

Глава XIX.

Внѣшняя торговля.

Г. Ямацаки,
изъ Императорскаго Министерства Финансовъ.

Быстрое развитіе внѣшней торговли Островной Имперіи Дальняго Востока за послѣднія тридцать лѣтъ является фактомъ, извѣстнымъ торговымъ народамъ всего міра. Незначительность или даже полное отсутствіе внѣшней торговли у Японіи прежнихъ временъ объясняется ея политикой замкнутости, и потому не слѣдуетъ придавать особенно важнаго значенія ея чрезвычайно быстрому развитію въ позднѣйшіе годы, какъ бы ни были велики ея успѣхи: доказательствомъ расцвѣта внѣшней торговли служитъ то, что общая сумма ввоза и вывоза, равнявшаяся въ 1897 г. 30.000.000 фунт. ст., въ 1898 г. дошла до 40.000.000 фунт. ст., въ 1901 г. до 50.000.000 фунт. ст. и, наконецъ, въ 1903 г. до 60.000.000 фунт. ст.

Если сравнить торговлю Японіи съ торговлей Китая, пространство котораго превышаетъ въ 22 раза Японію и населеніе котораго въ $9\frac{1}{2}$ разъ больше, чѣмъ въ Японіи, то каждый долженъ согласиться съ тѣмъ, что нельзя игнорировать коммерческаго роста Японіи. Нижеслѣдующая таблица указываетъ доходы внѣшней торговли обѣихъ странъ:

Годы	Вывозъ изъ Японіи	Вывозъ изъ Китая
	фунт. ст.	фунт. ст.
1893	8.971,000	16.211,000
1898	16.575,000	20.515,000
1903	28.950,000	27.437,000

Слѣдуетъ замѣтить, что внѣшняя торговля Японіи была вполнѣ меньше, чѣмъ у Китая, еще десять лѣтъ тому назадъ, а въ послѣдній годъ она превысила Китай.

Нижеслѣдующая таблица показываетъ, какіе товары составляютъ главную часть вывозной торговли Японіи.

	Процентное отношеніе
Шелковые товары	39,6
Бумажные товары	13,7
Уголь	6,6
Металлы и металлическія издѣлія	6,3

	Процентное отношение.
Чай	4,5
Спички	2,8
Химическіе продукты, крашеная матерія и краски	2,5
Продукты моря	2,4
Хлѣбное зерно	1,7
Цыновки	1,6
Соломенное плетенье	1,3
Фарфоръ	1,1
Разныя разности	15,9
Итого	100,00

Изъ вышеуказанной таблицы можно заключить о состояніи главныхъ товаровъ въ 1903 г. и изъ нея видно, что сырой шелкъ, шелковыя ткани и бумажная пряжа составляютъ большую половину общаго количества вывозимаго товара. Изъ нихъ вывозъ бумажной пряжи недавно сталъ производиться. Японія начала свою вывозную торговлю только одиннадцать лѣтъ тому назадъ, въ продолженіе которыхъ количество ежегоднаго вывоза этихъ предметовъ достигло 3.000.000 фунтовъ стерлинговъ.

Хотя хлопчатобумажная промышленность является несомнѣнно самой успѣшной отраслью, но все же и среди другихъ сортовъ товаровъ имѣются очень немногіе, вывозъ которыхъ за послѣднее десятилѣтіе не удвоился. Нижеслѣдующія цифры указываютъ на относительное увеличеніе за послѣднія одиннадцать лѣтъ съ 1893 по 1903 г.:

Вывозъ.

	1893 г.	1903 г.
Хлопчатобумажная пряжа	1,00	530,94
Папиросы	1,00	69,26
Бумага	1,00	44,80
Зеленый чай	1,00	4,75
Соль	1,00	5,86
Пиво	*1,00	7,76
Саке	1,00	15,40
Камфара	1,00	2,70
Ментоловые кристаллы	1,00	14,68
Сѣра	1,00	3,96
Мѣдь	1,00	9,21
Желѣзные издѣлія	1,00	15,61
Мѣха	1,00	5,25
Сырой шелкъ	1,00	2,64
Хабутаэ (шелковая ткань)	1,00	8,72
Каики (шелковая ткань)	*1,00	4,28
Сѣрый шертингъ	*1,00	13,31
Чайныя скатерти	*1,00	42,22

	1893 г.	1903 г.
Бумажныя сорочки	1,00	5,94
Полотенца	*1,00	49,4
Щетки	*1,00	7,53
Часы	*1,00	4,56
Кораллы	1,00	18,91
Лампы	*1,00	2,32
Соломенные плетенья	1,00	10,10

Такъ какъ большинство изъ вышеназванныхъ товаровъ немного лѣтъ тому назадъ привозились изъ-за границы, то приведенныя данныя доказываютъ не только успѣхъ вывозной торговли въ этихъ отрасляхъ, но еще въ большей степени ихъ мѣстное туземное развитіе.

Если мы будемъ разсматривать ввозную торговлю, то увидимъ, что торговый отчетъ за 1903 г. показываетъ, что 60% общей суммы ввозной торговли простирается на шесть предметовъ, какъ то: на сырой хлопокъ 20,7%; рисъ — 16,4%; сахаръ — 6,6%; шерстяные товары—5,1%; минеральное масло—3,6%; желѣзныя издѣлія—6,9%. Кромѣ того, машины, паровыя машины, бумажные товары, навозъ, медикаменты, цвѣтныя матеріи, краски, мука также относится къ товарамъ, которые добываются Японіей изъ-за границы.

Такъ какъ рисъ представляетъ собою главный предметъ питанія, то слѣдуетъ замѣтить, что ввозъ его, который въ послѣдній годъ достигалъ 12.000.000 пикюлей, объясняется чрезвычайно плохимъ урожаемъ 1902 г. и что по даннымъ послѣднихъ девяти лѣтъ минусъ внутренней поставки въ среднемъ равнялся 2.5000.000 пикюлей.

Если взять цифры 1903 г. и разсчитать ввозъ въ Японію и вывозъ изъ нея товаровъ, то мы увидимъ, что условія внѣшней торговли страны представляютъ собою слѣдующее:

Великобританія и ея колоніи	31,5
С.-А.-Соединенные Штаты и Филиппины	22,1
Китай	18,2
Франція и Французская Индія	9,9
Германія	5,3
Корея	3,4
Голландія и Голландская Индія	2,1
Россія	1,9
Италія	1,9
Бельгія	1,3
Австро-Венгрія	0,8
Другія страны	1,6

Итого 100,00

* Числа, при которыхъ поставлены крестики, относятся къ 1896 г.

Глава XX.

Горная промышленность.

I. Общій обзоръ.

Разработано Высшей школой торговли и сельскаго хозяйства.

Геологическое строеніе японскихъ острововъ можно опредѣлить слѣдующими немногими словами. Въ почвенной формации находятся относящіеся къ древнему періоду гнейсы и пласты кристаллическихъ сланцевъ свыше 3,78% всего пространства; относящіеся къ палеозойской группѣ — это пласты триасовой, юрской и мѣловой формации, составляющіе приблизительно 7,95%; относящіеся къ кенозойской формационной группѣ — это горы третичной и четвертичной формации, составляющія 45,84%, т. е. почти половину всей территории страны. Утесы вулканическаго происхожденія сложены изъ гранита, кварца, діорита, габро, діабазы, порфира и порфирита, составляющіе 11,27% пространства. Главную часть формации составляютъ гранитныя изверженія. Къ породамъ позднеѣшаго происхожденія относится андезитъ, базальтъ и липаритъ, составляющіе 20,92% пространства.

О происхожденіи японской горной промышленности нѣтъ опредѣленныхъ свѣдѣній; но, судя по разсказамъ, мы узнаемъ, что уже въ седьмомъ и восьмомъ вѣкѣ разрабатывалось золото, серебро, мѣдь, желѣзо, уголь и нефть.

Въ теченіе пятнадцатаго столѣтія открыто было много рудниковъ, но они разрабатывались въ незначительномъ размѣрѣ и не привлекали къ себѣ вниманія. Единственными инструментами были молотокъ и небольшой клинъ. Обыкновенно на склонѣ горы или въ долинѣ копали желобъ, и руда добывалась изъ жилы. Ходы были такъ узки и запутаны, что рабочіе съ трудомъ передвигались. Небольшими деревянными столбиками поддерживаются крыши и стѣны, а вмѣсто дѣстицъ ставятся прямые куски дерева, по которымъ карабкаются. При этихъ условіяхъ вентиляція и стокъ были настолько плохи, что огонь не горѣлъ, но рабочіе не обращали вниманія на опасности и привыкали работать въ полномъ мракѣ; они рѣдко достигали двадцатипятилѣтняго возраста.

Такъ какъ въ этихъ узкихъ ходахъ сильно затруднялась переноска руды, то для этой цѣли приставлены были маленькія дѣти, которыя выносили изъ рудниковъ руду въ маленькихъ корзинкахъ.

По обѣимъ сторонамъ ходовъ были устроены желоба для стока воды, и кое-гдѣ были устроены помпы и трубы изъ бамбука или изъ

другого дерева для того, чтобы облегчить доступъ въ глубину шахтъ; обыкновеннымъ послѣдствіемъ того, что покидали шахту, было затопленіе ея водой; но, несмотря на всѣ эти неудобства и опасности, стойкіе рабочіе проникали на 1000 футовъ въ глубину и работали на пространствахъ нѣсколькихъ миль.

Размельченіе руды производилось женщинами и стариками; они разбивали руду и перебирали ее руками. Выбранная золотая, серебряная и свинцовая руда отправлялась въ каменную печь, гдѣ при высокой температурѣ пережигалась. Пережженную руду сначала отправляли въ находящуюся въ землѣ печь въ формѣ буквы И, гдѣ она посредствомъ раздуванія плавилась. Къ золотой и серебряной рудѣ прибавлялось нѣкоторое количество свинца, вслѣдствіе чего образовывался сплавъ серебра со свинцомъ, который удалялся въ другой плавильной печи. Мѣдь обыкновенно сначала обжигалась, и затѣмъ обожженную руду клали въ печь съ древеснымъ углемъ, гдѣ она плавилась. Когда руда расплавлялась, то изъ нея удалялся шлакъ, и расплавленная масса охлаждалась водой или подвергалась процессу серебрянія, который былъ извѣстенъ подъ названіемъ мабуки. Полученная этимъ процессомъ масса еще разъ обжигалась, затѣмъ препровождалась въ плавильную печь, гдѣ и плавилась. Если и тогда оказывался въ ней шлакъ, то расплавленная масса должна была отлежаться, и если она послѣ этого совершенно очищалась, то получала названіе „черной мѣди“.

Понятно, что, благодаря несовершенству такой методы, терялась масса времени. Теперь приложены старанія измѣнить все къ лучшему.

Въ 1867 г., когда сіюгунатъ доживалъ свои послѣдніе дни, англичанинъ Эразмъ Гоуеръ ввелъ у насъ при рудокопныхъ работахъ обычай примѣнять взрывчатые вещества, и приблизительно въ это же время американецъ Пумпелли примѣнилъ взрывчатые вещества въ одной изъ шахтъ въ Хоккаидо. Въ первый годъ реставраціи (1868) ленный владѣтель провинціи Сага, Каузо Набешима, устроилъ вмѣстѣ съ англичаниномъ Гловеромъ первую шахту европейскаго образца въ Сакашимѣ.

При новомъ положеніи вещей правительство взяло въ свои руки горнопромышленное дѣло и всѣ копи въ Садо, Икуно, Муойи, Ауй, Косакѣ, Камайшѣ и въ Окуйѣ и угольные шахты въ Сакашимѣ и Миикѣ приняло подъ свой непосредственный контроль. Иностранные мастера были приставлены къ дѣлу, чужеземные способы добычи, плавленія и перевозки были примѣнены, и въ то же время была основана инженерная школа (1871 г.) для изученія горной промышленности и металлургіи. Непосредственнымъ результатомъ были значительные успѣхи въ этой отрасли наукъ. Послѣ того, какъ правительство достигло своей цѣли, оно отдало рудники и копи для разработки частнымъ лицамъ, и частные собственники, опираясь на опытъ и научныя знанія, еще больше усовершенствовали систему добычи и расширили кругъ своей дѣятельности.

Минералы и минеральныя руды, признанные японскими горными законами, слѣдующіе:

Золото (исключая золотой песокъ), серебро, мѣдь, свинецъ, олово (исключая находящееся въ пескѣ), красный желѣзнякъ, сурьма, ртуть, цинкъ, желѣзо (исключая того, которое находится въ пескѣ), перекись марганца и мышьякъ, графитъ, каменный уголь, минеральное масло, сѣра, висмутъ, фосфоръ, лигнитъ и асфальтъ.

Съ 1900 г. иностранцамъ разрѣшены были концессіи на разработку рудниковъ, при условіи, чтобы они подчинялись въ производствѣ работъ японскимъ законамъ. Что касается развѣдочныхъ буреній, то здѣсь не признается первенства открытія; оно скорѣе дается тому, кто первый просилъ объ этомъ. Это объясняютъ, во первыхъ, трудностью доказать открытіе и, во вторыхъ, убѣжденіемъ, что случайное открытіе не заслуживаетъ привилегіи. Концессіи для развѣдочнаго буренія сильно поддерживаются правительствомъ, но даются только на одинъ годъ и могутъ быть продолжены еще на одинъ годъ, если власти найдутъ это справедливымъ и необходимымъ. Право на развѣдки не должно передаваться третьему лицу и не должно ни въ какомъ случаѣ служить обезпеченіемъ для чего-либо.

Въ настоящее время предварительное буреніе не ограничивается временемъ, и концессіонеръ свободенъ располагать работы, какъ ему удобнѣе. Площадь производства работъ можетъ быть не меньше 10.000 тсубо и не больше 600.000 тсубо для угольныхъ копей и отъ 3,000 до 600.000 тсубо для другихъ минераловъ.

Эти произвольныя ограниченія были установлены въ предупрежденіе возникновенія слишкомъ большого количества мелкихъ предпріятій, превышающихъ нормы, установленныя закономъ. Но, при нѣкоторыхъ условіяхъ, союзъ двухъ или болѣе предпріятій можетъ превысить максимумъ въ 600.000 тсубо.

Каждый собственникъ предпріятія обязанъ имѣть разрѣшеніе начальника горнопромышленной инспекціи, въ предѣлахъ юрисдикціи котораго находится мѣсто, предназначенное для производства работъ. Министръ земледѣлія и торговли имѣетъ право отмѣнить разрѣшеніе на концессію, даже когда работы уже начаты, или же онъ въ правѣ требовать полугодовой отчетъ о состояніи копей; его утвержденіе требуется для сліянія или раздѣленія нѣсколькихъ предпріятій и, если выяснится, что предпріятіе уклоняется отъ своего первоначальнаго плана, министръ имѣетъ право требовать новыхъ условій предпріятія, подъ угрозой лишенія правъ на предпріятіе.

Право первенства не принадлежитъ собственнику владѣнія, гдѣ были открыты минеральныя богатства. Собственникъ не имѣетъ права противиться отдачѣ въ аренду обладателю привилегіи необходимой площади земли, но ему возмѣщаются убытки и полагается получать арендную плату, для чего онъ имѣетъ право требовать извѣстное обезпеченіе. Кромѣ того, собственникъ земли можетъ заставить обладателя предпріятія купить у него владѣніе, на которомъ производилась добыча руды въ продолженіе не менѣе трехъ лѣтъ.

Подчиненные надзору министра земледѣлія и торговли начальники отдѣленій горнопромышленной инспекціи должны наблюдать за архитектурною конструкціей зданій, находящихся въ связи съ копами, за жизнью и здоровьемъ рабочихъ, за охраной поверхности земли, въ нѣдрахъ которой производится работа, и, наконецъ, за общественными интересами, затронутыми этой работой.

Надъ употребленіемъ взрывчатыхъ веществъ, вентиляціей, постройкой дымовыхъ трубъ и котловъ, принятіемъ мѣръ противъ несчастныхъ случаевъ и т. д. учрежденъ строжайшій контроль.

Послѣ того, какъ налоги на копи прошли нѣсколько фазъ, они въ недавнее время были установлены въ слѣдующемъ размѣрѣ: 30 сенъ за 1000 тсубо, какъ арендная плата, и, исключая желѣзо, 1⁰/₁₀ съ суммы

дохода. Стоимость продуктовъ опредѣляется главными рынками, или, если ихъ нѣтъ, существующей продажной цѣной.

Песокъ или вынутая руда по закону отличается отъ всякой другой руды; въ такихъ случаяхъ право привилегіи признается за собственникомъ владѣнія. Ни одному иностранцу не разрѣшается заниматься этой отраслью промышленности ни какъ частному лицу, ни какъ члену компаніи.

Въ 1901 г. существовало 5866 горнопромышленныхъ предпріятій и было произведено 6862 развѣдочныхъ буренія для изслѣдованія нѣдръ. Изъ минеральныхъ богатствъ главнымъ предметомъ вывоза является каменный уголь, котораго въ 1901 г. вывезено было за границу на сумму 1.750.000 фунтовъ стерлинговъ, и мѣдь, которая дала дохода въ томъ же 1901 г. 1.390.000 ф. ст.

Съ возрастаніемъ спроса на мѣдь этотъ металлъ, который имѣется въ Японіи въ несмѣтномъ количествѣ, можетъ считаться самымъ большимъ національнымъ богатствомъ. Наиболѣе богатые мѣдныя копи въ Японіи — это „Инаи“, состоящія изъ осадочныхъ горъ третичнаго и дилювіального слоевъ и изъ огневыхъ горъ, порфирита, витро-андезита и фрогенъ-андезита. Рудныя жилы проходятъ по порфириту. Главныя жилы — въ Мотоли, Астумили, Узумили и Горойоли, которыя отдѣляются отъ хребта Хоухи. Послѣдній тянется на протяженіи отъ 2 до 18 футовъ. Мѣдныя копи въ Ашіо и его окрестностяхъ образовались изъ палеозойскихъ пластовъ, черезъ которые проходятъ ряды липарита, и въ послѣднемъ находятся жилы (тридцать и болѣе), тянущіяся съ юго-запада къ сѣверо-востоку и съ востока на западъ. Ширина главныхъ жилъ равняется 33,20 фута.

Шахта Гесиши имѣетъ въ длину 16—20 футовъ и находится въ сланцевой жилѣ. Здѣшняя руда — мѣдный колчеданъ съ большою примѣсью желѣзнаго колчедана.

Ни въ одномъ изъ угольныхъ пластовъ не имѣется угля такого состава, какъ въ Америкѣ и Европѣ. Наистарѣйшія японскія угольныя шахты находятся въ горахъ мезозойской эпохи.

Эта эпоха отличается пластами антрацита, которые тянутся по округамъ Минъ, Хироэ и Тойора въ провинціи Нагато; другая шахта находится въ округѣ Амакуза, провинціи Хиро, а угольныя копи округа Хигаши-муро — въ провинціи Кіи. Вообще угольныхъ копей такъ много и онѣ тянутся на такое большое разстояніе, что для того, чтобы дать приблизительное представленіе о ихъ мѣстоположеніи и особенностяхъ, потребовалась бы цѣлая отдѣльная глава; но можно себѣ составить представленіе объ успѣхахъ каменноугольной промышленности по тому, что въ 1901 г. существовало 22 шахты, въ каждой изъ которыхъ добывалось болѣе 100.000 тоннъ угля, и что всѣ эти 22 шахты доставляли больше 4.500.000 тоннъ; въ томъ числѣ шахта Микэ въ провинціи Шикуго доставляла 905.738 тоннъ.

Въ 1890 г. изданъ законъ о шахтахъ, который дѣйствуетъ еще до сихъ поръ. По этому закону для всякаго горнопромышленнаго предпріятія или для добычи изъ копей требуется специальное разрѣшеніе министра земледѣлія и торговли. Если на одно и то же мѣсто есть два или больше прошеній, то отдается предпочтеніе первому по времени прошенію. Для изслѣдованія мѣста дается годъ времени (въ нѣкоторыхъ случаяхъ дается отсрочка еще на годъ); въ теченіе этого времени никто другой въ этомъ округѣ не имѣетъ права хлопотать о лобываніи такого же минерала.

Пространство, которое занимают угольные копи данного предприятия, должно быть больше 10.000 тсубо (около 8,16 акровъ), а въ другихъ случаяхъ больше 3.000 тсубо (около 2,45 акровъ), но не должно превышать 60.000 тсубо (около 49,014 акровъ). Для удобства управленія горнопромышленнымъ дѣломъ вся страна раздѣлена на пять округовъ, въ каждомъ изъ которыхъ имѣется своя инспекція. Каждый собственникъ шахтъ обязанъ ежегодно представлять программу производства работъ; директоръ горнопромышленной инспекціи просматриваетъ ее и, если онъ ее одобритъ, то владѣлецъ шахты обязанъ слѣдовать ей въ точности. Если владѣлецъ не представитъ во время программы, то можетъ лишиться концессіи. Последнее бываетъ и тогда, когда предприятие грозитъ общественному спокойствію; когда работы прекращаются на цѣлый годъ или не начинались цѣлый годъ послѣ полученія концессіи; когда концессія или разрѣшеніе дано было по ошибкѣ или добыто было нечистыми путями; или когда расположеніе и образованіе шахты настолько не соотвѣтствуетъ естественной формации рудныхъ залежей, что полное использование копей немислимо. Однако, во всѣхъ этихъ случаяхъ прибѣгаютъ къ суду инспекціи.

Директоръ горнопромышленнаго управленія уполномоченъ распоряжаться о приостановкѣ работъ, какъ только выяснится, что часть горныхъ работъ вредна или опасна для общества или же онъ долженъ принять какія-нибудь мѣры для предотвращенія вреда и опасности. Владѣльцу шахтъ, съ разрѣшенія директора горнаго управленія, дозволяется изслѣдовать земли, принадлежащія кому-нибудь другому, даже безъ формальнаго разрѣшенія послѣдняго; никто не имѣетъ права отказывать ему въ арендѣ земли, исключая желѣзныхъ дорогъ, конно-желѣзныхъ дорогъ, шоссе, рѣкъ, озеръ, плотинъ, парковъ, построекъ и т. д., если ему понадобится устроить зданіе для обжиганія или другія для построекъ, трамваевъ и т. д. Надо замѣтить еще, что до 1900 г. только японскимъ подданнымъ разрѣшалось заниматься горнопромышленнымъ дѣломъ или быть акціонерами горнопромышленнаго общества; но послѣ выпущеннаго въ томъ же году добавленія къ закону, каждый японскій подданный и всякое акціонерное общество, организованное согласно японскимъ законамъ, имѣетъ право заниматься въ Японіи горной промышленностью, такъ что теперь иностранцы имѣютъ возможность быть участниками и членами горнопромышленнаго общества въ Японіи.

Въ 1893 г. изданъ былъ спеціальнѣй законъ для учредителей горнопромышленнаго дѣла; въ главныхъ пунктахъ онъ сходится съ пунктами закона о горной промышленности. Вотъ главные минеральные продукты 1901 года:

	Ф. ст.
Золото	326.178
Серебро	205.530
Мѣдь	1.625.244
Свинецъ	24.640
Желѣзо	1.375
Чугунъ	264.146
	3.288
Кованное желѣзо	17.231
Сталь	70.101
	294.766
Колчеданъ	2.778

Кремнеземъ	163
Ртуть	168
Сурьма:	
Рафинированная	11.785
Сѣрнистая	1.695
Марганецъ	13.480
Уголь:	
Смолистый	3.020.720
Антрацитъ	23.040
Натуральный коксъ	15.536
	3.059.296
Лигнитъ	1.634
Нефть	277.841
Сѣбра	38.612
Графитъ	1.743
Итого	5.834.341

II. Горная промышленность и мѣдные рудники въ Ашю.

Обработано подъ непосредственнымъ руководствомъ г. Фурукавы ¹

Первой страной въ мірѣ по добычѣ мѣди признаны Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты, за ними слѣдуютъ Испанія и Чили, между тѣмъ какъ Японія, хотя она и не внесена въ статистику, должна по праву занимать третье мѣсто. Но даже когда ея имя появляется, то ее отодвигаютъ на послѣднее мѣсто, несмотря на то, что ея производительность всегда не ниже третьей ступени. Количество добытой въ Японіи мѣди въ 1899 г. равнялось 40.459.709 катти (1 катти — $1\frac{1}{3}$ англ. фунт.), изъ которыхъ 10.000.000 катти добыто изъ рудниковъ Ашю. Рудникъ Ашю, кромѣ того, что по производству своей руды занимаетъ первое мѣсто, замѣчателенъ еще тѣмъ, что тѣ тысячи рабочихъ и служащихъ, которые работаютъ тамъ, всѣ исключительно японцы, и что методы работъ тамъ самые усовершенствованные. Среди множества мѣдныхъ рудниковъ Японіи (среди болѣе значительныхъ насчитываютъ 15—16) одинъ Ашю доставляетъ четвертую часть общаго количества добываемой мѣдной руды. Рудникъ Беспи занимаетъ второе мѣсто послѣ Ашю, хотя количество руды, добываемой изъ него, никогда не было больше половины количества добываемой изъ Ашю, остальные же рудники совсѣмъ невелики.

Такъ какъ Японія одна изъ древнѣйшихъ странъ, то горная промышленность и металлургія были у насъ давно извѣстны; но такъ какъ въ Японіи уголь требовался только для домашняго обихода, то добываніе угля медленно подвигалось впередъ. Кромѣ того, въ періодъ сіюгуна Токугавы запрещалась внѣшняя торговля, поэтому вывозъ рудныхъ богатствъ не производился. Производство золота, серебра, мѣди, желѣза и другихъ металловъ находилось въ рукахъ правительства; даже послѣ реставраціи, когда разрѣшена была внѣшняя торговля, всѣ главные рудники эксплуатировались, все-таки, правительствомъ, но такимъ дорогимъ способомъ, что они не приносили дохода; то же самое было съ другими рудниками, которые владѣли небольшими капиталами и обрабатывали руду примитивнымъ способомъ.

¹ г. Фурукава умеръ въ 1903 г

Въ этотъ періодъ бездоходности нашихъ минеральныхъ богатствъ, г. Фурукава предпринялъ эксплуатацію рудника Ашіо и подъ его надзоромъ и руководствомъ онъ развился въ практическомъ и финансовомъ отношеніи настолько, что занялъ первое мѣсто въ Японіи. Такимъ образомъ была доказана возможность хозяйственной и успешной эксплуатаціи рудниковъ, какъ частнаго предпріятія.

Въ 1885 г. г. Фурукава приобрѣлъ у правительства серебряный рудникъ Иннаи и мѣдный рудникъ Ани, и когда эксплуатація ихъ достигла расцвѣта подъ его руководствомъ, онъ вложилъ въ нихъ еще капиталы и, такимъ образомъ, сдѣлался собственникомъ самыхъ большихъ рудниковъ въ сѣверной части главнаго острова. Приобрѣтенное такимъ образомъ дѣло стало развиваться и доказало, какого успѣха можетъ достигъ дѣло. Образованіе мѣднаго синдиката въ Европѣ привело къ внезапному повышенію цѣнъ на мѣдь и увеличило доходы г. Фурукава. Но такъ какъ синдикатъ пускался на спекулятивныя сдѣлки, то г. Фурукава продавалъ всегда свою руду не синдикату, а фирмѣ Jardine et Co и обязался поставлять всю добытую имъ на своихъ рудникахъ руду этой фирмѣ въ теченіе трехъ лѣтъ по опредѣленной цѣнѣ. Благодаря этому соглашенію онъ счастливо избѣжалъ всякихъ потерь, связанныхъ съ прекращеніемъ синдиката. Всѣ свои прибыли онъ вкладывалъ на усовершенствованіе своего дѣла; особенно много вниманія онъ удѣлилъ плавильному заводу. Въ 1893 г. онъ ввелъ плавильную систему Бессемера и оказался не только первымъ, примѣнившимъ эту систему въ Японіи, но и вообще первымъ, примѣнившимъ эту систему для плавленія мѣди. Онъ призналъ необходимость улучшенія системы возстановленія руды и поэтому принялъ систему Шиноме во всѣхъ своихъ мѣдныхъ рудникахъ сѣверной части страны. Въ Токио онъ основалъ заводъ для очищенія мѣди, при чемъ примѣняется электролизъ и тамъ же фабрикуется мѣдная проволока. Онъ также обладаетъ коксовымъ заводомъ, который поставляетъ свои продукты въ его плавильныя доменные печи. Г. Фурукава является обладателемъ слѣдующихъ рудниковъ и заводовъ:

Мѣдный рудникъ Ашіо, мѣдный рудникъ Ани, свинцовый рудникъ Дайра, серебряный рудникъ Гахимори, заводъ для возстановленія руды Шиноме, мѣдный рудникъ Фуругура, мѣдный рудникъ Намагатсу, мѣдный рудникъ Отори, мѣдные рудники Митсузава, Казукура и Куне, угольная шахта Катсуно (въ Кіусіу), заводъ для выработки мѣди въ Токио и коксовый заводъ въ Токио же.

Для эксплуатаціи приобретенныхъ рудниковъ и заводовъ у г. Фурукава былъ въ распоряженіи только свой собственный капиталъ. У него не было компаніона. Г. Фурукава посвятилъ себя горнопромышленной дѣятельности, и, благодаря его энергіи, Японія добилась теперь такихъ успѣховъ въ добычѣ руды. Его собственные взгляды на этотъ предметъ выражаются въ слѣдующихъ словахъ:

„Съ тѣхъ поръ, какъ я принялъ рѣшеніе посвятить себя горнопромышленной дѣятельности, я не брался ни за какое другое дѣло; никакія убѣжденія моихъ друзей не могли меня заставить покинуть мой теперешній постъ, чтобы занять въ дѣловомъ мірѣ болѣе выгодное положеніе. Мое положеніе, какъ горнаго жителя, отрѣзаннаго отъ міра, кажется однообразнымъ и неинтереснымъ. Но это далеко не такъ; такая жизнь похожа на жизнь культуртрегера въ новыхъ мѣстахъ, которыя должны быть обезпечены всѣмъ необходимымъ для поддержанія

существованія. Горные жители должны для своего здоровья и образованія устраивать больницы и школы. Для бѣдныхъ и угнетенныхъ надо основывать благотворительныя учрежденія. Такъ какъ у жителей завелись помѣщенія для богослуженія, храмы и священныя гробницы, то является естественная потребность въ устройствѣ улицъ и построекъ желѣзныхъ дорогъ. Для удовлетворенія ежедневныхъ нуждъ должны открыться рынки. Всѣ эти вещи и множество другихъ, необходимыхъ для человѣческаго существованія, превращаютъ дѣятельность горнаго жителя въ повтореніе жизни всякой націи, только въ миниатюрѣ. Какъ торжествовалъ бы обыкновенный человѣкъ, если бы вдругъ почувствовалъ себя коронованнымъ королемъ хотя бы самой маленькой націи. Предпримчивый горный житель, который всѣмъ жертвуетъ для одной цѣли, испытываетъ такое же чувство торжества“.

Все дѣло находилось подъ его личнымъ наблюденіемъ, хотя его сынъ, мистеръ Юнкихи Фурукава стоялъ во главѣ коммерческой части дѣла. Много свѣдущихъ людей и всякихъ служащихъ находятъ себѣ занятія въ различныхъ отдѣленіяхъ этого обширнаго дѣла. Въ концѣ 1900 г. число служащихъ и рудокоповъ было слѣдующее:

Старшихъ служащихъ	781
Младшихъ	121
Ассистентовъ	268
Рудокоповъ и пр.	18136
Итого	19306

Это число иногда увеличивается, когда принимаются временные служащіе.

Мѣдный рудникъ Ашіо находится въ провинціи Шимотсукъ вблизи Никко, или точнѣе, подъ 36° 30' сѣверной широты и 0° 20' западной долготы; самый высокій пунктъ его находится на высотѣ 4400 футовъ надъ уровнемъ моря, между тѣмъ какъ правленіе рудниковъ, хотя и находится въ той же долинѣ, возвышается на 2580 фут. надъ уровнемъ моря. О существованіи здѣсь мѣди впервые узнали въ 1610 г. и въ слѣдующемъ году уже сіюгунатъ рода Токугавы предпринялъ эксплоатацію. Вся выдѣланная мѣдь, находящаяся въ великолѣпныхъ храмахъ Шибы, Уено и Никко добыта изъ этого рудника, а въ Іеддо (нынѣшнемъ Токио) Осака и Нагасаки находились склады мѣди для продажи. Количество добытой въ то время руды трудно опредѣлить, но извѣстно что пятая часть находящейся въ складахъ мѣди была продана голландцамъ, которые ее вывозили изъ страны. Работы въ рудникѣ производились не безъ погрѣшностей, но богатство его такъ велико, что размѣры его еще до сихъ поръ нельзя опредѣлить приблизительно; этотъ рудникъ обѣщаетъ продолжительную, многообѣщающую и выгодную эксплоатацію его богатствъ.

Въ началѣ новой эры (періодъ реставраціи) 1867/68 г. горная промышленность, находившаяся въ то время подъ контролемъ префектуры, переживала самыя худшія времена и считалась невыгодной. Въ 1871 г. работы перешли отъ правительства въ руки частнаго предпріятія, но и тутъ не было видно особеннаго успѣха, такъ какъ добыча руды оказалась только на 25 — 26 тоннъ въ годъ больше прежней.

Въ 1877 г. гг. Ихіу, Фурукава, Эйхи Шибусава (нынѣ баронъ) и Наомихи Шига удалось внести нѣкоторыя улучшенія въ это дѣло;

позже всё участники продали свои пай м-ру Фурукава, который, такимъ образомъ, сдѣлался единственнымъ обладателемъ рудника.

Такъ какъ рудникъ разрабатывается уже въ теченіе многихъ лѣтъ, то въ немъ имѣется много старыхъ шахтъ, окончательно заброшенныхъ, благодаря введенію болѣе рациональнаго способа эксплуатаціи. Нынѣ обрабатываемыя шахты находятся въ Гонцанѣ, Арики, Котаки и Тсудо, и общая длина ихъ равняется 149,973 футамъ; всё они соединяются боковыми ходами и шахтами; длина вертикальныхъ шахтъ равняется 12,269 футамъ.

Такъ какъ теперь работы въ шахтахъ производятся надъ самымъ низкимъ уровнемъ воды въ горахъ, то жилы разрабатываются главнымъ образомъ черезъ шахты; вертикальныя шахты опускаются внизъ, гдѣ онѣ нужны для транспорта и для вентиляціи. Въ устройствѣ помпы и вентиляціи не ощущается нужды, между тѣмъ какъ для рудниковъ, расположенныхъ ниже поверхности воды все это необходимо; благодаря этому получается большая экономія.

Подземныхъ мѣстъ обработки, гдѣ теперь производится работа, насчитывается до ста. Рудокопамъ полагается 8, а иногда и 6 рабочихъ часовъ. День раздѣленъ на три — четыре равныя смѣны, смотря по разновидности работы. Среднее количество руды, добываемой однимъ рабочимъ за восемь часовъ, доходитъ до сорока — пятидесяти кванъ. Глядя по образованію горы примѣняется порохъ или динамитъ; но въ случаѣ нужды и для ускоренія работъ иногда прибѣгаютъ и къ бураву. Длина подземной желѣзной для перевозки руды, камней и т. д. равняется 173,159 футамъ.

Руда сначала отправляется въ концентраціонную мельницу, а оттуда приготовленная руда перевозится въ плавильное отдѣленіе. Число людей, которые работали тамъ до февраля 1901 года, было слѣдующее:

Рудокоповъ	3047	} Итого 6339 рабочихъ.
Плотниковъ	227	
Кули (работающіе подъ землей)	2161	
Заготовщиковъ	560	
Заготовщицъ	344	

Плавильное отдѣленіе находится въ центрѣ рудниковъ; ежемѣсячное количество мѣди, которое получается оттуда, доходитъ до 920,000 катти; при плавильномъ отдѣленіи работаютъ 719 человекъ.

Разнообразныя новѣйшія машины примѣняются для приготовленія и плавленія руды.

Что касается практическаго примѣненія электрическихъ моторовъ какъ внутри рудниковъ, такъ и на поверхности ихъ, — то въ этомъ отношеніи рудникъ Ашіо является пионеромъ. Въ 1887 г. было положено этому начало, а въ 1889 г. было окончено. Съ тѣхъ поръ электрическая энергія нашла себѣ различное примѣненіе въ рудникахъ. Такъ какъ работы въ рудникѣ Ашіо производятся надъ поверхностью воды внутри горъ, то для электрическихъ турбинъ не требуется затрачивать особенно много силъ, тѣмъ болѣе, что къ услугамъ всегда имѣются многочисленные горныя ручьи, силу которыхъ можно эксплуатировать. Такимъ образомъ, вся добытая сила служитъ для разработки рудниковъ, желѣзныхъ дорогъ и освѣщенія. Въ суровую зиму, однако, когда ручьи замерзаютъ, приходится прибѣгать къ паровой силѣ.

Для ухода за здоровьемъ рудокоповъ, для ихъ образованія и охра-

Глава XXI.

Трудъ.

I. Организациія труда.

Г-на Катаяма.

Однимъ изъ дурныхъ результатовъ феодальной системы было презрѣніе къ труду, и такъ какъ рабочій классъ занималъ самое низкое общественное положеніе, то онъ пользовался очень небольшими правами. Со времени упраздненія феодализма, промышленность быстро пошла впередъ, обстоятельства кореннымъ образомъ измѣнились, и промышленная система, какъ „позвоночный столбъ“ національной силы, приобрѣтала все большее и большее значеніе. Какъ и слѣдовало ожидать, этотъ успѣхъ вызвалъ стремленіе къ централизаціи добываемыхъ капиталовъ. Промышленное развитіе, скопленіе капиталовъ и полная организациія промышленности въ прежнее время привлекали вниманіе японцевъ. Вѣрно то, что задачи труда всегда слѣдуетъ разсматривать въ тѣснѣйшей связи съ изученіемъ этого важнаго вопроса, и лишнее было бы повторять, что рабочіе составляютъ главный факторъ промышленности. Ихъ значительное положеніе въ отношеніи промышленности давно признано самыми просвѣщенными людьми страны, среди которыхъ выдѣляется имя барона Канеко Кентаро; будучи еще министромъ торговли и сельскаго хозяйства, онъ работалъ надъ выработкой и начертаніемъ фабричныхъ и заводскихъ законовъ.

Послѣ войны съ Китаемъ въ 1894 г. японская промышленность сильно оживилась, и сильно повысился спросъ на рабочихъ. Благодаря этому рабочій вопросъ получилъ больше вѣса. До войны очень немногіе думали надъ этимъ вопросомъ. Хотя м-ръ Кентаро, поддерживаемый своими политическими единомышленниками, и старался поднять этотъ вопросъ, но всѣ его старанія были безуспѣшны, такъ какъ даже среди рабочихъ онъ не нашелъ собѣ поддержки.

Во всѣхъ цивилизованныхъ странахъ міра разрѣшеніе рабочаго вопроса сдѣлалось первой и наиважнѣйшей задачей, которая непрестанно занимаетъ и беспокоитъ умы выдающихся людей. Президентъ Рузвельтъ старался во время первой большой рабочей стачки въ странѣ быть посредникомъ, хотя съ тѣхъ поръ это было не въ числѣ задачъ президента Соединенныхъ Штатовъ. Точно также германскій императоръ держалъ рабочимъ рѣчь, въ которой онъ поощрялъ ихъ къ тому, чтобы они изъ своей среды выбрали людей въ члены парламента. Происходившіе во многихъ странахъ Европы, и особенно Америки, выборы

показали усиливающийся рост рабочей партіи; законы и распоряженія важнѣйшаго характера, изданные законодательными учрежденіями этихъ странъ, тѣсно связаны съ интересами рабочихъ. Рано или поздно придетъ время, когда Японія, наравнѣ съ другими странами, должна будетъ заняться этимъ запутаннымъ вопросомъ. Въ прошедшемъ году я старался глубже проникнуть въ этотъ вопросъ и теперь я въ состояніи подѣлиться съ интересующимися моими взглядами о прошедшемъ, настоящемъ и будущемъ положеніи рабочихъ.

Всѣ рабочія организаціи новѣйшаго характера, существующія въ Японіи, включая такіе значительные союзы, какъ союзъ рабочихъ желѣзныхъ издѣлій и рабочихъ печатнаго дѣла, появились только послѣ войны съ Китаемъ; 1897 г. можетъ считаться годомъ, въ которомъ рабочей вопросъ въ Японіи сталъ впереди всѣхъ другихъ вопросовъ. Потому ли, что вопросъ этотъ былъ новъ, потому ли, что не все въ немъ было понятно, но большая публика привѣтствовала это движеніе и даже капиталисты какъ будто не препятствовали ему. Вотъ тѣ важнѣйшія событія, которыя произошли въ этомъ вопросѣ въ послѣднія пять лѣтъ:

25 іюня 1897 г. Въ залѣ Сейненкай впервые происходило собраніе, посвященное рабочему вопросу, при чемъ гг. Сакума, Матсумура, Такано, Катаяма и др. произнесли рѣчи.

7 іюня. Образовался союзъ для споспѣшествованія рабочимъ организаціямъ, подъ названіемъ „Родо-Куміаи-Кизейкай; въ комитетъ были выбраны гг. Шимада, Абе, Сүцуки, Гино и Сакума.

1 декабря. Въ той же залѣ былъ митингъ въ ознаменованіе образованія союза рабочихъ желѣзнаго дѣла въ количествѣ 1200 человекъ, при чемъ гг. Мійоши, Шимада и Сакума обращались къ нимъ съ рѣчами; въ тотъ же день было объявлено о выходѣ въ свѣтъ рабочаго органа „Рабочій міръ“.

1898 г. 20 февраля. Машинисты ниппонскаго желѣзнодорожнаго общества провели удачную забастовку.

5 апрѣля. Среди машинистовъ вышеназваннаго общества образовался союзъ, называемый Кіозейкай.

1 октября. Для поддержки рабочихъ г. Сакума основалъ депозитный банкъ подъ названіемъ: Кокуминъ-Хохикъ-Гинко.

Въ среднихъ числахъ этого же мѣсяца высшему совѣту Торговли, Промышленности и Сельскаго Хозяйства былъ представленъ набросокъ правительственнаго проекта фабричныхъ законовъ и Родо-Куміаи-Кизейкай не согласился съ нѣкоторыми пунктами проекта.

2 ноября. Баронъ Канеко держалъ рѣчь о рабочемъ вопросѣ въ залѣ Сейненкай.

1899 г. 5 марта. Образованъ союзъ печатнаго дѣла.

17 мая. М-ръ Шимада, членъ парламента, былъ назначенъ предсѣдателемъ союза печатнаго дѣла.

9 іюля. М-ръ Шимада, М-ръ Канай, Кувада и Катаяма говорили рѣчи въ собраніи, устроенномъ членами союза печатнаго дѣла.

Сентябрь. Въ концѣ мѣсяца машинисты желѣзнодорожнаго общества Кіу-Сіу устроили стачку. М-ръ Кентаро и вызвалъ къ жизни социалистическое движеніе въ сити города Осаки и основалъ тамъ еженедѣльную газету „Осака-Шу-хо“.

Декабрь. Рабочіе желѣзныхъ издѣлій имѣли столкновеніе съ Ниппонскимъ желѣзнодорожнымъ обществомъ. 2-го числа появился экстрен-

ный номеръ „Рабочаго міра“, въ которомъ рѣзко осуждался поступокъ общества, разсчитавшаго своихъ служащихъ.

1900 г. Февраль. Были изданы полицейскія правила, касающіяся поддержанія порядка.

Мартъ. Промышленная лига основала въ Коишикова въ Токио независимый желѣзо-плавильный заводъ на кооперативныхъ началахъ.

Сентябрь. Въ Вакаямѣ организованъ промышленный союзъ.

Кондуктора токійскаго трамвая образовали лигу кондукторовъ.

1901 г. 18 апрѣля. Союзъ машинистовъ Ниппонскаго желѣзнодорожнаго общества созвалъ большое собраніе, на которомъ рѣшено было разрѣшать всѣ рабочіе вопросы социалистическимъ путемъ.

30 апрѣля. При первомъ появленіи токійской ежедневной газеты „Нироку-Шимпу“ устроено было большое торжественное собраніе въ Муко-жима въ пользу рабочихъ классовъ.

20 мая. Организована социаль-демократическая партія „Шаквай-Миншутто“, но запрещена правительствомъ. Кочегары желѣзнодорожнаго общества Хоккаидо устроили стачку.

3 іюня. Должна была образоваться другая социаль-демократическая партія, подъ названіемъ „Шаквай-Гейминъ-то“, но она тоже была уничтожена властями.

5 іюля. Организаторы „Шаквай-Миншутто“ оправданы.

Сентябрь. Образовалась организація „Канзей-родо-Кизейквай“ (союзъ, интересовавшійся организаціей рабочихъ союзовъ, вродѣ „Родо-Куміей-Кизейкай“).

Декабрь. Союзъ машинистовъ Ниппонскаго желѣзнодорожнаго общества былъ насильно расторгнутъ полиціей.

1902 г. 1 января. „Рабочій міръ“ превратился въ ежедневную газету подъ названіемъ „Наигуан-Шимпо“, но уже черезъ три недѣли долженъ былъ прекратить свое существованіе.

15 марта. Организовалась лига рабочихъ.

2 апрѣля. Послѣдствіемъ запрещенія торжественнаго собранія рабочихъ, которое должно было состояться въ Муко-жимѣ, явилась большая демонстрація въ Кандѣ, гдѣ гг. Хатояма, Урабе и др. держали рѣчи.

3 апрѣля. „Рабочій Міръ“ сталъ снова выходить.

5 іюля. М-ръ Гуміо Яно выпустилъ въ свѣтъ книгу о социализмѣ подъ названіемъ „Шиншаквай“ (Новое Общество).

Произошла стачка 3000 рабочихъ въ морскихъ докахъ въ Куре.

10 августа. Въ послѣднія три недѣли м-ры Катаяма и Нишикава объѣзжали сѣверные округа для бесѣдъ о рабочемъ вопросѣ, и въ среднихъ числахъ мѣсяца кузнецы токійскаго арсенала устроили стачку.

Сентябрь. Правительство издаетъ постановленіе, по которому всякія рѣчи о рабочихъ считаются политическими рѣчами.

Въ вышеозначенномъ перечнѣ событій, расположенномъ въ хронологическомъ порядкѣ, упоминаются только важнѣйшія, имѣвшія мѣсто въ рабочемъ вопросѣ въ послѣдніе годы въ Японіи, и участіе всѣхъ лицъ въ этомъ движеніи даетъ возможность судить объ успѣхахъ, которое оно сдѣлало въ этотъ періодъ.

„Рабочій Міръ“ въ послѣднія семь лѣтъ занялъ прогрессивное положеніе въ рабочемъ вопросѣ, который разсматривался газетой при свѣтѣ социалистическихъ взглядовъ. Съ другой стороны, союзъ печатнаго дѣла, вскорѣ послѣ своего возникновенія, искалъ единенія и примиренія капитала и рабочихъ. М-ръ Шимада, какъ предсѣдатель

этого союза, поддерживаемый профессорами Императорского Университета, Канаи и Кувада, высказался въ этомъ смыслѣ, но всѣ старанія привести въ исполненіе эти стремленія оказались тщетными.

Въ 1898—99 г.г. рабочій вопросъ опять сдѣлался жгучимъ. Движеніе встрѣчено было всей страной съ энтузіазмомъ; но ожидаемаго успѣха не послѣдовало, несмотря на необыкновенный интересъ и общее одобреніе населенія. Въ первые два года рабочее движеніе плохо подвигалось впередъ; оно переживало періодъ неурядицы и разочарованія. Хотя движеніе въ это время энергично велось социалистами, органомъ которыхъ являлся „Рабочій Міръ“, все же на его пути встрѣчались непреодолимые препятствія. Капиталисты, которые до сей поры казались равнодушными къ рабочему движенію, начали вдругъ смотрѣть на рабочіе союзы, какъ на нарушеніе своихъ интересовъ. Они проявили враждебное отношеніе къ рабочей партіи и обращались съ рабочимъ классомъ съ презрѣніемъ и строгостью, доходившею иногда до деспотизма. Это, въ связи съ другими экономическими условіями страны, обостряло и безъ того общее положеніе рабочаго класса. Къ этому еще присоединилось полицейское постановленіе, касающееся общественнаго спокойствія, изданное, несомнѣнно, для блага капиталистовъ. Однимъ изъ многихъ примѣровъ того, съ какой строгостью исполнялось это постановленіе, служить вышеупомянутое запрещеніе торжественнаго собранія, которое проектировалось Кироко-Шимпо въ пользу рабочихъ классовъ. Если принять во вниманіе все то, что произошло въ послѣдніе годы, то мы должны признать, что нынѣшнее положеніе рабочаго вопроса совершенно неудовлетворительно. Разсмотримъ, въ какомъ положеніи находится этотъ вопросъ въ настоящее время.

Вмѣшательство правительства и противоѣдѣствіе капиталистовъ представляютъ собою главныя явленія въ рабочемъ вопросѣ. Упомянутыя полицейскія постановленія послужили ударомъ для рабочей партіи, который въ этотъ моментъ сильно подѣйствовалъ. Благодаря этимъ постановленіямъ рабочему классу оказалось невозможнымъ соединиться для движенія или демонстраціи противъ работодателей или вести бесѣды о жалованьи и рабочихъ часахъ. Если въ рѣчи упоминалась только стачка или если какой-нибудь поступокъ казался направленнымъ къ этой цѣли, то этого было достаточно, чтобы вызвать репрессіи со стороны правительственныхъ агентовъ. При этихъ условіяхъ могущество различныхъ рабочихъ союзовъ свелось къ нулю, такъ что ихъ существованіе имѣло только номинальное значеніе. Рабочіе классы, испытывая все большій гнетъ, чувствовали все большую и большую потребность составить тѣсный союзъ, чего они не могли сдѣлать до сихъ поръ, благодаря тѣмъ препятствіямъ, которыя ложились на ихъ пути. Тяжелый гнетъ вмѣстѣ съ обостренной борьбой за существованіе, неизмѣнно сопровождающей экономическое развитіе страны, вызываетъ протестъ. Такимъ образомъ, социализмъ является для рабочихъ надежной опорой, и всякое социальное движеніе пріивѣтствуется отъ всей души. Все это служитъ признакомъ того, что рабочій вопросъ скоро возродится.

Нетрудно предвидѣть, что съ теченіемъ времени этотъ вопросъ въ Японіи все больше и больше будетъ сливаться съ политическими движеніями, такъ какъ нынѣшнія полицейскія распоряженія относятся къ политическимъ событіямъ далеко не такъ строго, какъ къ рабочему движенію. Между тѣмъ какъ образованіе рабочихъ союзовъ наталкивается на всякія затрудненія, организація политическихъ партій не встрѣчаетъ

никакихъ препятствій. При такихъ условіяхъ среди рабочаго класса развивается естественное стремленіе стать подъ политическое знамя, чтобы имѣть возможность предпринять корпоративныя движенія; такимъ образомъ рабочіе союзы превратятся въ политическія партіи. Есть серьезныя причины для такой тенденціи, — это все возрастающее вліяніе социализма среди трудящихся классовъ, которые начали уже воспринимать его принципы. Все возрастающее вліяніе социальныхъ идей нуждается въ политической поддержкѣ. При слѣдующихъ движеніяхъ слѣдуетъ больше добиваться системы всеобщаго голосованія, чѣмъ увеличенія заработной платы.

Всеобщая агитація, предпринятая въ большомъ масштабѣ для требованія политическихъ правъ, будетъ больше поощряться, чѣмъ отдѣльныя стачки изъ-за уменьшенія числа рабочихъ часовъ. Всѣ будущія движенія должны носить политическій характеръ, если они желаютъ противоѣствовать вліянію капитала. Ни одно единичное движеніе противъ отдѣльнаго капиталиста или работодателя не должно имѣть мѣста; наоборотъ, должна быть борьба массъ противъ классовъ. Этотъ методъ, какъ мнѣ кажется, будетъ единственнымъ полезнымъ для разрѣшенія проблемы будущаго и для облегченія тяжелой задачи настоящаго.

II. Рабочій рынокъ.

Обработано Министерствомъ торговли и сельскаго хозяйства.

Революція промышленности въ Японіи совпадаетъ со введеніемъ прекрасныхъ машинъ съ запада. Отрасли фабрикаціи, которыя прежде извѣстны были подъ названіемъ „домашняго производства“, образовали маленькія мастерскія и затѣмъ, при помощи капиталовъ и акціонерныхъ обществъ и товариществъ, — фабрики. За четыре года съ 1897 по 1900 г. включительно, число такихъ товариществъ достигло 87%.

Судя по официальнымъ свѣдѣніямъ, къ концу 1900 г. было 2554 фабрики, въ которыхъ работало не меньше 10 рабочихъ въ каждой, финансовое положеніе которыхъ въ среднемъ выражалось приблизительно слѣдующимъ образомъ: общая сумма капитала равнялась 22.000.000 ф. ст.; основной капиталъ — 16.000.000 ф. ст. и запасный — 1.800.000 фунт. стерл.

Изъ этихъ фабрикъ, 1009 представляли собою акціонерныя общества, 1271—товарищества съ гарантіей и 274—торговыя общества. Общее число рабочихъ мастерскихъ въ этотъ же промежутокъ времени равнялось 6317. Служащіе въ этихъ учрежденіяхъ классифицируются слѣдующимъ образомъ:

Въ мастерскихъ съ различными двигателями:

Мужчинъ	98.000
Женщинъ	182.000
Итого	280.000

Въ мастерскихъ безъ двигателей:

Мужчинъ	137.000
Женщинъ	253.000
Итого	390.000
Общая сумма	670.000

Изъ этого числа въ мастерскихъ, гдѣ работали двигателями, дѣтей въ возрастѣ 14 лѣтъ было:

Мальчиковъ	3.681
Дѣвочекъ	21.638
Итого	25.319

Въ мастерскихъ, гдѣ не было двигателей:

Мальчиковъ	4.137
Дѣвочекъ	11.994
Итого	16.131
Общая сумма	41.450

Фабричные рабочіе дѣлятся, кромѣ того, на два различныхъ класса: на поденщиковъ и постоянныхъ рабочихъ. Первые живутъ возлѣ фабрикъ, между тѣмъ какъ вторые приходятъ изъ далекихъ мѣстъ, такъ что работодатель обязанъ давать имъ столъ и квартиру. Въ числѣ послѣднихъ большую часть составляютъ женщины. Трудно, конечно, сказать, въ какомъ отношеніи тотъ или другой классъ рабочихъ имѣетъ перевѣсъ, но въ разнаго рода ткацкихъ работахъ установлено, что постоянныхъ рабочихъ больше; такъ, въ нѣкоторыхъ прядильняхъ ихъ имѣется отъ 70 до 80%.

Для болѣе яснаго представленія, фабрики и ихъ произведенія должны быть раздѣлены на слѣдующія пять категорій:

1) Прядильныя—включая сюда сырой шелкъ, тканье, пряденіе, веревочное издѣліе.

2) Механическія — включая устройство машинъ, кораблестроеніе, фабрики инструментовъ и литейные заводы.

3) Химическія фабрики,—включая керамику, газъ, бумажныя мельницы, работы лакомъ, изготовленіе кожи, воспламеняющіяся вещества, искусственное удобреніе, москательные товары и пр.

4) Смѣшанныя—включая пивовареніе, сахарные заводы, табачныя фабрики, чайныя сушилки, зерноочистители, мельницы, лимонады, минеральныя воды, конфекты, заготовленіе фруктовъ, типографіи и литографіи, бумажныя издѣлія, деревянныя и бамбуковыя издѣлія, кожаные товары, перья и соломенные плетенья, лакированные товары и т. д.

5) Спеціальныя фабрики, изготовляющія металлургическія произведенія и принадлежности электротехники.

О рабочихъ, занимающихся въ фабрикахъ первой категоріи, можно сказать съ увѣренностью, что большая часть ихъ состоитъ изъ женщинъ, главнымъ образомъ въ возрастѣ отъ 14 до 20 лѣтъ. Работницы старше 20 лѣтъ составляютъ 40% общаго числа, кромѣ того, имѣется еще небольшое число такихъ, которымъ меньше 14 лѣтъ, но, во всякомъ случаѣ, имъ не меньше 12 лѣтъ.

Во второй категоріи рабочіе почти исключительно взрослые мужчины, а гдѣ есть мальчики, то они рѣдко бываютъ моложе 15—16 лѣтъ.

Въ третьей категоріи, особенно на стеклянныхъ заводахъ, находятъ себѣ занятіе въ качествѣ учениковъ мальчики въ возрастѣ отъ 12 до 15 лѣтъ и даже, въ рѣдкихъ случаяхъ, 10 лѣтъ. На бумажныхъ фабрикахъ также бываютъ нерѣдко и не мало рабочихъ дѣтей обоюго пола въ возрастѣ не старше 9 лѣтъ; то же самое наблюдается на табачныхъ фабрикахъ.

Въ типографіяхъ только взрослые мужчины принимаются на службу и только въ отдѣльныхъ случаяхъ получаютъ временное занятіе четырнадцатилѣтніе мальчики.

Въ общемъ число рабочихъ часовъ у фабричныхъ рабочихъ равняется двѣнадцати, но бываетъ, что работа длится 15 и 17 часовъ. На

хлопчатобумажныхъ фабрикахъ двѣнадцать рабочихъ часовъ считаются нормальными какъ для дневныхъ, такъ и для ночныхъ работниковъ, которые смѣняются черезъ день. Въ прядильномъ отдѣленіи работа продолжается 13—14 часовъ, а при механическихъ ткацкихъ станкахъ—12 часовъ. При ручной же работѣ бываетъ различно, но, по общему правилу, въ зависимости отъ сезона отъ двѣнадцати до пятнадцати часовъ, хотя въ рѣдкихъ единичныхъ случаяхъ рабочее время тянется отъ 16 до 17 часовъ. Въ большихъ фабрикахъ второй категоріи рабочіе часы гораздо правильнѣе — около десяти часовъ, со случайными просрочками въ одинъ или два часа. Изъ работающихъ въ фабрикахъ третьей категоріи нашего дѣленія многіе стоятъ за работой день и ночь, смѣняясь каждые двѣнадцать часовъ.

Плата за трудъ бываетъ поденная и сдѣльная, но иногда бываетъ и мѣсячная. Въ общемъ принято производить расчеты за два мѣсяца, но бываютъ и полугодичные и даже годичные расчеты.

На хлопчатобумажныхъ фабрикахъ 60% рабочихъ получаютъ поштучную плату, и при такой системѣ, которая пользуется все большими симпатіями, считается правиломъ производить двухнедѣльные расчеты.

Въ большинствѣ фабрикъ второй категоріи практикуется ежедневная плата за трудъ; очень часто при поштучной платѣ приходится отсрочить уплату, особенно когда работа дѣлится между нѣсколькими рабочими.

Въ хлопчатобумажныхъ, прядильныхъ и ткацкихъ мастерскихъ взрослый мужчина зарабатываетъ $7\frac{1}{2}$ пенсовъ въ день, а женщины 5 пенсовъ.

На механическихъ заводахъ, о которыхъ упоминается во второй категоріи, обыкновенный рабочій зарабатываетъ 1 шиллингъ 3 пенса въ день, между тѣмъ какъ ловкій ремесленникъ зарабатываетъ въ день 2 шиллинга 2 пенса.

На спичечныхъ фабрикахъ плата за трудъ очень низка: такъ, обыкновенныя работницы получаютъ отъ 3 до 5 пенсовъ, а маленькія дѣвочки отъ 1 пени до 3 пенсовъ. Въ табачныхъ фабрикахъ и типографіяхъ женщины зарабатываютъ приблизительно 5 пенсовъ, а мужчины отъ 10 до 12 пенсовъ ежедневно.

Всѣ дѣла, подлежащіе контролю и вѣдѣнію промышленности, находились прежде подъ юрисдикціей Министерства Промышленности; но такъ какъ это оказалось неудовлетворительнымъ, то въ министерствѣ произведены были перемѣны, и недавно основано Бюро Торговли и Мануфактуры, подъ непосредственнымъ контролемъ котораго находятся всѣ дѣла промышленности. Бюро предпринимаетъ опыты улучшенія качества фабрикуемыхъ предметовъ, улучшенія положенія и устройства мастерскихъ, имѣетъ надзоръ за котлами и надъ занятіями рабочихъ и учениковъ, надъ ихъ воспитаніемъ, здоровьемъ, благополучіемъ и т. д.

Въ теченіе пятнадцати лѣтъ нѣсколько разъ пробовали принимать мѣры противъ фальсификаціи и обезпѣченія сырыхъ и фабрикованныхъ продуктовъ и послѣ болѣе или менѣе удачныхъ или безплодныхъ стараній, недавно была принята система организациі цеховъ, признанная наилучшей. Эти организациі находятся подъ надзоромъ кредитныхъ гильдій, выкупныхъ гильдій, покровительственной системы и пр. и пр. цеховъ. Эти послѣдніе снабжены корпоративными полномочіями, чтобы имѣть возможность споспѣшествовать трудамъ и благо-

получію своихъ членовъ. Затѣмъ изданы для городовъ и общинъ постановленія объ основаніи опытныхъ техническихъ лабораторій и приготовительныхъ мануфактурныхъ школъ съ цѣлью оживленія и улучшенія фабрикаціи.

Въ 1900 г. число техническихъ школъ всѣхъ родовъ по всей странѣ равнялось 1800; всѣ онѣ должны были содѣйствовать успѣху фабричныхъ предпріятій и давать возможность народу приобрѣтать техническія познанія. Успѣхъ на этомъ поприщѣ долженъ былъ сдѣлать страну независимой отъ иностранныхъ учителей, и достигнутые результаты доказываются сравнительно небольшимъ количествомъ европейскихъ и американскихъ учителей и мастеровъ, которые кое-гдѣ занимаютъ еще мелкія и крупныя мѣста.

Государство ассигнуетъ ежегодно 15000 ф. ст. на образованіе и обученіе учителей-техниковъ среди японцевъ; главными предметами обученія являются: крашеніе, тканье, работы изъ металла и дерева, живопись, составленіе узоровъ, рѣзьба по дереву, керамика, литейное и плавильное искусство, гончарное дѣло, кораблестроеніе, фабрикація бумаги, типографское дѣло, вышиваніе, шитье, торговля, строеніе, шелководство, работы лакомъ и т. д.

Система обученія учениковъ со времени введенія западныхъ обычаевъ перестала пользоваться симпатіей, и, хотя прежде она велась во всѣхъ отрасляхъ техническихъ и фабричныхъ производствъ, теперь она сохранилась въ своемъ прежнемъ видѣ только въ старинныхъ отрасляхъ промышленности, какъ, напр., ручное тканье, горшечное и красильное дѣло. Нѣкоторыя крупныя отрасли промышленности, какъ кораблестроеніе, придерживаются еще старинной системы; мастера этихъ фабрикъ и мастерскихъ имѣютъ при себѣ большое число молодыхъ людей, къ качеству учениковъ, но общее убѣжденіе таково, что эту систему слѣдуетъ упразднить и замѣнить ее правильнымъ обученіемъ въ школахъ.

Что касается рудокоповъ, то они отличаются отъ фабричныхъ рабочихъ, во-первыхъ, огромнымъ процентомъ неопытныхъ работниковъ и, во-вторыхъ, полной изолированностью отъ общей работы. Рудниковыя рабочіе живутъ большей частью въ квартирахъ, которыя предоставляютъ имъ ихъ работодатели, такъ какъ они пріѣзжаютъ издалека и поэтому охотно селятся по близости отъ фабрики, устраиваются своимъ домомъ и большей частью кончаютъ тамъ свою жизнь. Люди безсемейные живутъ большей частью по нѣсколько человекъ вмѣстѣ въ большомъ помѣщеніи и получаютъ дешевый столъ отъ управляющаго.

Ихъ дневной заработокъ обыкновенно равняется 1 шиллингу для взрослыхъ мужчинъ, 6 пенсамъ для взрослыхъ женщинъ, а мальчики и дѣвочки получаютъ отъ 4½ до 3-хъ пенсовъ въ день. При несчастныхъ случаяхъ во время работы работодатели обязаны заботиться о раненыхъ, и если больной пользуется леченіемъ въ фабричныхъ больницахъ, то работодатель обязанъ выдать извѣстную сумму денегъ на расходы по леченію. Если потерпѣвшій становится негоднымъ къ работѣ, то ему должна быть выдана извѣстная сумма вознагражденія, а въ случаѣ смерти потерпѣвшаго его близкимъ выдается извѣстная сумма на похороны. При болѣе благоустроенныхъ рудникахъ имѣются общества взаимопомощи съ запаснымъ капиталомъ. Этотъ капиталъ образуется прежде всего изъ взносов самихъ рабочихъ, затѣмъ изъ вкладовъ работодателей и, наконецъ, изъ пожертвованій частныхъ

лицъ. Размѣры выдаваемыхъ изъ этого фонда пособій находятся въ зависимости отъ количества времени, въ теченіе котораго получатель состоялъ членомъ общества, или отъ его служебнаго положенія или въ зависимости отъ обѣихъ причинъ.

Фабричное законодательство.

Г-на К. Сойеда,
президента Промышленнаго Банка.

Для посторонняго наблюдателя положеніе японскихъ рабочихъ по сравненію съ англійскими очень незавидно. Здѣсь не существуетъ рабочихъ союзовъ (trade-unions), и рабочіе беззащитны и безправны. Исслѣдованіемъ установлено, что фабричные рабочіе, число которыхъ въ 1900 г. исчислялось въ 154.857 мужчинъ и 248.617 женщинъ, плохо питаются и сильно истощены. Необходимость улучшить ихъ положеніе очевидна. Весьма возможно, что въ ближайшемъ будущемъ правительство предложитъ парламенту проектъ, который приводится ниже; быть можетъ, онъ далеко неудовлетворителенъ, но, принимая во вниманіе, что это все же лучше, чѣмъ ничего, слѣдовало бы и этотъ законъ привѣтствовать.

Постановленія эти касаются фабрикъ съ тридцатью и больше рабочими. Что же касается фабрикъ, временно устраиваемыхъ, или такихъ, гдѣ въ обыкновенное время меньше рабочихъ, число которыхъ временами увеличивается, то для таковыхъ будутъ изданы особые правила. Эти постановленія частью или цѣликомъ — смотря по необходимости — примѣняются и на другихъ фабрикахъ, кромѣ вышеупомянутыхъ.

При устройствѣ, переустройствѣ или расширеніи фабрики требуется разрѣшеніе надлежащихъ властей и до получения его нельзя приступитъ къ работамъ. Должны быть приняты всѣ мѣры для предупрежденія несчастныхъ случаевъ съ рабочими, для охраны ихъ здоровья и жизни и ничего не должно было бы сдѣлано, что несогласно съ моралью или что вредитъ общественнымъ интересамъ.

Слѣдуетъ издать правила о наблюденіи за квартирами, пансіонами и пристройками и т. д.

Паровыя машины не должны пускаться въ ходъ, пока ихъ не освидѣтельствуютъ свѣдущіе люди.

Паровыя машины безъ офиціального удостовѣренія не должны начинать работы.

Дѣти моложе 11 лѣтъ не должны работать на фабрикѣ; но это ограниченіе должно быть примѣнено слѣдующимъ образомъ въ ближайшія десять лѣтъ: дѣти въ возрастѣ восьми лѣтъ и старше могутъ работать въ теченіе двухъ лѣтъ съ того времени, какъ законъ входить въ силу; дѣти девяти лѣтъ и старше — въ теченіе трехъ лѣтъ и, наконецъ, десятилѣтніе и старше — въ теченіе пяти лѣтъ.

Рабочіе моложе шестнадцати лѣтъ, шестнадцатилѣтнія и пожилыя женщины не должны быть на работѣ между 10-ю часами вечера и четырьмя часами утра, за исключеніемъ слѣдующихъ случаевъ:

1) въ исключительныхъ случаяхъ это ограниченіе можетъ быть отмѣнено спеціальнымъ разрѣшеніемъ;

2) для фабрикъ спеціальнаго характера или въ случаѣ необходи-

мости могут быть приняты особые мѣры путемъ специальныхъ разрѣшеній;

3) въ случаѣ смѣнной работы двухъ или больше партій, могутъ быть приняты экстренныя мѣры путемъ изданія specialнаго регламента.

Для лицъ моложе 16 лѣтъ, для женщинъ 16 лѣтъ и старше число рабочихъ часовъ должно быть ограничено закономъ въ двѣнадцать часовъ.

Законъ долженъ установить для шестнадцатилѣтнихъ работниковъ и работницъ и для старшихъ женщинъ часовую или получасовую паузу для ѣды и отдыха.

Шестнадцатилѣтніе рабочіе и работницы и пожилыя женщины должны пользоваться ежемѣсячно, по крайней мѣрѣ, двухдневнымъ отпускомъ.

Шестнадцатилѣтніе рабочіе и работницы и пожилыя женщины не должны работать на фабрикахъ и въ мастерскихъ, гдѣ представляется какая-нибудь опасность или вредъ для ихъ здоровья.

Работодатель обязанъ уплатить пострадавшимъ или убитымъ при работѣ слѣдующее:

а) расходы по леченію (врачъ, уходъ и пр.),

б) по крайней мѣрѣ половину жалованья, если положеніе больного требуетъ покоя больше пяти дней.

в) по крайней мѣрѣ двухгодичный окладъ (250 іенъ, какъ наивысшая сумма), если пострадавшій лишенъ навсегда возможности работать.

г) расходы по погребенію (въ 20 іенъ, какъ наивысшая сумма), если смерть произошла отъ несчастнаго случая во время работы.

е) сумму, равняющуюся полуторагодовому окладу (но не больше 200 іенъ) осиротѣвшей семьѣ, если послѣ умершаго таковая осталась.

Если со служащими произойдетъ несчастный случай или они заболѣютъ въ квартирѣ или въ общежитіи, то работодатель долженъ заботиться о нихъ по крайней мѣрѣ три мѣсяца, а въ случаѣ смерти — хоронить за свой счетъ.

Фабрики находятся подъ контролемъ префектовъ и Министра Торговли и Сельскаго Хозяйства.

Глава XXII.

Торговый флотъ.

I. Его ростъ и современное состояніе.¹

Г-на Ремпей Кондо,

президента Японскаго Почтово-пароходнаго общества „Nippon Yusen Kaisha“.

Исторія японскаго мореплаванія насчитываетъ около сорока лѣтъ. Политика изоляціи отъ сношеній съ иностранцами, преслѣдуемая регентами рода Токугава въ продолженіе почти трехъ столѣтій, съ цѣлью воспрепятствовать вторженію христіанства, которому приписывали политическія цѣли и намѣренія, не безопасныя для государства, — препятствовала свободному развитію нашихъ морскихъ предпріятій. До появленія всякихъ ограниченій Японія обладала большими кораблями, приспособленными для морской торговли. Дѣйствительно, Японія, при помощи своихъ кораблей вела торговлю больше чѣмъ съ двадцатью странами и провинціями. Но, для точнаго проведенія своей политики изоляціи страны, официально было издано строжайшее запрещеніе строить большіе корабли, что поневолѣ должно было парализовать развитіе нашихъ морскихъ предпріятій. Поэтому Японія должна была довольствоваться береговой торговлей (каботажа), которая велась при помощи небольшихъ парусныхъ судовъ. Такъ обстояли дѣла, когда, наконецъ, прибытіе иностранныхъ пароходовъ и требованіе другихъ державъ сдѣлать страну доступной для торговли, заставили наше правительство не только снять запрещеніе, которое было въ силѣ почти 220 лѣтъ, но даже приступить къ постройкѣ большихъ пароходовъ. Уничтоженіе системы изолированія дало сейчасъ же поразительные результаты. Десять лѣтъ спустя послѣ упраздненія запрещенія японцы обладали 138-ю пароходами иностраннаго образца.

Неопредѣленное положеніе страны какъ до политической революціи 1868 г., такъ и непосредственно послѣ нея, помѣшало созданію торговаго флота. Кромѣ того, народъ не могъ сразу избавиться отъ пріобрѣтенныхъ имъ за цѣлыя столѣтія привычекъ. Такимъ образомъ, первый значительный опытъ мореходнаго предпріятія послѣ умиротворенія страны былъ въ 1872 г. сдѣланъ м-ромъ Ивазаки; его имя и названіе основаннаго имъ общества (Почтовое пароходство Митсу-Биши) навсегда будутъ связаны съ началомъ мореплавателейныхъ предпріятій въ

¹ Законъ о поддержаніи пароходства и субсидированіи его правительствомъ помѣщенъ въ особомъ приложеніи (см. въ концѣ книги).

Японіи. Другое большое пароходное общество — Соединенное Транспортное Пароходное Общество — основано было въ 1880 г. и оба эти общества, слившись въ 1885 г. въ одно, составили нынѣшнее Японское Почтовое Пароходное Общество (Nippon Yusen-Kaisha). Тѣмъ временемъ образовалось общество Osaka Shosen Kaisha и многія другія. Затѣмъ послѣдовало увеличеніе вмѣстимости пароходовъ и соотвѣтственно этому явилось облегченіе торговли у себя дома и для береговой торговли на далекомъ разстояніи. Между тѣмъ, дальнее сообщеніе по океану не было правильнымъ до 1892 г., когда общество Nippon Yusen-Kaisha завело правильные ежемѣсячные рейсы въ Бомбей.

Успѣшный исходъ Китайско-Японской войны 1894/95 г., составляющей эпоху въ исторіи Японіи, далъ значительный толчекъ нашимъ морскимъ предпріятіямъ. Въ 1896 г. Ниппонъ-Юсенъ-Кайша открыло движеніе между Токогамой, Лондономъ и Антверпеномъ, которое теперь длится 14 дней; затѣмъ сообщеніе между Гонконгомъ и Сеттлемъ, которое тоже длится 14 дней, и ежемѣсячное сообщеніе между Токогамой и Мельбурномъ. Еще одно японское пароходное общество, подъ названіемъ Тойо-Кизенъ-Кайша (Восточное Пароходное Общество), открыло пароходную линію между Гонконгомъ и Санъ-Франциско, а Осака-Шозенъ-Кайша (Осацкое Общество Пароходства и Торговли) открыло различныя линіи, какъ, напр., между Шанхаемъ и Ханькоу, между Фуучу и Гонконгомъ, Гонконгомъ и Ангпиномъ, Гонконгомъ и Тамсуи и т. д. Многія небольшія купеческія суда крейсируютъ между различными азіатскими портами. Благодаря этому японское мореплаваніе значительно расширило свое поприще. Цифровой подсчетъ успѣховъ нашего торговаго флота показываетъ, что въ 1879 г. вмѣстимость нашихъ судовъ иностраннаго образца (пароходы и парусныя суда) равнялась въ общемъ 100.000 тоннъ, въ 1889 г. она достигла 220.000, а въ 1899 г. — 796.930 тоннъ; такимъ образомъ, въ первое десятилѣтіе она увеличилась вдвое, а во второе — втрое. Въ 1898 г. Японія занимала десятое мѣсто среди морскихъ державъ всего міра, а Ниппонъ-Юсенъ-Кайша, по вмѣстимости своихъ судовъ, — седьмое среди главныхъ пароходныхъ обществъ.

Что касается участія японскихъ пароходовъ во внутренней и внѣшней торговлѣ страны, то, по статистическимъ даннымъ, въ то время, какъ въ 1889 г. общій доходъ съ внѣшней торговли, исключая стоимости пароходовъ, другихъ судовъ и ихъ принадлежностей, купленныхъ за границей, равнялся 133.000.000 іенъ, — стоимость товаровъ, находящихся на японскихъ судахъ, равнялась только 10.125.000 іенъ, т. е. меньше 12-й части общей суммы. Въ 1899 г. изъ общей суммы доходовъ съ внѣшней торговли въ 428.000.000 іенъ (небольшія отклоненія идутъ въ счетъ стоимости судовъ и принадлежностей) на японскихъ пароходахъ перевезено было товаровъ на 140.000.000 іенъ, что составляетъ третъ общаго дохода.

се это достаточно ясно показываетъ, сколько вниманія и энергіи нашъ народъ удѣлялъ этимъ предпріятіямъ. Успѣхъ этотъ послужилъ не только для увеличенія торговаго флота. Въ народѣ замѣтно развился интересъ къ мореплаванію, подавленный въ періодъ изоляціи отъ другихъ народовъ. Въ дѣлѣ мореходства и кораблестроенія сдѣланы были замѣтные успѣхи. Это подтверждается числомъ свидѣтельствъ, выданныхъ въ 1899 г. на право мореходства и кораблестроенія; причемъ японцы получили 13.088 свидѣтельствъ, между тѣмъ какъ ино-

странцы получили всего 302. Вѣрно также и то, что необходимость принимать на отвѣтственные мѣста (на японскихъ судахъ) иностранцевъ замѣтно исчезаетъ.

Въ Японіи нѣтъ недостатка въ учрежденіяхъ, поддерживающихъ успѣхъ мореплавательныхъ предпріятій. Тамъ организовано больше шести доковъ разными частными обществами, не считая правительственныхъ доковъ; среди нихъ есть доки, которые въ состояніи помѣстить у себя пароходы вмѣстимостью въ 8—10.000 тоннъ. Въ этихъ докахъ строятся и корабли. Самое большее—это общество Миту-Биши. Въ послѣднія нѣсколько лѣтъ оно построило для общества Ниппонъ-Юзень-Кайша три парохода: „Хитачи-Мару“, „Ава-Мару“ и „Кага-Мару“, всѣ вмѣстимостью больше 6.000 тоннъ.

Таково современное положеніе мореплавательныхъ предпріятій въ Японіи и нетрудно предсказать его будущее. Можно съ увѣренностью сказать, что народъ прекрасно сознаетъ необходимость въ большомъ флотѣ не только въ интересахъ независимости торговли, но и въ интересахъ военныхъ и флотскихъ. Японцы прекрасно сознаютъ, что глаза всего коммерческаго и промышленнаго міра устремлены на рынки Китая, Сибири и вообще Восточной Азіи и что пароходныя общества и фирмы Германіи, Америки и другихъ странъ ищутъ возможности завести связи съ этой частью свѣта, чтобы открыть новыя пароходныя линіи для привоза товаровъ и продовольствія. Они также не могутъ остаться нечувствительными къ перемѣнѣ, которая несомнѣнно произойдетъ, когда окончится постройка великой сибирской желѣзной дороги. Все это вмѣстѣ взятое, въ связи съ дѣятельностью, которую Японія проявила въ области мореходныхъ предпріятій, доказываетъ, что она не пожелаетъ быть позади другихъ націй. Конечно, трудно точно предсказать, какое направленіе приметъ напряженіе ея усилій, но въ томъ, что они будутъ напряжены, нѣтъ никакого сомнѣнія. Нѣтъ никакого сомнѣнія въ томъ, что благосостояніе страны за послѣдніе годы сильно увеличилось. Сравнивая цифры вывозной торговли за промежутокъ времени 1880—1900, мы видимъ, что стоимость вывезенныхъ товаровъ въ 1880 г. равнялась 29.373.400 іенамъ, въ 1890 г. — 56.603.506 іенамъ, а въ 1900 г. — 204.207.873 іенамъ; такимъ образомъ за два десятилѣтія мы видимъ увеличеніе почти на 170.000.000 іенъ, или, выражаясь иначе, въ 1900 г. вывозная торговля увеличилась почти въ семь разъ противъ 1880 г., и ежегодный средній доходъ въ промежутокъ времени 1890—1900 г., равнялся 14.750.000, между тѣмъ какъ въ теченіе 1880—90 г. средній годовой доходъ равнялся 2.750.000 іенъ. Далѣе, въ теченіе 14 лѣтъ (1880—94 г.), т. е. съ года объявленія войны съ Китаемъ, мы видимъ, что годовой размѣръ вывоза — исключая трехъ случаевъ — былъ всегда больше ввоза. Эти факты достаточно доказываютъ развитіе страны, ея благосостояніе и экономическую дѣятельность. Правда, что съ 1894 г. общая сумма импорта превышаетъ сумму экспорта, но если внимательно прослѣдить цифры, относящіяся къ экспорту, можно видѣть, что хотя между 1894 и 1900 годами стоимость ввезенныхъ товаровъ превышаетъ стоимость вывезенныхъ на 307.500.000 іенъ, сумма ушедшихъ за это время за границу денегъ равнялась только 19.750.000 іенамъ, и эта разниа сгладилась только благодаря военной контрибуціи, полученной отъ Китая.

Затѣмъ въ перевѣсѣ импорта главнымъ образомъ играли роль предметы, которые требовали переработки, какъ, напр., принадлежности для

желѣзныхъ дорогъ, пароходовъ, машинъ и паровозовъ; такимъ образомъ, истративши небольшую сумму денегъ, Японія запаслась большимъ складомъ матеріаловъ, которые должны были пойти на пользу ея промышленному развитію. Ея недавнее тяжелое экономическое положеніе было естественной реакціей послѣ блестящаго періода, послѣдовавшаго послѣ побѣдоносной войны 1894—95 г. Послѣдствія этого упадка далеко не такъ плачевны, какъ они рисуются иностранными газетами; наоборотъ, эта маленькая буря имѣла хорошій результатъ въ томъ отношеніи, что она очистила немного экономическую атмосферу отъ неумѣренныхъ элементовъ спекуляцій и фальшивыхъ предпріятій. Въ потокъ предпріятій, которыя заполнили страну по окончаніи войны, тысячи промышленныхъ предпріятій начали свое существованіе съ неизбѣжной тратой капитала и работы, и, такимъ образомъ, кризисъ, пережитый теперь народомъ, усилилъ только его скромность, серьезность и трудолюбіе. По моему мнѣнію, благодѣтельные результаты, послѣдовавшіе послѣ побѣдоносной войны и полученія контрибуціи, сказались не въ то тревожное время, которое послѣдовало непосредственно за войной; они скажутся въ будущемъ.

Что касается нашихъ взглядовъ, то часто увѣряли, что быстрое повышеніе заработной платы и увеличеніе цѣнъ на товары за послѣднее десятилѣтіе настолько увеличили стоимость производства, что Японія, занимавшая до сей поры на международномъ рынкѣ особенно выгодное положеніе, должна вскорѣ лишиться его. Само собою разумѣется, что послѣ повышенія заработной платы и принимая во вниманіе лучшія жизненные потребности, усвоенныя рабочими, затрудненія неизбѣжны, если отъ нихъ потребуютъ возвращенія добытыхъ ими преимуществъ для того, чтобы поднять спросъ на товары и этимъ повысить ихъ цѣны. Но низкая плата за трудъ совсѣмъ не можетъ считаться необходимымъ факторомъ успѣха; наоборотъ, кто работаетъ за низкую плату, тотъ рѣдко бываетъ хорошимъ работникомъ, и поэтому его трудъ не приноситъ дохода. Если японскіе рабочіе хотя бы сохранить свой теперешній образъ жизни, они должны старательнѣе и прилежнѣе работать. Японія не должна думать, что она въ этомъ отношеніи займетъ исключительное положеніе среди другихъ промышленныхъ странъ. Такимъ образомъ, рабочій вопросъ въ Японіи не даетъ никакого повода къ волненіямъ. Но тутъ слѣдуетъ поднять другой вопросъ: хватитъ ли у страны естественныхъ богатствъ для обезпеченія своего будущаго развитія. Если хорошенько подумать, то мы увидимъ, что у насъ въ этомъ отношеніи дѣла обстоятъ не хуже, чѣмъ въ другихъ странахъ. Не считая богатыхъ, еще не разработанныхъ рудниковъ, большихъ пространствъ необработанной земли, сахара, камфары, чая, рыбной ловли и другихъ промысловъ въ Хоккаидо и Формозѣ, и не принимая въ расчетъ, что существующіе промысла собственно Японіи несомнѣнно способны развиться дальше, врядъ ли можно отрицать то, что артистическія способности нашей націи представляютъ собою немаловажный источникъ. Это преимущество можетъ оказать пользу въ гораздо большемъ размѣрѣ, чѣмъ это было до сихъ поръ. Лучшимъ доказательствомъ этого является шелковое производство. Японія производитъ и вывозитъ сырой шелкъ въ большомъ количествѣ. Почему же ей не приложить своихъ артистическихъ дарованій и способности искусно работать для выдѣлыванья хорошихъ шелковыхъ матерій, вмѣсто того, чтобы предоставлять эту монополію Франціи и Америкѣ. Затѣмъ

не слѣдуетъ забывать, что географическое положеніе и племенное родство съ Китаемъ облегчаетъ ей торговлю съ нимъ; а внѣшней торговлѣ Китая, по мнѣнію свѣдущихъ дѣловыхъ людей всего міра, предстоить великая будущность. Несомнѣнно, выгодное положеніе относительно Китая и возможность легкаго доступа къ его торговому рынку представляютъ собою важныя преимущества; а такъ какъ, для изученія китайскихъ нравовъ и настроеній, Японія имѣетъ съ нею общую литературу и вѣковыя связи, то надо полагать, что торговыя отношенія между Китаемъ и Японіей не испортятся благодаря разнымъ предразсудкамъ, которые являются преградой между Китаемъ и западными народами.

Несомнѣнно, всѣ эти преимущества представляютъ собою источники будущаго благосостоянія и еще больше служатъ доказательствомъ правильности моего убѣжденія въ томъ, что будущее экономическое положеніе въ Японіи блестяще и полно надеждъ. Я вполне признаю, что мы не обладаемъ ни опытомъ, ни дѣловитостью западныхъ народовъ, но не слѣдуетъ забывать, что только тридцать лѣтъ съ лишнимъ прошло съ тѣхъ поръ, какъ мои соотечественники завели международныя торговыя сношенія. Принимая во вниманіе этотъ короткій промежутокъ времени, слѣдуетъ выразить имъ признательность и за это. Хорошимъ признакомъ служить то, что они сознаютъ свои ошибки и стараются ихъ исправить. Если принять во вниманіе ловкость, подвижность и умѣніе приспособливаться, которое японцы проявили въ другихъ направленіяхъ, то мы имѣемъ полное основаніе ожидать, что черезъ нѣсколько лѣтъ они разовьютъ въ себѣ способности, необходимыя для торговыхъ и промышленныхъ успѣховъ.

Въ чемъ истинная нужда наша—это въ капиталѣ. Онъ необходимъ намъ для созданія промышленности. Мы нуждаемся въ немъ еще для того, чтобы привести нынѣ существующія отрасли промышленности къ болѣе широкому экономическому положенію. Поэтому я стою за притокъ иностраннаго капитала. Высказываютъ даже мнѣніе, что такой курсъ оживилъ бы дѣятельность факторовъ, отвѣтственныхъ за нынѣшній упадокъ. Что касается этого, то несомнѣнно, что китайская контрибуція и быстро увеличившійся притокъ денегъ повели за собою много спекулятивныхъ предпріятій, истинная цѣна которыхъ была очень сомнительна. Но вѣрно и то, что по крайней мѣрѣ часть недавнихъ краховъ можно приписать тому, что многія предпріятія, подававшія большія надежды, были пріостановлены или совсѣмъ прекращены, потерявъ, благодаря недостатку капитала, вложенныя въ дѣло деньги. Я совсѣмъ не стою за притокъ иностранныхъ денегъ въ видѣ круглой суммы, какъ, напр., въ формѣ займа для выкупа частной желѣзной дороги; это привело бы къ скопленію денежныхъ запасовъ, для помѣщенія которыхъ надо было бы создать новыя предпріятія, что вызвало бы опять таки новыя спекуляціи. Я предложилъ бы, чтобы иностранные капиталы шли для развитія специальныхъ, доселѣ неиспробованныхъ или находящихся въ зачаточномъ состояніи предпріятій. Но надо принять во вниманіе, что иностранные капиталисты не рѣшатся вложить свои деньги въ японскія предпріятія безъ надлежащаго обезпеченія. Такія обезпеченія должны быть даны, и я увѣренъ, что если будетъ осуществлено то, что я предлагаю, то результаты окажутся одинаково благотѣльными какъ для иностранцевъ, такъ и для Японіи.

II. Кораблестроеніе ¹.

Барона Ивазаки.

Искусство кораблестроенія,—если оно въ своемъ первобытномъ и усовершенствованномъ видѣ достойно такого опредѣленія,—было извѣстно японцамъ такъ давно, что происхожденіе его относится къ области историческаго изслѣдованія. Первымъ историческимъ фактомъ, дающимъ представленіе объ условіяхъ кораблестроенія, является походъ императора Джинму на востокъ и памятная побѣда его въ 667 г. до Р. Х., при чемъ разсказывается, что онъ явился изъ Хіюго въ Сетсу во главѣ морскихъ силъ. Изъ этого можно заключить, что Японія въ тѣ времена обладала значительными кораблями. Въ царствованіе императора Суиджина (80—90 г. до Р. Х.) были изданы распоряженія о постройкѣ кораблей для похода противъ дикихъ племенъ сѣверной Японіи и жителей противоположнаго берега (теперь часть Восточной Сибири). Позже, въ 200 г., императрица Джинго явилась въ Корею, и съ тѣхъ поръ началось непрерывное сношеніе этой страны съ Китаемъ. Изъ всего этого слѣдуетъ, что Японія давно умѣла строить годныя для плаванія суда большихъ размѣровъ.

Затѣмъ въ 17-мъ столѣтіи мы видимъ, что японскія купеческія суда посѣщаютъ Филиппины, Сіамъ и даже Мексику. Что касается структуры этихъ судовъ, то объ этомъ никто ничего опредѣленнаго не знаетъ. Но, принимая во вниманіе, что въ японскихъ водахъ въ то время плавало не мало испанскихъ и португальскихъ кораблей, можно предположить, что японцы переняли у европейцевъ искусство строить большіе, годные для океанскаго плаванія корабли.

Когда искусство кораблестроенія настолько развилось, что явилась возможность строить большіе океанскіе корабли, то правительство Токугава начало ставить всюду этому препятствія. Правительство пришло къ убѣжденію, что католическая религія, которую старались ввести въ Японію испанцы и португальцы, могла нарушить миръ и спокойствіе, и для предупрежденія этого оно запретило всякія сношенія съ вѣнскимъ міромъ; исключеніе было сдѣлано только для голландцевъ и китайцевъ, которымъ разрѣшено было пребываніе въ порту Нагасаки для торговыхъ цѣлей. Купцамъ этихъ привилегированныхъ національностей разрѣшалось, хотя и съ строжайшими ограниченіями, привозить свои товары на собственныхъ корабляхъ, но японцамъ запрещалось, подъ страхомъ большихъ штрафовъ, строить корабли большихъ размѣровъ, и они могли строить только небольшія парусныя суда для береговой торговли.

Въ шестомъ году Каи-ей (1853 г.) commodоръ Перри явился изъ Америки въ портъ Урага съ цѣлымъ флотомъ военныхъ судовъ и передалъ сіюгунату официальное извѣщеніе, въ которомъ выражалось желаніе установить дружественныя и дѣловыя сношенія между этими двумя странами. За 30 и 40 лѣтъ до этого военные корабли Англіи, Россіи, С.-Ам. Соединенныхъ Штатовъ и другихъ странъ, при случаѣ, заходили въ японскіе порты. Въ то же время сосѣдній Китай, послѣ безуспѣшнаго конфликта съ Англіей и Франціей, принужденъ былъ уступить Гонконгъ и открыть для иностранной торговли Шанхай и другіе порты. Голландскій король послалъ сіюгуну письмо, въ которомъ объ-

¹ Законъ о содѣйствіи кораблестроенію помѣщенъ ниже въ Приложеніи къ книгѣ.

яснялъ ему невыгодную сторону политики изоляціи и рисовалъ ему благотѣльное вліяніе дружественныхъ торговыхъ сношеній съ другими державами. Все это, вмѣстѣ взятое, болѣе или менѣе способствовало пробужденію націи отъ продолжительнаго сна, и когда правительство Токугава очутилось передъ лицомъ предложенія американскаго правительства, оно поняло не только важное значеніе внѣшнихъ торговыхъ сношеній, но и необходимость создать свой собственный флотъ.

Хотя феодальное правительство Токугава было убѣждено въ необходимости имѣть свой флотъ, но, благодаря своей изолированности, оно не имѣло въ своей странѣ ни единого человѣка, который обладалъ бы способностями или опытомъ для такой задачи. Были, все-таки, въ странѣ люди, знакомые съ искусствами и науками запада; точно также японцамъ было не безызвѣстно положеніе вещей на западѣ. Но застарѣлые законы и привычки не могутъ въ одинъ мигъ уступить мѣсто новшествамъ. Поэтому правительство Токугава, при первыхъ шагахъ своихъ на пути созданія флота, должно было ограничиться изданіемъ указа, которымъ отмѣнялось прежнее запрещеніе строить большія суда.

Изданіе этого указа обѣщало большіе успѣхи, такъ какъ, хотя японцы мало или почти совсѣмъ ничего не понимали въ кораблестроеніи, какъ оно ведется въ Европѣ, все же, благодаря этому указу, въ различныхъ частяхъ страны начались постройки судовъ особаго типа, по образцу европейскихъ шхунъ. Напр., само правительство Токугава построило въ Урагѣ парусное судно съ двумя мачтами 152 футовъ длины и 50 футовъ ширины. Родъ Сатсума построилъ два или три однородныхъ парусныхъ судна съ тремя мачтами, а родъ Мито построилъ такое же судно въ Ишикава-джима въ Іеддо. Упомянутыя суда были первыми въ исторіи японскаго судостроенія, построенными по европейскому образцу.

Въ это время случилось событіе, давшее толчокъ и содѣйствовавшее развитію кораблестроительнаго искусства въ Японіи. Въ первомъ году Ансеи (1854) морскія волны разбили трюмъ русскаго военнаго судна „Діаны“, которое затонуло въ гавани Шимода въ провинціи Ицу. Такъ какъ въ распоряженіи русскаго правительства не имѣлось надлежащаго судна для перевозки на родину экипажа, числомъ свыше 500 человѣкъ, то рѣшено было построить двѣ шхуны, при чемъ потребовалась помощь японскихъ ремесленниковъ. Слѣдующей весною, когда шхуны были готовы, онѣ ушли во Владивостовъ.

Японскимъ плотникамъ и слесарямъ, помогавшимъ русскимъ работать, при этомъ представился удобный случай изучить европейскую систему кораблестроенія. Это послужило имъ на пользу, такъ какъ потомъ, только благодаря имъ, правительство (Токугавы) имѣло возможность построить цѣлый рядъ шхунъ того образца, которыя строились русскими. Большая часть этихъ мастеровъ получили мѣста во вновь основанномъ морскомъ вѣдомствѣ сіюгуната, а съ теченіемъ времени они приобрѣли столько знаній, что при открытіи верфи въ Іокоскѣ они составляли ядро его рабочей силы.

Во второмъ году Ансеи (1855 г.) нидерландскій король прислалъ въ даръ одинъ изъ своихъ военныхъ кораблей сіюгуну, который переименовалъ его въ „Кванъ-ко-мару“ и поставилъ его въ Нагасаки, въ качествѣ учебнаго судна. Одновременно съ этимъ въ Нагасаки прибыли изъ Голландіи инструкторы для обученія постройкѣ военныхъ кораблей, по приглашенію правительства, посланному въ Голландію годомъ раньше.

Правительство выбрало небольшое число молодыхъ людей и послало ихъ на „Кванъ-ко Мару“ для изученія мореплаванія и морскихъ наукъ подъ руководствомъ прибывшихъ инструкторовъ. Таково происхожденіе японскаго флота.

Получивъ въ свое обладаніе нѣсколько военныхъ судовъ и открывъ одновременно курсъ изученія мореплаванія и морскихъ наукъ, правительство сѣюгната пожелало учредить такія мастерскія, въ которыхъ можно было бы практически изучать кораблестроеніе и научиться исправлять поврежденные суда. Оно обратилось къ нидерландскому правительству и просило его продать необходимыя машины и прислать опытныхъ мастеровъ для установки ихъ. Мастера и машины прибыли въ Нагасаки въ четвертомъ году Ансеи (1857 г.), и послѣ того, какъ выбрано было подходящее мѣсто въ гавани Акуна-ура, сейчасъ же начались приготовленія къ устройству мастерскихъ. Онѣ были готовы въ первый годъ Бункіу (1861). Изъ этого скромнаго начинанія развилось нынѣшнее огромное и цвѣтущее предпріятіе, извѣстное подъ названіемъ дока и машинныхъ мастерскихъ Митсу-Биши.

Нагасакскіе морскіе кадеты временъ правительства Токугава, наряду съ изученіемъ морскихъ наукъ и артиллеріи, отдавали время изученію кораблестроенія, преподаваемаго голландскими инструкторами. Они выстроили въ четвертомъ году Ансеи (1857 г.) катеръ подъ руководствомъ этихъ учителей.

Во второмъ году Бункіу (1862 г.) правительство Токугава, имѣя въ виду устроить корабельный докъ въ Нагасаки, снова начало вести переговоры съ голландскимъ правительствомъ, приглашая отсюда инженеровъ и рабочихъ. Такъ какъ послѣдніе явились въ Нагасаки въ 4-мъ году Бункіу (1864 г.), то строительный докъ въ Татегами былъ оконченъ въ назначенное время. Хотя были сдѣланы приготовленія для постройки броненосцевъ, но активныя работы не предпринимались, исключая нѣсколькихъ пароходовъ, а всѣ работы ограничивались разными исправленіями. Такъ обстояло дѣло до четвертаго года Мейджи (1871 г.), когда нагасакскія мастерскія отошли въ вѣдѣніе Министерства общественныхъ работъ (съ тѣхъ поръ упраздненнаго) и когда, кромѣ постройки сухого дока въ Татегами, построены были еще другіе. Всѣ они остались въ рукахъ новаго правительства до семнадцатаго года Мейджи (1884 г.), когда ихъ откупила фирма Митсу-Биши, подъ управленіемъ которой они съ тѣхъ поръ заняли первое мѣсто среди строительныхъ доковъ дальняго востока.

Однако, мы забѣжали немного впередъ и поэтому должны вернуться къ періоду Токугава. Это правительство не считало Нагасаки подходящимъ мѣстомъ для устройства строительной верфи; для этой цѣли въ первомъ году Генджи (1864 г.) оно избрало городъ Йоко-ску и сейчасъ же обратилось къ французскому правительству съ предложеніемъ прислать своихъ кораблестроителей. По прибытіи этихъ послѣднихъ и машинъ, которыя также были выписаны изъ Франціи во второмъ году Кей-о (1866 г.), немедленно приступили къ постройкѣ мастерскихъ; но прежде, чѣмъ онѣ были окончены, правительство Токугава принуждено было вернуть всѣ отрасли администраціи императорскому двору. Новое правительство закончило мастерскія въ Йокоскѣ, и съ тѣхъ поръ онѣ стали самыми большими во всей Японіи.

Выше мы уже упомянули, что правительственная верфь въ Нагасаки перешла въ руки частной фирмы Митсу-Биши. Другая верфь,

построенная новымъ правительствомъ въ седьмомъ году Мейджи (1874 г.) въ Кобе, на которой производились только починки судовъ, въ семнадцатомъ году Мейджи (1884 г.) также перешла въ частныя руки. Новымъ владѣльцемъ было судостроительное общество Кавасаки, которое начало недавно принимать заказы на постройку судовъ.

Общій обзоръ успѣховъ кораблестроенія со времени просвѣтительной эпохи, послѣ возвращенія политической власти императорскому двору въ 1868 г., дастъ намъ прямое доказательство того, что политика поощренія, реформъ и прогресса, которую преслѣдовало новое правительство, сейчасъ же сказалась въ быстромъ ростѣ торговли и мореплаванія. Но всѣ пароходы, которые понадобились въ развивающейся торговлѣ для перевозки товаровъ, до десятаго года Мейджи доставлялись изъ-за границы, пока, наконецъ, въ Осакѣ, Хіого, Токио и Хакодате и т. д. начали строить небольшія деревянные судна. Годомъ раньше, т. е. въ девятомъ году Мейджи (1876 г.), въ Нагасаки начали постройку парохода въ 1500 тоннъ, который названъ былъ „Косуга-Мару“. Одновременно съ этимъ правительство начало строить военныя суда въ Йокоскѣ. Съ этихъ поръ судостроительная промышленность стала настолько развиваться, что всѣ пароходы, необходимые для быстро развившейся торговли во внутреннемъ морѣ, строились въ докахъ Осаки, Нагасаки, Кобе, Токио и т. д. Въ 23-мъ году Мейджи (1890 г.) были спущены на воду три броненосца, каждый вмѣстимостью въ 700 тоннъ. Одновременно съ этимъ началась постройка броненосцевъ въ Осакѣ и Кобе.

Но дѣйствительные успѣхи судостроительной промышленности въ Японіи начались со времени японско-китайской войны. Въ 1896 г. толчкомъ для развитія мореплаванія и судостроенія въ Японіи послужило опубликованіе законовъ о покровительствѣ мореплаванію и судостроенію. Около этого времени общество Ниппонъ-Юзень-Кайша первое организовало свою европейскую линію и рѣшило построить шесть пароходовъ въ 6000 тоннъ каждый. Постройку одного изъ нихъ взялъ на себя докъ Митсу Биши въ Нагасаки, гдѣ онъ былъ оконченъ въ 1898 г. Это былъ первый пароходъ такихъ размѣровъ японскаго происхожденія, и съ тѣхъ поръ упомянутый докъ занятъ постройкой большихъ судовъ.

Въ 1903 г. строящихся здѣсь пароходовъ было восемь съ общей вмѣстимостью въ 23.500 тоннъ. Другія частныя верфи, какъ, напр., верфь Кавасаки въ Кобе, были въ то время заняты постройкой нѣсколькихъ пароходовъ вмѣстимостью отъ 1000 до 2000 тоннъ. Желѣзодѣлательные заводы Осаки, принадлежащіе М-ру Гунтеру, главнымъ образомъ заняты постройкой небольшихъ пароходовъ для плаванья во внутреннемъ морѣ или по рѣкамъ и озерамъ. Корабельная верфь Ураги начала свою дѣятельность съ постройки пяти небольшихъ канонерокъ по порученію американскаго уполномоченнаго на Филиппинахъ. Кромѣ того, есть еще много небольшихъ судостроительныхъ мастерскихъ, о которыхъ не стоитъ упоминать. Мы можемъ только повторить, что судостроеніе сильно развилось въ Японіи въ послѣдніе годы.

Въ заключеніе мы представимъ нѣкоторыя цифры, указывающія на развитіе нашего судостроенія и за послѣднія 26 лѣтъ, съ 1877 года, когда построено было нѣсколько значительныхъ пароходовъ. Число купеческихъ пароходовъ, въ 500 тоннъ и больше, построенныхъ въ этотъ промежутокъ времени, равняется 68, вмѣстимостью въ 88539 тоннъ. За исключеніемъ семи парусныхъ судовъ, изъ которыхъ одно было снабжено вспомогательными паровыми машинами, всѣ остальные были паро-

ходами. Всѣ пароходы, за небольшимъ исключеніемъ, представляютъ собою результатъ частныхъ предпріятій. Кромѣ того, въ этотъ же промежутокъ времени на частныхъ верфяхъ было построено болѣе 100 судовъ въ 300—500 тоннъ.

Изъ 68 пароходовъ, о которыхъ упоминалось раньше, 18 (48078 тоннъ) было построено обществомъ Митсу Биши, 14 (13828 тоннъ) на верфи Кавазаки въ Кобе и 11 пароходовъ (9186 тоннъ) на желѣзныхъ заводахъ въ Осакѣ; остальные—на разныхъ небольшихъ верфяхъ. Можетъ быть, интересно отмѣтить то, что изъ 18 пароходовъ, построенныхъ на верфи Комп. Митсу Биши, четыре имѣютъ вмѣстимость въ 6000 тоннъ; два изъ нихъ плаваютъ по европейской линіи Комп. Ниппонъ-Юзень-Кайша, а два другихъ — по американской линіи этой же Компаніи.

Вотъ тѣ пароходы, которые строились на самыхъ большихъ верфяхъ въ концѣ 1902 года:

На верфи Комп. Митсу Биши въ Нагасаки:

Пароходы	Вмѣстимость
Аки-Мару (стальной)	6320
Чифу-Мару "	1900
Нингата-Мару "	2100
Никко-Мару "	5400
Эйко-Мару "	1900
Безъ имени "	5000

На верфи Кавазаки въ Кобе.

Пароходы	Вмѣстимость
Куширо-Мару (стальной)	1000
Безъ имени "	650
Безъ имени "	650
Учебный пароходъ "	2200

Во все это время морскіе доки не бездѣйствовали. Число крейсеровъ и канонерокъ, строящихся здѣсь въ продолженіе 26 лѣтъ (съ 1876 г. до 1901 г. включительно), достигло 23 съ общей вмѣстимостью въ 35021 тонну. Самый большой изъ этихъ военныхъ судовъ — „Гашидате“ въ 4278 тоннъ, построенный въ Іокоскѣ. Число торпедныхъ судовъ въ концѣ 1902 г. равнялось 22.

Въ настоящее время строятся или будутъ строиться восемь крейсеровъ и канонерокъ вмѣстимостью въ 12272 тонны, а 16 торпедныхъ судовъ еще не готовы.

III. Морское образованіе.

Начальника „Шозень Гакко“

(правительственной морской школы въ Токио.).

Прежде, чѣмъ заняться деталями морского воспитанія въ Японіи, займемся разсмотрѣніемъ увеличенія вмѣстимости и числа моряковъ до конца 1902 г., для того, чтобы получить представленіе о теперешнемъ состояніи мореплаванія.

Въ 1897 г. общее количество тоннъ японскихъ пароходовъ было не больше 400.000, включая сюда пароходы и парусныя суда; съ развитіемъ промышленности вмѣстимость судовъ значительно увеличилась и въ концѣ 1902 г. она равнялась 934961 тоннамъ, изъ которыхъ 605122 тонны приходились на пароходы, а 329839 — на парусныя

судна. Надо признаться, что число людей, умѣющихъ управлять этими пароходами,—именно искусныхъ офицеровъ—было сравнительно невелико. Въ настоящее время такихъ офицеровъ, основательно знающихъ свое дѣло, столько, сколько числится въ нижеслѣдующей таблицѣ:

	Японцевъ	Иностранцевъ
Помощниковъ штурмановъ	920	213
Инженеровъ	981	118
Итого 1901		331

Благодаря этому теперь сильно чувствуется нужда въ морякахъ, и правительство старается сдѣлать образованіе моряковъ болѣе основательнымъ.

Единственнымъ хорошимъ заведеніемъ для болѣе совершеннаго образованія моряковъ въ Японіи является высшее мореходное училище въ Токио. Оно находится въ связи съ департаментомъ сообщеній, и было основано въ 1875 г. Компаніей Митсу Биши, но затѣмъ было передано обществу Японскаго почтового пароходства. Въ 1885 г. оно было передано правительству, реформировано и реорганизовано въ высшее мореходное училище.

Изъ этого училища молодые люди выходятъ офицерами коммерческаго флота, и оно даетъ имъ теоретическія и практическія познанія по предметамъ, относящимся къ высшимъ понятіямъ морской службы. Учебный курсъ дѣлится на два отдѣленія: одно для обученія мореходству, а другое—инженернымъ наукамъ.

Кадеты обоихъ отдѣленій находятся во все время ученія на морской службѣ, даже послѣ окончательныхъ экзаменовъ, и такъ какъ они могутъ быть во всякое время назначены морскими офицерами, то подчинены дѣйствію обычныхъ законовъ морской службы.

Курсъ мореходнаго училища составляютъ: теоретическое и практическое мореходство, морское измѣреніе, морская метеорологія; морское право и кораблестроеніе представляютъ главные науки; всѣ остальные — только дополнительные.

Кадеты поступаютъ въ шестой классъ и каждые полгода переводятся въ слѣдующій, высшій классъ. До перехода въ первый, самый высшій классъ они учатся въ своихъ классныхъ комнатахъ, а затѣмъ они переводятся въ Иокоску въ артиллерійскую школу (Гоюэсугу-Реншусю), гдѣ они въ теченіе полугода обучаются стрѣльбѣ. Въ заключеніе они должны въ теченіе 2½ лѣтъ пройти практически учебный курсъ на бортахъ различныхъ пароходовъ. Такимъ образомъ, для полнаго законченнаго образованія требуется 5½ лѣтъ.

Главными предметами изученія инженернаго курса служатъ: паровыя машины, паровые котлы, электричество, черченіе и практическія работы въ мастерскихъ; всѣ другіе предметы имѣютъ второстепенное значеніе.

Каждый ученикъ этого отдѣленія поступаетъ въ 5-й классъ и тоже каждые полгода переводится въ слѣдующій классъ. Такъ же, какъ и ученики мореходнаго отдѣленія, всѣ они учатся въ своихъ классныхъ комнатахъ. Но какъ только они переходятъ въ первый (высшій) классъ, ихъ посылаютъ на фабрику или въ мастерскую для двухлѣтнихъ практическихъ занятій, а затѣмъ они поступаютъ на какой-нибудь пароходъ, чтобы прослужить учебный годъ въ качествѣ инженера. Такимъ образомъ весь курсъ обученія отъ начала до конца длится пять лѣтъ.

Сильно поощряет учащихся этихъ заведеній то, что наиболѣе способныхъ, ловкихъ и старательныхъ посылаютъ для усовершенствованія и пополненія образованія за границу.

Каждый юноша старше 15 и моложе 21 года принимается въ это заведеніе, если онъ только выдерживаетъ вступительный экзамень. Ученики правительственныхъ, общественныхъ и частныхъ школъ, признанныхъ министромъ народнаго просвѣщенія имѣющими одинаковыя права съ общественными средними школами, принимаются въ мореходное училище безъ вступительнаго экзамена; они должны только представить свидѣтельство о ихъ знаніяхъ и поведеніи изъ той школы, курсъ которой они окончили.

Кадеты бываютъ двухъ родовъ: есть такіе, которые содержатся за счетъ правительства или за счетъ купеческихъ обществъ, и есть такіе, которые живутъ на свои собственные средства.

Студенты, отличающіеся хорошимъ поведеніемъ и большими знаніями, которыхъ особенно высоко цѣнить учебное начальство, могутъ считать себя почетными учениками этого учрежденія и избавляются отъ всякихъ расходовъ.

Персональ училища состоитъ изъ слѣдующихъ лицъ:

1 директоръ; 8 секретарей; 12 профессоровъ; 8 преподавателей; 8 помощниковъ профессоровъ и учителей; 16 писцовъ; 12 доцентовъ; одинъ помощникъ писца.

Число учениковъ, посѣщающихъ школу:

	Мореход-ство	Инженер-ное дѣло	Общая сумма
Почетныхъ учениковъ	1	—	1
Субсидированныхъ	129	77	206
Учениковъ, живущихъ на свои средства	14	11	25
Итого	144	88	232

Число учениковъ, находившихся въ мастерскихъ или на парокладахъ:

	Мореход-ство	Инженер-ное дѣло	Общая сумма
Почетныхъ учениковъ	2	1	3
Субсидированныхъ „	149	40	189
Учениковъ, живущихъ на свои средства	82	9	91
Итого	233	50	283
А всѣхъ вмѣстѣ:			515

Чтобы дать возможность кадетамъ практиковаться въ дѣланіи узловъ, складываніи и разворачиваніи парусовъ, въ разборкѣ и складыва-

ни рей, — въ докъ, находящемся при заведеніи, имѣется учебное судно, называемое „Мейджи-Мару“, на которомъ ученики послѣ утреннихъ занятій могутъ практически заниматься. Они также должны учиться грести, править и плыть на парусахъ.

Мейджи-Мару былъ построенъ въ Глазго, и общая сумма брутто его вмѣстимости равняется 1037 тоннамъ, а нетто вмѣстимости 457 тоннамъ.

Этому заведенію принадлежатъ еще второе парусное судно „Котоно-Мару“, которымъ также пользуются какъ учебнымъ судномъ. Оно строилось на Темзѣ, и брутто его вмѣстимости равняется 825 тоннамъ, а нетто 775 тоннамъ. Это судно крейсируетъ въ сосѣднихъ водахъ.

Въ Кобе, на верфи Кавазаки, строится теперь большое парусное судно Тайсей-Мару, имѣющее свыше 2000 тоннъ вмѣстимости. Какъ только оно будетъ готово, оно будетъ служить учебнымъ судномъ для плаванія. Оно будетъ заходить не только въ японскіе порты, но также въ европейскіе, американскіе, австралійскіе и пр.

Кромѣ правительственнаго мореходнаго училища, образованію знающихъ морскихъ офицеровъ содѣйствуетъ до нѣкоторой степени также Японскій Морской Пріютъ (Ниппонъ Кайинъ Экизайвай). Это общество имѣетъ въ Токио, Кобе и Нагасаки свои отдѣленія, гдѣ многіе обыкновенные матросы, обладающіе нѣкоторыми практическими свѣдѣніями, могутъ учиться, чтобы подготовиться къ офицерскому экзамену.

Нижеслѣдующія заведенія представляютъ собою общественныя школы для высшаго образованія моряковъ:

Въ Хакодате Морское училище Хокодате, Хоккайдо.

Въ Ошимѣ Ошима, Ямагушикенъ

Въ Юге Очигори, Эмекенъ

Въ Авашима Митойогори, Кагавакенъ

Въ Тоба Тоба, Миекенъ

Въ Сага Сагагори, Сага

Въ Хирошимѣ Тойода, Хирошимакенъ

Въ выше указанныхъ заведеніяхъ можно изучить мореходство и инженерное дѣло. Доступъ въ нихъ открытъ всѣмъ мальчикамъ, окончившимъ четырехгодичный курсъ въ высшей элементарной школѣ или выдержавшимъ вступительный экзаменъ. Учебный курсъ длится 6½ лѣтъ; предметы изученія слѣдующіе:

Курсъ мореходства: моральныя науки, чтеніе, сочиненіе, математика, физика, химія, рисованіе, гимнастика, главныя основанія медицины, иностранныя языки, общія понятія мореходнаго искусства, мореплаваніе, морская метеорологія и судостроеніе, торговое мореплаваніе.

Курсъ инженернаго дѣла: механика, прикладная механика, общія понятія объ электричествѣ, общія понятія о судостроеніи, обученіе торговому мореплаванію.

Ученики вышеозначенныхъ школъ должны держать офицерскій экзаменъ; если они его выдержатъ, они становятся палубными офицерами или инженерами. Ученикамъ высшей мореходной школы выдается офицерское свидѣтельство безъ экзамена.

Глава XXIII.

Желѣзныя дороги.

К. Инуцука,

директора Японскаго желѣзнодорожнаго бюро.

Первой желѣзнодорожной линіей въ Японіи, по которой возможно было сообщеніе, была линія между Шимбаши и Йокогамой въ 1872 г.

Въ 1869 г. правительство рѣшилось строить желѣзныя дороги, и намѣченная въ то время желѣзнодорожная линія должна была пройти изъ Токио въ Кобе черезъ Кіото и Осаку, въ качествѣ главной линіи, отъ которой должна была идти боковая вѣтвь близъ озера Бива въ Тсуругу.

За постройку этой линіи немедленно принялись, и такимъ образомъ образовалась желѣзнодорожная линія Токио—Локогама по одну сторону Хаконейской горы и вскорѣ послѣ этого линія Кобе—Осака по другую сторону горы.

Слѣдуетъ благодарить дальновидныхъ государственныхъ дѣятелей того времени за то, что они сдѣлали надлежащіе и рѣшительные шаги для содѣйствія промышленнымъ предпріятіямъ, успѣхами которыхъ мы теперь пользуемся, хотя въ то время имъ пришлось бороться со многими затрудненіями. Въ декабрѣ 1872 г. начались работы на линіи между Кіото и Осакой.

Послѣ такого начала успѣхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій увеличился все больше и больше, и число миль желѣзнодорожнаго пути увеличивалось съ каждымъ годомъ. Въ 1879 г. было организовано первое частное желѣзнодорожное общество подъ названіемъ „Ниппонъ-Тетсудо-Квайша“, которое существуетъ и донинѣ; оно построило желѣзнодорожную линію въ 800 миль длиною. Постройка этой линіи началась въ іюнь 1880 г. и уже черезъ годъ, въ іюнь 1881 г., дорога между Уено и Кумагавой была сдана въ эксплуатацію.

Новыя желѣзнодорожныя общества возникали, какъ грибы, а существовавшія раньше увеличили свои предпріятія.

Если подумать только, что еще 30 лѣтъ тому назадъ существовало всего 18 миль желѣзнодорожнаго пути, то можно себѣ представить, какіе удивительные успѣхи были сдѣланы на этомъ поприщѣ. Общая длина желѣзнодорожныхъ линій, по которымъ теперь открыто движеніе, равняется приблизительно 4254 милямъ, т. е. въ 532 раза больше того, что представляла собою первая линія, по которой открыто было движеніе.

Успѣхъ, котораго мы достигли въ настоящее время, виденъ изъ нижеслѣдующей таблицы:

Количество миль (английскія мили).

Годы:	Правитель- ственные желѣзныя дороги	Частныя желѣз- ныя до- роги
Мили	Мили	
1872	18	—
1876—1877	65	—
1882—1883	114	—
1887—1888	244	293
1892—1893	550	1320
1897—1898	661	2287
1901—1902	1059	2966
1 мая 1903	1226	3027

Изъ вышеприведенныхъ цифръ слѣдуетъ, что ежегодное среднее увеличеніе числа миль въ послѣдніе годы равнялось приблизительно 130 милямъ, а въ 30 и 31 фискальномъ году открыто было для движенія 468 и 471 мили.

Время открытія желѣзнодорожныхъ линій Токкаидо, Санію, Кіу-Сіу, Хоккаидо и другихъ желѣзныхъ дорогъ, которыя составляютъ главныя линіи въ Японіи, обозначено въ нижеслѣдующей таблицѣ:

Названіе обществъ	Линіи	Длина въ миляхъ	Время открытія
Токкаидо	Шимбаши-Кобе	375	Іюль 1889 г.
Санію	Кобе-Симоносеки	329	Сентябрь 1901 г.
Кіу-Сіу	{Моджи-Яцуширо (черезъ Торизу)	143	Ноябрь 1896 г.
	{Торизу-Нагасаки	97	Ноябрь 1898 г.
О-у	{Уено-Аомори	455	Сентябрь 1891 г.
	{Шинагава-Акабане	13	Май 1885 г.
Шиніетсу	{Уено-Таказакі	63	Май 1884 г.
	{Таказакі-Наоетсу	118	Мартъ 1893 г.
	{Наоетсу-Нутаре	85	Сентябрь 1899 г.
Хоккаидо-Танко . . .	Муроранъ-Шибетсу (черезъ Ивамицава)	181	Августъ 1900 г.

Приведенныя здѣсь линіи вмѣстѣ съ морскими перевозками сильно облегчаютъ способъ сообщенія.

Японскія желѣзныя дороги раздѣляются на правительственныя и частныя.

Правительственныя находятся въ вѣдѣніи эксплуатаціоннаго и строительнаго бюро, а частныя дороги подлежатъ контролю надлежащаго желѣзнодорожнаго акціонернаго общества. Общая длина дорогъ, находящихся подъ контролемъ эксплуатаціоннаго и строительнаго бюро, равняется 1060 милямъ, а линія, принадлежащая Ниппонскому Обществу равняется 860 милямъ.

Слѣдующей по количеству миль является дорога Кіу-Сіу въ 400 миль. Затѣмъ Санію въ 340 миль и Танко съ 270 милями.

Самыми короткими желѣзнодорожными линіями (меньше 10 миль)

являются тѣ, которыя принадлежатъ обществамъ Кугасаки, Нишинари, Кананъ и Сано. Если бы общее количество миль, принадлежащее частнымъ обществамъ, можно было равномерно раздѣлить на число обществъ, то на каждое общество пришлось бы среднимъ числомъ 99 миль. Нижеслѣдующая таблица даетъ представленіе о положеніи разныхъ обществъ:

	Меньше 10 миль	Больше 10 и до 50 миль	Выше 50 и до 100 миль	Выше 100 миль	Общее количество
Правительственные желѣзныя дороги	—	—	—	2	2
Частныя желѣзныя дороги	3	30	3	5	41

Изъ вышеуказанной таблицы слѣдуетъ поразительный фактъ, что существуетъ много небольшихъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Нечего упоминать, конечно, о томъ, что постройка желѣзной дороги требуетъ массу денегъ. Капиталъ, затраченный въ концѣ 34 фискальнаго года на постройку желѣзныхъ дорогъ, равнялся 340.000.000 іенъ, включая сюда уже строящіяся линіи. Подробности находятся въ нижеслѣдующей таблицѣ:

Правительственные.

Стоимость постройки эксплуатируемыхъ линій	100.590.209 іенъ
” ” еще не готовыхъ	22.334.382 ”
Оборотный капиталъ	200.000 ”
Запасный капиталъ	2.215.000 ”
Смѣшанный	1.893.261 ”
Итого	127.232.852 іены

Частныя.

Стоимость постройки эксплуатируемыхъ дорогъ	202.804.045 іенъ
” ” еще не готовыхъ	4.598.747 ”
Определенный рабочій фондъ, запасный фондъ и другіе расходы	12.306.640 ”
Итого	219.709.432 іены

Если эту сумму раздѣлить на равныя части между существующими обществами, то на каждое общество приходится среднимъ числомъ 8.600.000 іенъ. По послѣднимъ статистическимъ даннымъ количество частныхъ обществъ всякаго рода во всей имперіи равняется 8598, а вложенный въ нихъ капиталъ—779.000.000 іенъ. Изъ нихъ 40—желѣзнодорожныя общества, капиталъ которыхъ составляетъ третью часть всей суммы, вложенной во всѣ японскія общества.

Большая часть капиталовъ правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ получила благодаря желѣзнодорожнымъ облигаціямъ, а нѣкоторая часть необходимыхъ для эксплуатаціи денегъ получается изъ доходовъ желѣзныхъ дорогъ. Частныя общества, почти всѣ безъ исключенія, добыли себѣ деньги благодаря выпускамъ акцій, облигацій или временныхъ займовъ.

Подробности о вспомогательных источниках частных обществ для добывания капитала заключаются въ нижеслѣдующей таблицѣ:

Акціонерный капиталъ	192.811.305 іенъ
Облигціонный	12.839.000 "
Займы	6.955.404 "
Другіе источники	7.103.723 "
Итого	219.709.432 іенъ

Стоимость постройки одной мили въ среднемъ стоила въ концѣ 34 фискальнаго года 75422 іены. Средняя стоимость различныхъ желѣзныхъ дорогъ за каждую милю послѣ 34 года видна изъ слѣдующей таблицы:

Названіе желѣзной дороги.	Средняя стоимость мили.
Нишинари	440.000 іенъ ¹
Чуйо (правит. дорога) Вост. линія	265.000 "
" линія Шинономи	207.000 "
Кайота	153.000 "
Кананъ	30.000 "
Хоккаидо (правительственная дорога)	34.000 "
Чиуетсу	38.000 "
Нанао	41.000 "
Визаи	44.000 "
Собу	47.000 "

Разница въ стоимости постройки различныхъ линій происходитъ отчасти благодаря колебаніямъ рыночныхъ цѣнъ на товары и жалованье рабочихъ, но главнымъ образомъ она зависитъ отъ достоинства произведенныхъ построекъ. Поэтому неправильно было бы судить о стоимости постройки дорогъ по цифрамъ, показывающимъ среднюю цѣну за милю.

Для нагляднаго изученія отношеній желѣзнодорожныхъ доходовъ къ расходамъ и причинъ ихъ увеличенія, мы имѣемъ слѣдующую таблицу, составленную на основаніи новѣйшихъ статистическихъ данныхъ:

Доходы отъ эксплуатаціи:

Фискальные годы	Правит. жел. дороги	Частныя жел. дороги	Общая сумма
	Іенъ	Іенъ	Іенъ
6-й	441.615	—	441.615
10-й	910.336	—	910.336
15-й	1.840.394	—	1.840.394
20-й	1.698.873	1.182.345	2.881.218
25-й	4.580.632	5.096.634	9.679.266
30-й	9.727.490	16.800.057	26.526.547
34-й	16.764.219	31.640.328	48.404.547

¹ Эта сумма заключаетъ въ себѣ также другія траты, совершенно чуждыя затратамъ на постройку, и поэтому нельзя ее брать для сравненія съ другими.

Расходы:

Фискальные годы	Правит. жел. дороги	Частные жел. дороги	Общая сумма
	Иенъ	Иенъ	Иенъ
6-й	232.830	—	232.830
10-й	526.348	—	526.348
15-й	926.548	—	926.548
20-й	677.124	392.542	1.069.666
25-й	2.166.199	2.437.138	4.603.337
30-й	4.186.048	7.578.047	12.365.096
34-й	8.346.091	15.093.086	23.439.177

Чистый доходъ:

Фискальные годы	Правит. жел. дороги	Частные жел. дороги	Общая сумма
	Иенъ	Иенъ	Иенъ
6-й	208.785	—	208.785
10-й	384.088	—	384.088
15-й	919.896	—	913.896
20-й	1.021.749	789.803	1.811.552
25-	2.424.433	2.659.496	5.073.929
30-й	4.941.441	9.222.010	14.163.451
34-й	8.418.128	16.547.242	24.965.370

Изъ вышеуказанныхъ цифръ мы ясно видимъ, что за послѣднія 30 лѣтъ эксплуатаціонные доходы значительно увеличились. Средняя прибыль на милю:

Фискальный годъ	Доходы	Расходы	Прибыль
	Иенъ	Иенъ	Иенъ
20-й	6081	2258	3823
25-й	5378	2258	2820
30-й	9918	4623	5295
34-й	12212	5213	6299

Чистая прибыль 34-го года (фиск.) по отношенію къ первоначальному капиталу равняется среднимъ числомъ 8,4% для правительственныхъ жел. дор. и 8,2% для частныхъ. Такимъ образомъ, средняя доходность равняется 8,3%.

По сравненію съ другими странами, чистая прибыль отъ японскихъ желѣзныхъ дорогъ является самой высокой.

Страны	Годы	Процентъ дохода съ капитала
Франція . . .	1900	4,21
Англія	1900	3,41
Германія . . .	1900—1901	6,00

Очень важно установить отношеніе между расходами по эксплуатаціи и доходами по эксплуатаціи. Въ нашей странѣ на 100 іенъ расходовъ приходится доходовъ по эксплуатаціи слѣдующее количество:

Фискальный годъ	Правит. желѣзныя дороги	Частныя желѣзныя дороги	Средняя сумма
	Іенъ	Іенъ	Іенъ
6-й	52,7	—	52,7
10-й	57,8	—	57,8
15-й	50,3	—	50,3
20-й	39,9	33,2	37,1
25-й	47,3	47,8	47,6
30-й	59,2	45,1	46,6
34-й	49,8	47,7	48,4

Изъ вышеуказанныхъ цифръ мы видимъ, что съ 15 фискальнаго года расходы по эксплуатаціи линій сравнительно съ доходами по эксплуатаціи были значительно больше, чѣмъ въ позднѣйшіе годы. Если для сравненія взять 20-й фиск. годъ, то разница становится еще очевиднѣе. Причина этого заключается въ томъ, что въ началѣ работъ затраты были гораздо большія; постепенно, однако, расходы уменьшились, но въ послѣднее время они опять поднялись благодаря большимъ пространствамъ пути и благодаря необходимымъ современнымъ усовершенствованіямъ, соотвѣтствующимъ потребностямъ публики.

Послѣ того, какъ мы изложили успѣхи желѣзнодорожныхъ предприятий, рассмотримъ теперь, какъ пользуется, въ общемъ, публика желѣзными дорогами. Для этого надо прежде всего рассмотреть, какъ распределяются существующія желѣзнодорожныя линіи по всей странѣ.

Въ Хоккаидо, хотя оно по величинѣ своей слѣдуетъ сейчасъ за Гоншю, длина пути (въ миляхъ) на одну квадратную милю невелика— всего 7,7 мили на 100 кв. миль земли, хотя по сравненію съ числомъ жителей число миль довольно велико (40,1 мили на 100.000 жителей), особенно по сравненію съ мѣстами, не густо населенными.

Въ Сикокфъ это отношеніе невелико въ обоихъ направленіяхъ, такъ какъ тамъ очень ограниченное количество миль пути.

Количество миль пути на квадрат. милю въ Гоншіу и Kiu-Ciu, по сравненію съ другими, показываетъ большія цифры; и отношеніе длины миль къ количеству жителей показываетъ тоже большія числа, хотя значительно меньшія, чѣмъ въ Хоккаидо.

Для того, чтобы желѣзнодорожныя предприятия давали соответствующій доходъ, необходимо, прежде всего, чтобы желѣзнодорожныя линии по мѣрѣ возможности равномерно были распределены по всей странѣ. Точно также необходимо, чтобы прежнее производство на существующихъ желѣзныхъ дорогахъ было отмѣнено и было замѣнено современными улучшеніями. Періодъ постройки прошель, и теперь весь вопросъ въ изученіи существующихъ условій сообщенія.

Подробности о пассажирскомъ и товарномъ движеніи на правительственныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогахъ приводятся въ слѣдующей таблицѣ:

Количество пассажировъ:

Фискальный годъ	Правит. жел. дороги	Частныя жел. дороги	Общая сумма
23-й	11.265.383	11.575.247	22.840.630
25-й	12.837.547	15.590.168	28.463.715
30-й	27.922.577	57.175.600	85.098.177
34-й	32.074.254	79.136.954	111.211.208

Провозъ товаровъ:

Фискальные годы	Правит. жел. дороги	Частныя жел. дороги	Общая сумма
23-й	671.561	1.088.645	1.760.206
25-й	982.404	1.719.316	2.701.720
30-й	1.558.194	7.073.315	8.628.509
34-й	2.659.602	11.750.150	14.409.752

Доходъ отъ проѣзда пассажировъ:

Фискальные годы	Правит. жел. дороги	Частныя жел. дороги	Общая сумма
	Иенъ	Иенъ	Иенъ
23-й	3.183.383	1.966.532	5.149.915
25-й	3.335.609	3.122.946	6.458.555
30-й	7.003.795	9.904.292	16.908.087
34-й	10.648.762	26.929.621	27.578.383

Доходъ съ провоза товаровъ:

Фискальные годы	Правит. жел. дороги	Частныя жел. дороги	Общая сумма
	Иенъ	Иенъ	Иенъ
23-й	778.798	998.742	1.777.540
25-й	1.075.324	1.743.455	2.818.797
30-й	2.064.716	6.055.547	8.120.263
34-й	4.404.917	11.431.032	15.835.949

Если сравнить цифры 34-го фискальнаго года съ цифрами 23-го, то мы видимъ, что относительно числа пассажировъ 1-й превышаетъ 2-й въ четыре раза, а относительно провоза товаровъ въ восемь разъ. Что касается доходовъ, — то 1-й превышаетъ 2-й въ отношеніи доходовъ съ проѣзда пассажировъ въ пять разъ, а въ отношеніи доходовъ съ провоза товаровъ — въ девять разъ.

За послѣднія двѣнадцать лѣтъ можно замѣтить значительный успѣхъ. Провозъ товаровъ увеличился во много разъ больше, чѣмъ пассажирское движеніе. Однако, судя по статистическимъ даннымъ, кажется, что доходъ съ пассажирскаго движенія всегда больше, чѣмъ съ провоза товаровъ.

Пропорціональное отношеніе доходовъ съ провоза товаровъ къ доходамъ съ пассажирскаго движенія на 100 иенъ видно изъ ниже-слѣдующей таблицы:

23-й фиск. годъ	34,5 иенъ
25-й	43,7 „
30-й	48,0 „
34-й	57,0 „

Теперь сравнимъ ее съ другой таблицей:

	Процентное отношеніе доходовъ отъ провоза товаровъ къ доходамъ отъ проѣзда пассажи- ровъ
Франція { 1898	205
{ 1899	203
{ 1900	187
Англія { 1898	159
{ 1899	161
{ 1900	160
Германія { 1898—1899	249
{ 1899—1900	249
{ 1900—1901	259

Изъ этой таблицы, касающейся иностранныхъ государствъ, мы видимъ, что доходы отъ провоза товаровъ, по сравненію съ доходами отъ пассажирскаго движенія, превышаютъ вторые на 50—200%. Обыкновенно на всѣхъ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ вначалѣ доходы отъ пассажирскаго движенія всегда превышаютъ доходы отъ провоза товаровъ; но когда желѣзнодорожное движеніе достигаетъ извѣстнаго предѣла, то бываетъ обыкновенно наоборотъ, т. е. товарное дви-

женіе становится доходнѣе пассажирскаго. Это, очевидно, бываетъ во всѣхъ странахъ. Даже въ Англіи, съ ея огромнымъ товарнымъ движеніемъ, въ первые годы — противъ ожиданія предпринимателей — доходы отъ пассажирскаго движенія значительно превышали доходы отъ товарнаго. Но теперь, какъ это было указано выше, тамъ происходитъ обратное. Весьма возможно, что и съ нашими желѣзными дорогами будетъ то же самое, такъ какъ и теперь уже становится замѣтно большее увеличеніе доходовъ отъ товарнаго движенія, чѣмъ отъ пассажирскаго.

Для иллюстраціи настоящаго положенія желѣзныхъ дорогъ, приводимъ нижеслѣдующую таблицу. Она даетъ среднюю поперстную длину, приходящуюся на каждого пассажира, на количество товара и, кромѣ того, даетъ представленіе о среднемъ доходѣ отъ провоза тѣхъ и другихъ.

Средняя поперстная длина на каждого пассажира:

Фискальные годы	Правит. желѣзныя дороги	Частныя желѣзныя дороги	Средняя
23-й	25	16	21
25-й	23	18	20
30-й	22	15	17
34-й	23	15	17

Средняя поперстная длина по количеству тоннъ ¹ товаровъ:

Фискальные годы	Правит. желѣзныя дороги	Частныя желѣзныя дороги	Средняя
23-й	38	37	37
25-й	46	53	87
30-й	64	44	48
34-й	81	40	55

Поверстный доходъ съ пассажировъ:

Фискальный годъ	Правит. желѣзныя дороги	Частныя желѣзныя дороги	Средняя
	Сень	Сень	Сень
23-й	1,12	1,06	1,10
25-й	1,1	1,13	1,11
30-й	1,12	1,18	1,16
34-й	1,47	1,44	1,45

¹ Тонна — 60 пудовъ.

Поверстный доходъ съ тонны товара:

Фискальные годы	Правит. железные дороги	Частныя железные дороги	Средняя
	Сенъ	Сенъ	Сенъ
23-й	3,03	2,48	2,69
25-й	2,40	1,90	2,06
30-й	2,80	1,94	1,97
34-й	2,05	1,99	2,00

Эти цифры указываютъ, что средняя поверстная длина съ каждаго пассажира уменьшилась, а средняя поверстная длина съ тонны товара увеличилась.

Соотвѣтственно этому поверстные доходы съ пассажировъ увеличились, а доходы (поверстные) съ тонны товара уменьшились.

Причины, приведшія къ такому результату, слѣдующія: поверстная ѣзда пассажировъ, благодаря короткимъ разстояніямъ, сильно сократилась, а удлиненіе поверстнаго провоза товаровъ происходитъ отъ того, что стали больше прибѣгать къ провозу на большія разстоянія. Что касается доходовъ въ обоихъ этихъ случаяхъ, то большіе доходы съ пассажирскаго движенія объясняются повышеніемъ проѣздной платы, а меньшіе съ товарнаго движенія — пониженіемъ спеціальнаго провознаго тарифа.

Уменьшеніе поверстнаго пассажирскаго движенія можетъ служить хорошимъ признакомъ для развитія железнодорожныхъ предпріятій, и есть основаніе надѣяться, что, благодаря увеличенію числа железныхъ дорогъ съ короткимъ разстояніемъ, Японія въ этомъ отношеніи черезъ нѣсколько лѣтъ займетъ одно изъ первыхъ мѣстъ въ мірѣ.

Если провести параллели между товарнымъ движеніемъ и пассажирскимъ и мѣстами, гдѣ проведены дороги съ числомъ жителей въ нихъ, то мы получимъ слѣдующее:

		Съ каждаго человѣка изъ числа жителей
Пассажировъ	{ Число людей	2,39
	{ Число проѣзженныхъ миль	40,5
Товаровъ по коли-	{ Количество тоннъ	0,3
честву тоннъ.	{ Количество проѣзженныхъ миль	16,4

Вышеуказанная таблица составлена по новѣйшимъ статистическимъ даннымъ, и результаты устанавливаютъ, что жители нашей страны ѣздятъ только два раза въ годъ и только на разстояніи въ 40 миль;

Глава XXIV.

Правовая система ¹

Министра юстиціи.

Всего тридцать пять лѣтъ тому назадъ Японія находилась въ рукахъ рода Токугавы, и страна была раздѣлена на 270 слишкомъ мелкихъ независимыхъ государствъ, каждое изъ которыхъ подчинено было полувоенному управленію феодальнаго князька, получавшаго власть отъ императорскаго двора.

Нынѣшняя правовая система значительно разнится отъ тогдашней. Перемѣна совершалась постепенно, и послѣдовательныя стадіи развитія могутъ быть прослѣжены въ исторіи страны за послѣднія три десятилѣтія. Въ главныхъ чертахъ нынѣшняя просвѣщенная система заимствована отъ западныхъ народовъ, но правомъ усваивать западныя понятія Японія никому не обязана; это лежитъ въ природномъ геніи ея народа.

Двѣ тысячи пятьсотъ шестьдесятъ два года прошло со времени восшествія на престолъ Джинму Тенно, основателя Японской имперіи. За этотъ долгій періодъ времени національность японцевъ сохранилась неизмѣнной, несмотря на всѣ превратности управленія, пережитыя ими. Иногда дѣйствительная правящая власть переходила въ руки подданныхъ, но они всегда ею пользовались какъ бы по довѣрію царствующаго монарха, и съ самаго основанія имперіи различіе между монархомъ ясно соблюдалось.

Въ древнихъ лѣтописяхъ можно найти повелѣніе, съ которымъ Ама Теразу Оми Ками (Великая богиня небеснаго свѣта), прародительница Джинму Тенно, обратилась къ своему внуку: „Этой прекрасной производящей рисъ странѣ суждено быть державой, въ которой будутъ царствовать наши потомки; утвердись въ ней, внукъ мой, и владычествуй надъ нею“. Ама Теразу Оми Ками называлась также Хапу Куми Ширазу Тенно, или первой царствующей императрицей. Принцъ Яматотакэ-но-Микото (умеръ въ 13 г. по Р. Х.) говорилъ: „Я сынъ императора Отараші-хико-Оширо-Ваке, который жилъ во дворцѣ Хиширо въ Макимуку и который управляетъ страню Восьми Большихъ острововъ“. При своемъ восшествіи на тронъ императоръ Момму (697—707 по Р. Х.) объявилъ: „Пока императоры будутъ рождать сыновей, мы будемъ каждый въ свой чередъ управлять Страню Восьми Большихъ острововъ“; и тотъ же императоръ сказалъ: „Мы поведемъ

¹ Относящіяся сюда таблицы см. въ приложеніи L.

нашу державу къ миру и устремимъ нашу любящую заботливость на нашихъ возлюбленныхъ подданныхъ“.

Таковы, значитъ, начала, которымъ руководился каждый императоръ при вступленіи своемъ на престолъ. Въ послѣднее время фраза „О-Яшима-Широшима Сумера-Микототъ“ (императоръ царствующій и управляющій Страной Восьми Большихъ острововъ) стала обычной формулой императорскихъ волеизъявленій. Въ ней мы можемъ прослѣдить источникъ первой статьи конституціи: „Японская имперія должна управляться и въ ней должна царствовать линия императоровъ, непрерывная во вѣки вѣковъ“.

Отъ начала имперіи перемены, которыя претерпѣвала правовая система, могутъ быть сгруппированы въ три періода. Первый изъ нихъ, отъ воцаренія Джимму-Тенно (660 до Р. Х.) до воцаренія Котоку Тенно (645 по Р. Х.), былъ эрой строгихъ юридическихъ формъ, не допускавшихъ въ послѣдующія 1300 лѣтъ никакихъ сношеній съ иноземными элементами. Въ этотъ періодъ поклоненіе предкамъ составляло основу религіи и предметъ главной заботливости правительства. Въ центральномъ правительствѣ существовалъ специальный жреческій отдѣлъ, мѣстные же религіозныя функціи отправлялись административными лицами—губернаторами.

Правительственные должности, какъ центральныя, такъ и мѣстныя, замѣщались исключительно въ наслѣдственномъ порядкѣ членами княжескихъ родовъ, смотря по ихъ генеалогическому достоинству и общественному положенію. Даже кадры воиновъ пополнялись исключительно членами двухъ-трехъ родовъ и ихъ вассалами, другіе же роды монополизировали главныя отрасли промышленности. Глава рода пользовался абсолютной и неограниченной властью надъ всѣми своими приверженцами. Финансы императорскаго двора покоились главнымъ образомъ на доходахъ монаршей территоріи и на даянхъ или подаркахъ князей и иностранныхъ державъ; позже, впрочемъ, были введены кое-какіе пустячные налоги.

Около этого времени началась обработка земли. Частная собственность на землю была общимъ правиломъ; это породило извѣстное зло—поглощеніе земельной собственности болѣе богатыми и могущественными родами. Постановленія уголовного кодекса касались главнымъ образомъ нарушеній религіозныхъ обрядовъ, и наказанія назначались легкія. Чаще всего отдѣльвались церемоніей очищенія:—оскверненныя тѣла нарушителей закона очищались, а затѣмъ благословлялись божествомъ.

Второй періодъ тянется отъ воцаренія Котоку Тенно до начала эры Мейджи, т. е. отъ 645 по Р. Х. до момента за 35 лѣтъ до насъ. Его можно, въ свою очередь, подраздѣлить на два періода, первый изъ которыхъ заканчивается 1200 годомъ. Въ этомъ періодѣ господствовало начало централизаціи управленія, и заимствовались довольно щедро нѣкоторыя части китайской правовой системы. (Китай тогда процвѣталъ подъ управленіемъ династіи Тунгъ, когда административная часть и законы достигли высокаго развитія).

Главные пункты, по которымъ новая система расходилась со старой, вкратцѣ могутъ быть изложены слѣдующимъ образомъ. Жреческій отдѣлъ, или бюро религіозныхъ обрядовъ, поставлено было на одинъ уровень съ правительствомъ (высшимъ административнымъ учрежденіемъ). Существовало восемь департаментовъ, на подобіе нынѣш-

нихъ министерствъ, но съ той разницею, что теперь министерство составляетъ самое правительство и его развѣтленія, образуя кабинетъ, имѣющій общее наблюденіе надъ веденіемъ національныхъ дѣлъ. Старыя же министерства находились подъ управленіемъ и руководствомъ правительства. Страна раздѣлялась на префектуры, округа и деревни, въ каждой изъ которыхъ имѣлся свой главный начальникъ для надзора за исполненіемъ религіозныхъ обрядовъ и для отправленія функціи общаго управленія. Жители каждаго пяти домовъ составляли союзъ, пользовавшійся правомъ мѣстнаго управленія, но обязанный отчетностью передъ государствомъ. Наслѣдственная передача должностей была отменена, и должностныя лица выбирались за способности, независимо отъ ранга или положенія. Наслѣдственный принципъ былъ упраздненъ также и въ торговлѣ и профессіяхъ, которыми теперь свободно могъ заниматься желающій. Военная система была преобразована и введенъ рекрутскій наборъ. Треть всѣхъ мужчинъ, достигшихъ двадцатилѣтняго возраста, за исключеніемъ лицъ, занимавшихъ общественныя должности, больныхъ и неспособныхъ, подлежала военной службѣ. Частное владѣніе землей въ размѣрѣ болѣе, чѣмъ сколько требовалось для жилья, воспрещалось, и такимъ образомъ крупному злу—концентраціи земли—былъ нанесенъ сильный ударъ. Вся земля была объявлена національною собственностью, и каждый японецъ, отъ принца крови до мужика, получалъ кусокъ земли, остававшійся за нимъ пожизненно, а по смерти переходившій обратно къ государству. Ни продажа, ни завѣщаніе земли не допускались, и владѣлецъ участка могъ лишь сдавать его въ наемъ срокомъ на одинъ годъ. Нѣкоторыя земли отводились различнымъ храмамъ и жертвенникамъ, надъ буддійскими жрецами учреждался строгій надзоръ. Поземельный и родъ подушнаго налога стали въ эту пору впервые взиматься. Национальный доходъ пополнялся рентою отъ сдачи государственныхъ имуществъ и процентами съ доходовъ, отдававшихся на откупъ. Въ столицѣ и ея окрестностяхъ открывались школы, ученики которыхъ впоследствии назначались правительствомъ на должности по выдержаніи состязательнаго испытанія. Для облегченія сношеній столицы съ округами была устроена система путей сообщенія. Уголовные и гражданскіе законы—эти послѣдніе заключали въ себѣ мелочныя постановленія семейнаго права—были въ этотъ періодъ кодифицированы.

Такимъ образомъ, правовая система второго періода характеризуется коренными измѣненіями въ старой системѣ. Однако, въ нѣкоторыхъ существенныхъ пунктахъ старая система Японіи еще продолжала существовать. Возведеніе духовенства на одинъ уровень съ правительствомъ не заимствовано изъ китайской системы, а въ нормахъ семейнаго права осталось много стараго; но именно въ господствѣ началъ, заимствованныхъ отъ китайцевъ, правительство видѣло путь къ прогрессу и просвѣщенію. Развитіе юриспруденціи было одной изъ главныхъ его заботъ, но и она стала клониться къ упадку съ теченіемъ времени, не соотвѣтствуя всѣмъ остальнымъ условіямъ японской жизни. Въ странѣ, гдѣ процвѣтаніе земледѣлія привело къ прочно установившейся индивидуальной собственности на землю, было чрезвычайно трудно провести начало націонализаціи земли. Далѣе, могущество родовъ было такъ велико, и наслѣдственный принципъ настолько вкоренился въ народномъ сознаніи, что назначеніе на должности лицъ событіи сопряжено было съ большими затрудненіями, и обществен-

ныя должности вскорѣ опять сдѣлались монополіей вліятельныхъ классовъ. Обычай раздавать землю участками передать былъ забвенію, и концентрація земли въ рукахъ феодальныхъ родовъ и смотрителей храмовъ и жертвенниковъ снова стала обычнымъ явленіемъ. Преобразованная военная система такъ плохо прививалась къ жизни, что правительству въ минуту нужды можно было рассчитывать лишь на одинъ какой-нибудь могущественный родъ, а это привело къ усиленію военного сословія. Наконецъ, даже гражданское управленіе перешло въ руки военного класса, и такимъ образомъ подготовлена была почва для феодальной системы.

Во вторую половину перваго періода этой эры вліяніе центрального правительства постепенно падало. Болѣе сильные представители военного класса захватили въ свои руки управленіе мѣстными территориями, часто затѣвая войну съ цѣлью ихъ завоеванія. Кто оказывался наиболѣе сильнымъ и способнымъ поддерживать миръ въ предѣлахъ государства, тотъ получалъ бразды правленія, съ согласія царствующаго монарха. Тогда онъ учреждалъ особое центральное правительство подъ названіемъ Бакуфу, оно же правительство шогуна, или генералиссимуса; съ этого момента настоящимъ правителемъ становился шогунъ, пользовавшійся верховной властью во всѣхъ отрасляхъ управленія, кромѣ дѣлъ вѣры. Монархъ считался лицомъ слишкомъ священнымъ, чтобы принимать участіе въ дѣлахъ общаго управленія, сосредоточивавшагося въ рукахъ шогуна, всегда державшаго при себѣ реальную власть. Шогунъ сталъ раздавать округа тѣмъ вассаламъ своимъ, которыхъ считалъ достойными этого, а сородичи, присягнувшіе на вѣрность ему, могли оставить за собою свои участки на ленномъ правѣ. Такимъ вассаламъ шогунъ представлялъ фактически неограниченную власть надъ ихъ территориями, всегда, однако, подъ строжайшимъ надзоромъ со стороны Бакуфу.

Среди многихъ династій шогуновъ династія Токугавы (отъ 600 г. по Р. Х. до реставраціи Японіи) поставила феодальную систему на самый прочный базисъ. Никакой другой шогунатъ не можетъ сравниться съ нею ни долговѣчностью, ни превосходной организаціей.

Правовая система Бакуфу держалась, главнымъ образомъ, на обычаяхъ, и немногіе писанные законы этого періода носили вполнѣ практическій характеръ. Хотя многія изъ юридическихъ правилъ заимствованы изъ китайской практики, но значительная часть китайскаго писаннаго права, преобладавшаго въ первую половину разсматриваемаго періода, исчезла во вторую половину его. Но вліяніе его на японское право до послѣднихъ дней можно прослѣдить въ національныхъ юридическихъ теоріяхъ. Основнымъ принципомъ писаннаго права династіи Токугавы былъ тотъ, что „народъ долженъ повиноваться закону, но не долженъ знать его“. Поэтому большая часть писанныхъ законовъ держалась въ секретѣ, и немногіе знакомы были съ ними, кромѣ лицъ, непосредственно участвовавшихъ въ управленіи. Наибольшую важность представляла та часть писаннаго кодекса, въ которой говорилось объ отношеніяхъ между императорскимъ дворомъ и Бакуфу, т. е. правительствомъ шогуна, и объ отношеніяхъ Бакуфу къ мѣстнымъ вассаламъ или дайміосамъ. Большою извѣстностью пользовались „Сто Статей Династіи Токугавы“, почти точное воспроизведеніе которыхъ представляетъ нынѣшнее уголовное уложеніе; по образцу этихъ статей

феодалы составляли собственные уголовные кодексы, имѣвшие силу въ предѣлахъ ихъ владѣній.

Что касается политическаго устройства, то Бакуфу, пользуясь дѣйствительной правящей силой, все же обязано было дѣлать коронныя представленія относительно актовъ крупной государственной важности. За императоромъ осталась привилегія назначать шогуновъ или генералиссимусовъ, раздавать знаки отличія, давать имена годамъ (напр., названіе „Мейджи“, обозначающее: „блестящее спокойствіе“), соизволять на освященіе новыхъ буддійскихъ храмовъ и назначать или увольнять буддійскихъ должностныхъ лицъ. Казначейство Бакуфу, или Дворъ шогуна долженъ былъ вносить опредѣленную дань деньгами или рисомъ въ императорскую казну и на содержаніе князей и сановниковъ двора въ Кіото.

Всѣ права международныхъ сношеній и военнаго управленія, чеканки монеты и разработки золотыхъ, серебряныхъ и мѣдныхъ рудниковъ и всѣ дѣла о буддійскихъ и шинтоистскихъ мѣстахъ богослуженія — вообще, всѣ важныя отрасли народной жизни находились въ рукахъ Бакуфу. Юрисдикція надъ столицей и всѣми другими важными пунктами также отправлялась Бакуфу черезъ мѣстныхъ агентовъ — губернаторовъ. Остальныя территоріи, какъ сказано, находились подъ управленіемъ вассаловъ рода Токугавы или другихъ феодалныхъ князей, присягнувшихъ на вѣрность династіи. Этимъ князьямъ, которыхъ было больше 270, ввѣрено было внутреннее управленіе ихъ областями, какъ если бы каждая была независимымъ государствомъ. Женъ и дѣтей такихъ князей Бакуфу обязывалъ, однако, жить въ Іеддо — нынѣ Токио, — дабы ихъ присутствіе въ столицѣ служило залогомъ вѣрности князей. Сверхъ того, князья обязаны были извѣстную часть года лично пробывать при дворѣ въ Іеддо. Въ случаѣ совершенія княземъ тяжелаго преступленія, его владѣнія конфисковались. Всѣ территоріальныя князья обязаны были поставлять лошадей и оружіе въ военное время и средства на военные расходы въ мирное время; они же обязаны были давать средства на крупныя инженерныя работы, какія бы вздумалъ предпринять Бакуфу. Наконецъ, не установлено было никакихъ границъ власти Бакуфу надъ феодалными князьями, всегда подчиненными верховному управленію Токугавы.

Въ юридической системѣ династіи Токугавы слѣдуетъ отмѣтить два важныхъ пункта. Первый — это строгія ограниченія въ сношеніяхъ съ иностранцами, установленныя династіей Токугавы изъ соображеній правительственной пользы. По тѣмъ же соображеніямъ воспрещался и переходъ въ христіанство.

Второй пунктъ касается системы соціальной политики. Чтобы прекратить концентрацію земли въ рукахъ болѣе сильныхъ родовъ и фамилій, въ прежнее время, какъ говорилось выше, была введена система раздачи земель равными участками. Но въ концѣ концовъ эта система потерпѣла неудачу. При династіи Токугавы населеніе раздѣлялось на классы, какъ Буши (воины), Хейминъ (простонародье) и т. п. Буши получали извѣстное количество риса и не смѣли заниматься торговлей или иными корыстными занятіями.

Съ другой стороны, хейминъ, или простолюдины, не позволялось поступать на военную или гражданскую службу, но зато они свободно могли заниматься торговыми дѣлами. Продажа земельной собственности строго воспрещалась, дабы не могло воскреснуть старое зло —

концентрація земли. Нѣкоторые виды торговли сдѣланы монополіей, виѣшняя конкуренція воспрещалась; была введена система, по которой сосѣди и родственники обязаны были поддерживать другъ друга. Вообще, правительство стремилось къ тому, чтобы каждому человѣку обезпечены были средства къ мирному существованію и чтобы никто не пытался достигнуть положенія, не соотвѣтствующаго его обстоятельствамъ. Благодаря этому, въ теченіе почти 300 лѣтъ, до начала эры Мейджи, въ странѣ царило непримѣрное спокойствіе.

Третій періодъ характеризуется введеніемъ западныхъ системъ. Въ началѣ этого періода старыя понятія были еще настолько живучи, что устройство центральнаго управленія и уголовное право вполнѣ напоминали второй періодъ, когда преобладали заимствованія изъ китайскихъ системъ. Однако, общественное мнѣніе стало приниматься въ расчетъ при организациі правительства, и новое законодательство приспособлено къ понятіямъ, господствующимъ у западныхъ народовъ.

Реформаціей 1868 г. мы обязаны главнымъ образомъ патриотической дѣятельности главъ феодальныхъ княжествъ, и новому правительству пришлось разсчитывать на тѣхъ же патриотовъ при проведеніи всѣхъ своихъ мѣропріятій. Въ іюль 1871 г. феодальные князья лишились своей административной власти. Все государство было раздѣлено на новые округа и префектуры подъ управленіемъ центральнаго правительства, вмѣсто прежнихъ феодальныхъ государствъ и территорій, и такимъ образомъ были упрочены основы новаго режима. Слѣдующимъ шагомъ было преобразование и усовершенствованіе военной системы и всѣхъ учреждений, касавшихся финансовъ, сообщенія, образованія, банковаго дѣла и юстиціи, по образцамъ, заимствованнымъ изъ европейскихъ странъ и американскихъ Соединенныхъ Штатовъ.

Ни одинъ пунктъ не остался непересмотрѣннымъ, и всѣ остатки феодализма и классовыхъ привилегій уничтожены съ установленіемъ западныхъ началъ.

Реставрація 1868 г. дѣйствительно была моментомъ колоссальной важности въ исторіи нашего народа. Въ видѣ реакціи на это великое событіе въ различныхъ частяхъ государства происходили волненія и смуты, но ничто не могло ослабить значенія шага, отдѣлившаго прошлое отъ эры Мейджи. Въ короткий періодъ господства новыхъ началъ перемѣны въ административной системѣ встрѣчали много преградъ, но ничто не могло отклонить императора Мутсу-Гито отъ исполненія реформъ на установленныхъ началахъ, при содѣйствіи такихъ замѣчательныхъ людей, какъ Окубо, Кидо и Саиго, которымъ мы обязаны первыми стадіями нашего прогресса.

Въ іюнѣ 1873 г. была обнародована первая годовая роспись, а съ 1875 г. стали публиковаться ежегодные отчеты. Въ апрѣлѣ 1895 г. былъ учрежденъ Сенатъ и Кассационный судъ и пересмотрѣны системы законодательства и судебная часть. Въ іюль 1878 учреждены собранія по фу или кенамъ (провинціямъ), а также городскія и сельскія собранія. Въ мартѣ 1880 г. учреждено Счетное Бюро. Въ іюль того же года обнародовано Уголовное Уложеніе и Уставъ Уголовнаго Судопроизводства.

Въ 1881 г., въ октябрѣ, объявлено императорскимъ указомъ, что съ двадцать третьяго года Мейджи (1890) будетъ созываться парламентъ. Въ 1889 г. обнародована конституція Японской Имперіи, Учрежденіе императорской фамиліи и финансовый законъ, а въ іюнѣ 1890 г. законъ объ административной юстиціи: — всѣ эти законы объявлены

вступающими въ силу со дня открытія парламента (въ ноябрѣ слѣдующаго года).

Тѣмъ временемъ было обнародовано нѣсколько важныхъ законовъ объ устройствѣ центральнаго управленія: объ устройствѣ городовъ, мѣстечекъ и селъ; объ устройствѣ фу или кеновъ; наряду съ гражданскимъ сводомъ законовъ, также торговый уставъ, уставъ гражданского судопроизводства и пересмотрѣнный уставъ уголовного судопроизводства. Въ гражданскихъ и торговыхъ законахъ оказались, однако, неудобныя постановленія, такъ что моментъ вступленія ихъ въ дѣйствіе отсроченъ впредь до новаго пересмотра, каковой долженъ былъ быть одобренъ въ парламентской сессіи того же года. Нѣкоторыя же особенно важныя постановленія торговаго устава—напр., относительно компаній, векселей, билетовъ и торговой несостоятельности вступили въ силу тотчасъ же. Въ то же время былъ предпринятъ пересмотръ гражданского и торговаго устава комитетомъ, специально для того назначеннымъ въ мартѣ 1894 г., и теперь эти законы уже вступили въ дѣйствіе. Тотъ же комитетъ подвергъ вслѣдъ затѣмъ переработкѣ Уголовное Уложеніе, Уставъ Уголовнаго Судопроизводства и Уставъ Гражданскаго Судопроизводства. Первые два свода теперь уже вполне переработаны и должны быть представлены въ парламентъ. Значительно переработаны не только законы, касающіеся компетенціи судебнаго департамента, но и законы, касающіеся общаго управленія. Законы эти особенно нуждались въ согласованіи съ началами болѣе культурнаго режима; хотя они подверглись измѣненію и раньше, но въ нихъ еще многое слѣдовало измѣнить въ виду того, что раньше ихъ примѣняли мѣстные правители.

Правовая система Японіи, такимъ образомъ, сильно шагнула впередъ со времени реставраціи. Въ началѣ этой эпохи какъ въ организациі центральнаго управленія, такъ и въ уголовномъ правѣ преобладало вліяніе китайской системы; но при общемъ пересмотрѣ уклада были приняты въ соображеніе юридическіе методы Европы. При выборѣ юридическихъ системъ наши государственные дѣятели не оказывали пристрастнаго предпочтенія той или иной. Въ основу судебной части положены, главнымъ образомъ, правовыя начала Франціи и Англіи. Постановленія гражданского права, за вычетомъ немногихъ статей, основаны, главнымъ образомъ, на обычаѣ, но въ виду трудности установленія мѣстныхъ обычаевъ при измѣнившихся условіяхъ, созданныхъ реставраціей, оказалось необходимымъ сообразоваться съ юридическими нормами Англіи и Франціи. Въ недавнее время было многое заимствовано изъ германскаго права; въ публичномъ же правѣ нашемъ германскія начала преобладаютъ съ первыхъ дней Реставраціи.