ и въ магазинахъ, издать декретъ о закрытіи всѣхъ кафе въ 8^{1/2} часовъ вечера и т. д. Но все это не могло спасти страну отъ послѣдствій тяжкаго угольнаго кризиса, роковымъ образомъ отозвавшася на производительности національной индустрии и военной въ особенности. Только послѣ окончанія войны можно будетъ опубликовать, сколько французскихъ фабрикъ, заводовъ и мастерскихъ временно закрылись въ 1916—1917 г. за отсутствіемъ топлива и освѣщенія, сколько фабричныхъ предприятий сократили волей-неволей рабочій день и какъ вообще угольный кризисъ отозвался на военномъ положеніи, на успѣхахъ французскаго оружія въ борьбѣ съ нѣмецкой арміей, засѣвшей въ Бельгіи и десяти департаментахъ сѣверной Франціи.

За десятилѣтія мирнаго періода Франція мало заботилась объ улучшеніи судоходства своихъ рѣкъ, проведеніи новыхъ каналовъ и лучшемъ оборудованіи старыхъ. Поглощенные заботами о новыхъ и новыхъ территоріальныхъ приобрѣтеніяхъ правящіе классы Франціи не имѣли ни времени, ни свободныхъ средствъ, чтобы позаботиться объ оборудованіи рѣкъ и каналовъ метрополи. За это роковое упущеніе Франціи пришлось поплатиться и многими лишними мѣсяцами и мѣсяцами войны и многими лишними десятками милліардовъ, которые были бы сохранены, если бы во время были бы затрачены въ десять разъ меньшія суммы. И теперь мы слышимъ голоса многихъ видныхъ французскихъ экономистовъ, которыя откровенно говорятъ, что Франція много выиграла бы, если бы она ликвидировала свои колоніи и направила избытокъ своихъ капиталовъ,

своей энергіи, своей инициативы — который шелъ до сихъ поръ въ области, лежащія у тропика Рака и Козерога,—въ „непочатыя области“ самой метрополіи въ ея богатую подпочву, изобилующую неисчерпаемыми дарами. И эти экономисты иллюстрируютъ свои совѣты ссылкой на тотъ фактъ, что Германія, бѣднѣйшая изъ всѣхъ первоклассныхъ державъ по богатству колоніями, уступающая въ этомъ отношеніи даже какой-нибудь Голландіи или Португаліи, была въ состояніи вызвать на бой пол-міра и вести 3 1/2 года побѣдоносную войну, только благодаря тому, что въ мирное время она направила весь избытокъ своихъ капиталовъ и энергіи на эксплуатацію и поднятіе производительности „подпочвы“ самой метрополіи, менѣе богатой, однако, чѣмъ подпочва Франціи.

* * *

§ 4. Перспективы экономического развитія Франціи.

Несмотря на тяжкія послѣдствія, которыя повлечетъ за собой нынѣшняя война, несмотря на раззореніе десяти департаментовъ, гибель сотенъ тысячъ мужчинъ въ цвѣтъ лѣтъ, обремененіе государственнаго бюджета чудовищными долгами, Франція, по нашему глубокому убѣжденію, стоитъ передъ перспективой невиданнаго экономического расцвѣта въ теченіе ближайшихъ десятилѣтій. Этотъ расцвѣтъ совершится очень быстро или наоборотъ, Франція будетъ надолго задержана въ своемъ экономическомъ развитіи, въ зависимости между прочимъ, отъ того, направитъ ли страна свою энергію, избытокъ своихъ капиталовъ, своихъ инженерныхъ, промышленныхъ, коммерческихъ талантовъ на эксплуатацію неисчерпаемыхъ богатствъ самой метрополіи или пойдетъ

по старой проторенной дорожкѣ колониальныхъ авантюрь и реакціонной политики въ своихъ заморскихъ владѣніяхъ, Тунисъ, Алжиръ и присоединенныхъ областяхъ Марокко.

Насколько сознание всей важности для Франціи оборудованія ея каналовъ, ея портовъ и т. д. все болѣе проникаетъ, въ результатъ войны, въ умы многихъ тысячъ французовъ, видно изъ того успѣха, который въ этотъ моментъ расцвѣта шовинистической литературы объ отчужденіи у Германіи бассейна Сарры, лѣваго берега Рейна и т. д. имѣетъ книга Маріуса Ришара „L'autre rive“, гдѣ ни однимъ словомъ не упоминается о расширеніи территориальныхъ границъ Франціи и гдѣ говорится исключительно о «бѣломъ углѣ», о судоходствѣ французскихъ рѣкъ, о ея каналахъ, портахъ и т. д., однимъ словомъ, объ экономическомъ оборудованіи Франціи, какъ единственномъ средствѣ спасти страну отъ промышленнаго застоя и дать ей возможность бороться съ успѣхомъ за свое положеніе на міровомъ рынкѣ...

Но самый вопросъ о поднятіи производительныхъ силъ въ европейской Франціи находится въ самой тѣсной связи съ колониальнымъ вопросомъ французской имперіи. Существуютъ двѣ неразрывно связанныя Франціи, свободная, независимая Франція европейскаго континента и другая Франція, поработоченная, совершенно отсталая въ экономическомъ отношеніи, лишенная гражданскаго равноправія и всѣхъ благъ свободы — Франція чернаго и желтаго континента. Судьбы обѣихъ Францій тѣсно связаны между собой. Будущее метрополи всецѣло зависитъ отъ того или другого разрѣшенія колониальной проблемы. Если великая республиканская страна, являющаяся до сихъ поръ

свѣточемъ культуры, прогрессивно-демократическихъ идей для всѣхъ европейскихъ народовъ и одновременно злой мачехой для побѣжденныхъ ею народовъ чернаго и желтаго континентовъ, введеть, наконецъ, подъ вліяніемъ властныхъ требованій времени европейскій режимъ въ своихъ заморскихъ владѣніяхъ и предоставитъ гражданскія права и полную автономію туземцамъ Алжира, Туниса и другихъ колоній, этимъ самымъ она дастъ возможность этимъ колоніямъ развить свои производительныя силы и превратиться въ цвѣтушія области, подобныя Австраліи и Канадѣ. Только съ этого момента колониальная имперія Франціи перестанетъ играть для метрополии роль каторжнаго ядра, мѣшающаго экономическому прогрессу государства и служащаго лишь своекорыстнымъ интересамъ кучки капиталистовъ, наживающихъ милліоны на счетъ промышленнаго регресса собственной страны. Будемъ надѣяться, что французскій пролетаріатъ при поддержкѣ всѣхъ демократическихъ силъ страны сумѣетъ заставить правящую олигархію отказаться и отъ продолженія прежней агрессивной колониальной политики и отъ крайне губительныхъ въ экономическомъ отношеніи реакціонныхъ методовъ управленія заморскими владѣніями. Если французская буржуазія не вступитъ на этотъ путь, ее ждутъ самыя серьезныя осложненія и опасности на черномъ континентѣ и въ Индо-Китаѣ и самыя тяжелыя пораженія на полѣ борьбы за торговое и экономическое вліяніе на всемъ земномъ шарѣ.

Мих. Павловичъ.

Парижъ, Мартъ, 1918.

