Отдѣлъ ХУІІІ. Экипажное производство.

(Статья члена Совѣта Торговли и Мануфактуры И. И. Келлиса.)

Громадная территория Россіи съ самыми разнообразными климатическими и почвенными условіями, съ прекрасно устроенными путями сообщенія въ однихъ мѣстностяхъ, наряду съ самыми первобытными въ другихъ; естественно должна представлять самые разнообразные типы экипажей, употребляемыхъ для передвиженія по грунтовымъ дорогамъ. Такъ на Кавказѣ, кромѣ экипажей общеупотребительныхъ типовъ, мы встрѣчаемъ двухколесныя арбы, съ высокими, въ два съ половиною аршина колесами, безъ оковки. На противоположной окраинѣ Россіи—въ Финляндіи, въ употребленіи нерессорныя двуколки, на двухъ дрожинахъ, которыя вблизи большихъ городовъ замѣняются рессорами. На западѣ мы видимъ еще большее разнообразіе: брички, нейтычанки, съ верхомъ и безъ верха, рессорныя и нерессорныя. Въ центральной Россіи мы встрѣчаемъ тоже оригинальные и вполне самобытные экипажи: телѣгу, какъ первоначальный типъ, представляющую и нынѣ общеупотребительный деревенскій экипажъ; затѣмъ тарантасъ, самый распространенный типъ русскаго лѣтняго дорожнаго экипажа, и наконецъ, какъ городскіе экипажи — дрожки и пролетку. Лишь только снѣгъ покроетъ землю, на всемъ протяженіи Россіи колесныя экипажи замѣняются санями. Въ противоположность американскимъ, русскія сани ниже на ходу и уютнѣе, такъ какъ менѣе открыты и застегиваются наглухо полостью для защиты ногъ отъ холода. Русскія городскія сани отличаются отъ американскихъ также устройствомъ кучерскихъ козелъ; онѣ дѣлаются впереди и немного выше сидѣнья для пассажира, передняя стѣнка саней поднимается до пояса кучера; бока козелъ между этой стѣнкой и довольно узкимъ сидѣньемъ также закрыты деревомъ или кожей; такимъ образомъ, ноги кучера вполне защищены отъ холода. Русскія городскія сани часто осуждались на западѣ, гдѣ ихъ находили малоудобными, но ихъ устройство нельзя не признать цѣлесообразнымъ, имѣя въ виду суровыя зимы, какія бываютъ въ Россіи. Городскія сани отличаются нерѣдко тонкой работой и изящной отдѣлкой. Деревяныя части у городскихъ саней покрыты снаружи фанерками орѣховаго дерева, корельской березы и другихъ цѣнныхъ породъ. Полость бываетъ или сужонная, опушенная мѣхомъ, обыкновенно медвѣжьимъ, или-же вся мѣховая;

въ послѣднемъ случаѣ, смотря по красотѣ мѣха, полость бываетъ иногда дороже и самыхъ саней, особенно если мѣхъ американскаго медвѣдя, который цѣнится въ Россіи довольно дорого, а такая полость—неотъемлемая принадлежность всякихъ щегольскихъ саней.

Деревенскія сани, конечно, много проще и дешевле, дѣлаются изъ простаго дерева, большею частью, некрашеннаго; на сидѣнья—говеръ, обыкновенно свѣшивающійся черезъ спинку сидѣнья, въ ногахъ какая-нибудь полость. Сани дѣлаются непременно съ оглоблями и дугой, одиночныя, парныя или троечныя; въ парныхъ саняхъ, какъ и въ троечныхъ, лошадь въ оглобляхъ, называемая коренною, идетъ рысью, тогда какъ боковыя, называемыя пристяжными, бѣгутъ—при щегольскихъ выѣздахъ—галопомъ, съ опущенной головой, обращенной нѣсколько наружу; парныя дышловыя сани встрѣчаются лишь въ городахъ и только на западѣ составляютъ обычную городскую закладку. Дорожныя сани или кибитки дѣлаются обыкновенно съ верхомъ, полостью и съ занавѣсями (зонтиками), для большей защиты отъ вѣтра и холода.

Производство саней и телѣгъ существовало въ Россіи издавна и особенно значительно было въ столицахъ, гдѣ даже образовались особые телѣжные ряды, которые впослѣдствіи переименовались въ каретные. Великій преобразователь Россіи, Петръ Великій, вездѣ подавая примѣръ словомъ и дѣломъ, не оставилъ безъ вниманія и этой отрасли промышленности. Въ придворно-конюшенномъ музеѣ, въ Петербургѣ, представляющемъ единственное въ мірѣ собраніе цѣнныхъ историческихъ экипажей и упряжи, хранится зимній крытый возокъ, построенный собственноручно императоромъ Петромъ (закрытыя, какъ кареты, повозки или возки съ издавна и повсемѣстно примѣняются зимою для далекихъ переѣздовъ въ Россіи).

Роскошные экипажи до временъ Императрицы Елисаветы не были извѣстны въ Россіи. Первая карета была прислана въ 1746 г. прусскимъ королемъ Фридрихомъ въ даръ императрицѣ. Эта карета хранится въ вышеупомянутомъ музеѣ; она, вѣроятно, лондонской работы и подвѣшана на ремняхъ. Этотъ экипажъ былъ возобновленъ въ 1856 г. и служилъ для торжественнаго выѣзда въ Москву Государынѣ Маріи Александровнѣ, а затѣмъ въ 1883 г. для выѣзда въ Москву нынѣ царствующей Императрицы Маріи Феодоровны, по случаю священнаго коронаванія.

Около того-же времени, т. е. въ половинѣ XVIII столѣтія, построена въ Петербургѣ зимняя крытая «линей» (возокъ); съ передней и задней поверхности она росписана по золоту, а по угламъ снабжена вызолоченною рѣзбою и на верху имѣетъ украшенія изъ мѣдныхъ цвѣтовъ. Въ этой линейѣ, какъ извѣстно, Императрица Елисавета Петровна изволила ѣхать изъ Петербурга въ Москву для коронаванія; она хранится по настоящее время въ Оружейной Палатѣ въ Москвѣ.

Роскошные экипажи для употребленія Двора затѣмъ неоднократно вы-

писывались изъ заграницы. Въ Придворно-Конюшенномъ музеѣ хранится 41 историческій экипажъ, какъ иностранной, такъ и русской работы: кареты, фаэтоны, коляски, визави, сани; всѣ эти экипажи роскошной работы, отдѣланы золотомъ, живописью, мозаикой и пр., украшены гербами, аллегорическими фигурами и т. д. Большинство хранящихся здѣсь экипажей пропало столѣтія работы лондонскаго фабриканта Букиндала; купленная въ 1773 г. 4-мѣстная восьмистекольная карета Гравело, замѣчательна, какъ первый рессорный экипажъ, появившійся въ Россіи. Почти всѣ поименованныя кареты возобновлялись въ 1826, 1856, 1883 годахъ и служили для торжественныхъ вѣздовъ въ Москву, при коронаваніи Ихъ Величествъ. Первая хранящаяся въ музеѣ двумѣстная коляска была привезена изъ Англии графомъ Орловымъ для Императрицы Екатерины II; она на рессорахъ, съ боковъ открыта и отдѣлана прекраснѣйшей рѣзбой и живописью на филенкахъ извѣстнаго Буше. Нѣкоторыя изъ находящихся въ музеѣ старинныхъ фантастическихъ саней, сверхъ обычной отдѣлки позолотой, рѣзбой, гербами; украшены аллегорическими фигурами и пр. Сани эти, также по большей части заграничной (лондонской или шведской) работы, служили для катаній, вѣздовъ въ маскарадъ и пр. въ царствованіе Императрицы Екатерины II. Собственно для потребностей Двора, въ царствованіе Екатерины II, дворцовымъ вѣдомствомъ былъ учрежденъ въ С.-Петербургѣ такъ называемый «дѣловой дворъ», а въ Москвѣ—«колымажный дворъ», при которыхъ состояли конюшенные мастера. Впослѣдствіи изъ дѣловаго двора образованъ «мастеровой дворъ», съ всенными рабочими.

Неизвѣстно, когда появились въ Россіи первые каретные мастера. Первоначальное производство экипажей было сборочное и находилось въ рукахъ сѣдельныхъ мастеровъ, какъ это было въ то время и въ другихъ европейскихъ городахъ. Эти мастера заказывали у столяровъ кузова (изъ нихъ впоследствии выдѣлились кузовщики или такъ называемые корпусники), оковку поручали кузнецамъ, а дерево къ станкамъ—колесникамъ, и собравъ такимъ образомъ экипажъ вчернѣ, отдавали его малярамъ въ окраску; сами-же дѣлали только обивку. Подобнымъ способомъ съ издавна производить тарантасы и др. обычные экипажи внутри Россіи.

Въ Петербургѣ первый такой сѣдельный мастеръ, занявшійся сборкою болѣе роскошныхъ экипажей, былъ Рике, записанный въ цехъ въ 1775 г.; за нимъ послѣдовали: въ 1776 г.—Фребеліусъ, въ 1778—Тацки, въ 1779—Вернеръ, въ 1790—Стафѣевъ и Яковлевъ. Въ петербургскомъ музеѣ находятся сани работы сѣдельныхъ мастеровъ Гейера и Тацки, а также спеціально конюшенныхъ мастеровъ.

Первое болѣе полное экипажное (для каретъ, колясокъ и т. п. городскихъ вѣздныхъ экипажей) заведеніе было основано въ Петербургѣ сѣдельнымъ мастеромъ Юхимомъ (1792 г.), которому по повелѣнію Императора Александра I, было отведено большое мѣсто у Измайловскаго моста, для

устройства экипажной фабрики; здѣсь впервые стали изготовляться экипажи во всѣхъ частяхъ, начиная съ кузова и кузнечной работы до малярной и обойной отдѣлки. Экипажи этой фабрики служили образцами какъ для петербургскихъ сѣдельныхъ, такъ и для московскихъ телѣжныхъ мастеровъ, которые постепенно стали переходить къ постройкѣ всякихъ рессорныхъ городскихъ экипажей. Старѣйшими фирмами въ Москвѣ считаются фирмы Маркова (1784 г.), Мякошева и Ильина.

Въ 1820 г., былъ упраздненъ «мастеровой дворъ», а вмѣсто него, по проекту полковника Соломки, учуждено «Придворное экипажное заведеніе» съ военною мастерскою командою. Первоначально въ этомъ заведеніи производился лишь почти одинъ ремонтъ экипажей, новыхъ-же не дѣлалось вовсе или очень мало. Экипажи для Высочайшихъ Особъ выписывались изъ заграницы или изготовлялись у частныхъ мастеровъ какъ то: у Юхима, Фребелюса и Тацки, дрожки-же и сани—у Яковлева. Производство городскихъ роскошныхъ экипажей въ Россіи ограничивалось въ началѣ подражаніемъ иностраннымъ образцамъ. Поэтому дворъ и богатые люди предпочитали выписывать экипажи изъ заграницы, находя ихъ лучше и дешевле, и до начала пятидесятихъ годовъ ввозъ экипажей достигалъ значительной цифры. Но около этого времени и въ Россіи экипажное производство стало дѣлать значительные успѣхи; благодаря хорошей работѣ, лучшимъ матеріаламъ всякаго рода и относительно невысокой цѣнѣ, экипажи русскихъ первоклассныхъ фирмъ могли уже конкурировать съ заграничными; когда-же въ этой отрасли производства появились лица со спеціальной технической подготовкой, тогда стало обнаруживаться стремленіе достигнуть самостоятельности въ формѣ и отдѣлки экипажей, сообразно съ мѣстными условіями климата и мостовыхъ. Съ этого времени экипажное производство получило въ Россіи прочное основаніе и его быстрые успѣхи выказались на всѣхъ послѣдующихъ русскихъ и всемірныхъ выставкахъ.

Самое цвѣтущее состояніе всего экипажнаго производства въ Россіи продолжалось до 1855 года, вслѣдствіе постоянно возростающей потребности въ дорожныхъ и городскихъ экипажахъ; расширялись существовавшія уже фабрики, возникали новыя. Но съ появленіемъ желѣзныхъ дорогъ производство стало замѣтно сокращаться, такъ какъ спросъ на дорожные экипажи, составлявшіе до сего времени, въ силу мѣстныхъ условій, главную статью производства, почти совершенно прекратился. Проведеніе въ большихъ городахъ конножелѣзныхъ дорогъ, а въ новѣйшее время и устройство телефоновъ, тоже отразились неблагоприятно на экипажномъ дѣлѣ, вызвавъ значительное сокращеніе не только извозчичьихъ, но въ нѣкоторой степени даже и частныхъ экипажей, особенно легкыхъ дрожекъ и саней.

Большой переворотъ въ экипажномъ дѣлѣ былъ произведенъ введеніемъ резиновыхъ шинъ, послѣдовавшимъ въ Россіи съ 1877 года. Вначалѣ эти шины были довольно дороги, но доставляемая ими удобства особенно-же

плавность въ ѣздѣ и отсутствіе всякихъ рѣзкихъ сотрясеній, вызвали большой спросъ, а вслѣдствіе этого и значительное ихъ удешевленіе. Затѣмъ многолѣтній опытъ доказалъ, что резиновые шины не только доставляютъ большія удобства владѣльцу экипажа, но что затрата на нихъ вполне окупается, такъ какъ эти шины предохраняютъ экипажъ отъ поломокъ, устраняя рѣзкіе толчки, дѣйствующіе разрушительно на экипажъ. И тогда какъ городской экипажъ хорошей работы на обыкновенныхъ желѣзныхъ шинахъ при постоянной ѣздѣ по булыжной мостовой, выдерживаетъ не болѣе 10—12 лѣтъ (плохой экипажъ разрушается еще быстрѣе), такой-же экипажъ на резиновыхъ шинахъ, какъ оказывается, можетъ служить при тѣхъ-же условіяхъ свыше двадцати лѣтъ. Это послѣднее обстоятельство еще болѣе содѣйствовало распространенію резиновыхъ шинъ, и въ настоящее время въ Петербургѣ не только большая часть частныхъ экипажей, но даже и нѣкоторые извозчичьи экипажи изготовляется на резиновыхъ шинахъ. Распространеніе этихъ шинъ сказалося весьма тяжело на первоклассныхъ экипажныхъ фабрикахъ, увеличивъ, въ ущербъ имъ, сбытъ дешевыхъ, менѣе доброкачественныхъ экипажей, вслѣдствіе чего обороты значительно уменьшились, тѣмъ болѣе, что и цифра починокъ въ самомъ началѣ сократилась уже на 20%. Затѣмъ отпускъ резиновыхъ шинъ прогрессивно возросталъ и за послѣдній годъ достигъ до 400,000 фунтовъ а по мѣрѣ его увеличенія, сокращалась цифра экипажныхъ починокъ, составляющая въ настоящее время едва половину противъ прежняго; равнымъ образомъ уменьшился до нѣкоторой степени и спросъ на готовые экипажи.

Обыкновенныя резиновые шины имѣютъ однако одно большое неудобство. именно закидыванье грязью всѣхъ предметовъ, которые попадаютъ имъ на пути, что происходитъ не только въ сырую погоду, но и при всякой обильной поливкѣ мостовыхъ. Вслѣдствіе многочисленныхъ по этому поводу жалобъ, въ С.-Петербургской Городской Думѣ былъ возбужденъ вопросъ о воспрещеніи въ городѣ резиновыхъ шинъ. Въ видахъ устраненія этого неудобства были предложены разными лицами всевозможные защитители для колесъ, чтобы предотвратить боковое закидыванье, но всѣ эти изобрѣтенія не имѣли практическаго значенія, вслѣдствіе сложности, неуклюжести, а равно и высокой цѣны придуманныхъ приспособленій, притомъ-же, какъ доказалъ опытъ, не вполне соответствующихъ своему назначенію. Въ тоже самое время инженеръ Ягнъ старался устранить это разбрызгиваніе грязи шиною измѣненіемъ формы самой резиновой шины, и его изобрѣтеніе, на которое имъ взята привилегія, увѣнчалось полнымъ успѣхомъ: коммисія, назначенная въ концѣ 1890 г. по распоряженію г. С.-Петербургскаго градоначальника, послѣ публичнаго и тщательнаго испытанія шинъ Ягна, признала ихъ полную цѣлесообразность. Шины Ягна имѣютъ форму латинской буквы V и обращены острымъ ребромъ наружу; другая-же, плоская ихъ сторона вправляется въ желѣзныя бадажъ колеса, какъ и обыкновенная резиновая шина. На ѣздѣ плоская

резиновая шина, попадая между камней, со всей силой, обусловливаемой тяжестью экипажа и быстротой ѣзды, выбрызгиваетъ грязь, шина-же Ягна, благодаря всему ребру, не можетъ закупорить ямку съ грязью, а если и попадаетъ въ нее, то ребромъ раздвигаетъ грязь, которая такъ и останется на мѣстѣ, образующіеся-же небольшіе брызги ложатся подъ экипажъ, такъ какъ острое ребро приходится не на срединѣ шины, а къ наружной ея сторонѣ; а приставшая къ колесу грязь можетъ быть легко уловима, если сдѣлать крылья надлежащей длины; у экипажей-же, не имѣющихъ крыльевъ, какъ напр. у кареты, тоже самое достигается устройствомъ небольшихъ щитковъ. Такъ какъ притомъ шины Ягна могутъ быть поставлены на всѣ колеса отъ резиновыхъ шинъ обыкновеннаго (плоскаго) типа, не требуя ихъ передѣлки, то не смотря на новизну дѣла, онѣ стали быстро распространяться; высказываемыя ихъ противниками опасенія, что онѣ не могутъ быть прочными, такъ какъ легко могутъ разрываться, быстрѣ стираться, и т. п. оказались, какъ показалъ двухлѣтній опытъ, совершенно безосновательными, такъ какъ онѣ не только не уступаютъ въ прочности, но въ этомъ отношеніи даже и превосходятъ плоскія резиновыя шины.

Изъ другихъ примѣненій у насъ резины въ экипажномъ дѣлѣ, заслуживаетъ также вниманія примѣненіе резиновыхъ буферовъ для замѣны стальныхъ рессоръ. Такая замѣна пріобрѣтаетъ особенную важность въ удаленныхъ отъ городовъ и желѣзныхъ дорогъ мѣстностяхъ, гдѣ, въ случаѣ поломки рессоры, починка ея или замѣна новою бываетъ весьма затруднительна. Качка этихъ буферовъ довольно покойная и мягкая, но вслѣдствіе нѣскольکو сложной конструкціи ихъ укрѣпленія подъ экипажъ, они не получили большаго распространенія; тѣмъ не менѣе они приняты военнымъ вѣдомствомъ и ставятся подъ военныя повозки по системѣ генерала Энгельгардта.

Таковы главныя черты изъ прошлаго и настоящаго въ дѣлѣ развитія въ Россіи экипажнаго производства. Переходя теперь къ его общему современному положенію, нельзя не признать, что экипажное дѣло въ Россіи поставлено въ болѣе неблагоприятныя условія, чѣмъ за границей. Изъ вспомогательныхъ производствъ въ Россіи пока имѣются и ведутся успѣшно фабрики осей, рессоръ, фонарей, винтовъ, бандажей для резиновыхъ шинъ и колесъ; другихъ производствъ или нѣтъ вовсе, или они поставлены неудовлетворительно; поэтому всякая самостоятельная экипажная фабрика должна имѣть у себя всѣ необходимыя отдѣлы производства. Такъ какъ притомъ лучшія фабрики должны употреблять много иностранныхъ матеріаловъ, какъ шелковую матерію, ковры, шагрень и др., которые приходится выписывать изъ-за границы въ такомъ количествѣ, чтобы можно было предоставить выборъ своимъ покупателямъ; такъ какъ затѣмъ надо приласти на цѣлый годъ лакированныя кожи, лаки, рессорную сталь и др. товары, а также имѣть многолѣтній запасъ цѣннаго дерева: буковаго, ясневаго, гикори, краснаго и др., то все это требуетъ затраты большаго капитала; а между тѣмъ установившаяся на по-

вые экипажи цѣна. съ отдѣлкой ихъ лучшимъ иностраннымъ матеріаломъ, оплачиваемымъ высокой пошлиной, даже въ Петербургѣ, гдѣ рабочий трудъ дорогъ, не только не превышаетъ парижской или лондонской, но значительно ниже ея. Издѣлія первоклассныхъ фирмъ обѣихъ столицъ не уступаютъ въ отношеніи матеріала, отдѣлки и пропорціональности формъ издѣліямъ лондонскимъ и парижскимъ, а варшавскія—берлинскимъ и вѣнскимъ.

Типы употребляемыхъ въ Россіи городскихъ экипажей не отличаются большимъ разнообразіемъ: мэлочки, кэбы и американки не привились вовсе; рѣдко можно встрѣтить даже догарты, бреки, баскеты и т. п. экипажи, служащіе для лѣтнихъ прогулокъ. Парадные кареты вышли изъ употребленія, такъ какъ Высочайшій Дворъ, по своему скромному образу жизни, не требуетъ пріѣзда въ парадныхъ экипажахъ. Отсутствие блеска и роскоши въ экипажахъ происходитъ отчасти и оттого, что до недавняго времени у насъ не было ни одного общества для поощренія экипажнаго производства; учрежденное два года тому назадъ новое общество едва лишь начинаетъ развиваться, назначая преміи одинъ разъ въ годъ за лучшія закладки. Въ послѣднее время въ Петербургѣ сталъ обнаруживаться спросъ со стороны разныхъ торговыхъ фирмъ на специальные фургоны и кареты для возки товаровъ, что внесло нѣкоторое оживленіе среди общаго застоя въ экипажномъ производствѣ.

Извозный промыселъ, столь тѣсно связанный съ экипажнымъ производствомъ, во многихъ нашихъ большихъ городахъ, какъ Варшава, Одесса, Рига, Тифлисъ, Баку и др., а также въ Крыму, находится въ довольно удовлетворительномъ состояніи; къ сожалѣнію, нельзя сказать того же о Петербургѣ, хотя и здѣсь уже достигнуто нѣкоторое улучшеніе извозчичьихъ дрожекъ, а въ ближайшемъ будущемъ всѣ онѣ будутъ замѣнены экипажами съ верхомъ.

Привозъ иностранныхъ экипажей въ Россію нельзя назвать особенно большимъ; въ послѣдніе годы замѣчается нѣкоторое возрастаніе лишь по статьѣ «нерессорныхъ экипажей и дѣтскихъ рессорныхъ», какъ можно видѣть изъ прилагаемой таблицы привоза, но оно происходитъ оттого, что къ вышеназваннымъ экипажамъ причисляются по русскому таможенному тарифу велосипеды, которые, за неимѣніемъ специальной фабрики въ Россіи, ввозятся исключительно изъ-за границы. Что касается цифры привоза отдѣльныхъ экипажныхъ частей, то такую определить невозможно, такъ какъ въ русскомъ тарифѣ многія экипажныя части присоединены къ однороднымъ желѣзно-дорожнымъ (оси, рессоры и пр.) или другимъ издѣліямъ, а потому официальные отчеты о ввозѣ экипажныхъ частей страдаютъ неполнотою; но насколько можно предполагать, эта цифра не можетъ быть особенно велика. Цифра русскаго отпуски за границу тоже довольно незначительна, какъ указываетъ прилагаемая специальная таблица.

Привозъ экипажей *).

Годы.	Экипажи рессорные большіе.		Экипажи рессорные легкіе.		Экипажи рессорные для перевозокъ товаровъ, также пассажировъ на одѣлахъ только запрячь рессорахъ.		Экипажи нерессорные всѣхъ.		Экипажи дѣтскіе ручные рессорные.	
	Количество.	Цѣнность.	Количество.	Цѣнность.	Количество.	Цѣнность.	Количество.	Цѣнность.	Количество.	Цѣнность.
1882	46	29,320	132	46,030	21	3,045	468	27,499	100	3,656
1883	37	28,150	138	51,105	17	2,100	565	32,842	155	5,296
1884	39	26,756	107	37,515	22	3,720	658	45,563	127	3,064
1885	26	25,050	60	23,901	13	2,765	651	66,508	68	3,155
1886	32	24,055	72	32,325	7	2,500	577	57,945	159	17,573
1887	11	6,850	34	14,050	11	2,930	410	53,510	87	8,847
1888	16	12,010	38	15,020	7	1,030	515	54,730	118	14,872
1889	37	25,830	48	18,165	8	2,250	1,429 **)	180,730	226	26,571
1890	31	24,350	64	28,635	18	5,430	2,259 **)	260,170	308	34,045
1891	39	22,468	87	32,851	66	11,870	5,259	614,092	***)	—

Отпускъ за границу экипажей и повозокъ за десятилѣтіе 1882—1891 гг. ****).

Отпущено по европейской и азиатской границамъ.	Экипажи.		Повозки.	
	Количество въ штукахъ.	Цѣнность въ рубляхъ.	Количество въ штукахъ.	Цѣнность въ рубляхъ.
въ 1882 г.	1,004	57,329	— ****)	—
" 1883 "	1,592	72,439	—	—
" 1884 "	480	89,325	—	—
" 1885 "	83	43,560	177	6,447
" 1886 "	—	19,320	139	7,780
" 1887 "	90	22,600	37	3,653
" 1888 "	235	29,575	53	3,985
" 1889 "	85	41,704	117	10,273
" 1890 "	201	86,960	350	18,745
" 1891 "	142	58,364	294	10,533

*) Таблица составлена по „Обзору внѣшней торговли Россіи“ за 1877—1891 гг.

***) Въ томъ числѣ главнѣйше велиспеды.

****) Подведены по тарифу 1892 г. подъ одну статью съ экипажами нерессорными.

*****) Таблица составлена по „Обзору внѣшней торговли Россіи“ за 1882—1891 гг.

*****) Свѣдѣній неимѣется.

Современная общая годовая производительность всякихъ русскихъ экипажныхъ фабрикъ вовсе не поддается какой либо отчетности и официальные статистическія данныя гораздо ниже дѣйствительности, вслѣдствіе того, что все, такъ называемое, кустарное и даже ремесленное производство стоятъ внѣ всякаго правительственнаго контроля и записи. Поэтому помѣщаемая здѣсь таблица внутренняго производства можетъ имѣть лишь относительное значеніе, указывая увеличеніе или уменьшеніе оборота тѣхъ фабрикъ, которыя ежегодно представляютъ свои отчеты и относятся къ числу болѣе крупныхъ.

Экипажное производство *) въ Европейской Россіи за 10 лѣтъ.

	Число фабрикъ и заводовъ.	Сумма производ- ства въ тыс. рубл.	Число рабочихъ.
1881	148	2,154	2,885
1882	151	2,134	1,980
1883	160	2,381	2,963
1884	139	1,391	2,689
1885	119	1,946	2,688
1886	131 **)	1,850	2,528
1887	142 ***)	1,762	2,503
1888	137 ****)	2,059	2,842
1889	133 *****)	1,886	2,747
1890	130	1,914	2,626

Хотя у насъ нѣтъ никакихъ статистическихъ данныхъ о размѣрахъ кустарной и мелкой ремесленной производительности, но судя по району ихъ распространенія, можно полагать, что они не только не ниже цифръ той крупной экипажной производительности, которая вошла въ вышеупомянутую статистическую таблицу внутренняго производства, но что она на много ее превосходитъ, и что поэтому истинную производительность слѣдуетъ считать по крайней мѣрѣ втрое болѣе зарегистрированной въ отчетахъ, даже не считая простыхъ крестьянскихъ экипажей.

Кромѣ выдѣлки дугъ, саней, колесъ и пр., распространенныхъ почти повсемѣстно въ Россіи, есть мѣстности, гдѣ заготавливаются кустарнымъ образомъ и цѣлые экипажи. Въ губерніяхъ Казанской, Вятской и Пермской эки-

*) По свѣдѣніямъ Департамента Торговли и Мануфактуръ.

***) Въ томъ числѣ на Кавказѣ 5 фабр. съ произв. на 28 т. р.; въ Сибирѣ 1 съ произв. на 1 т. р.

****) " " " " " 5 " " " " 28 т. р.: " " 1 " " " 1 т. р.

*****) " " " " " 3 " " " " 62 т. р.: " " 2 " " " 12 т. р.

*****) " " " " " 3 " " " " 50 т. р.: " " 2 " " " 20 т. р.

нажный промыселъ славится издавна и заготовляемые кустарями этихъ мѣстъ тарантасы имѣютъ сбытъ по всему востоку Россіи. Кустарные промыслы при благопріятныхъ условіяхъ даютъ или уже дали начало настоящимъ ремесленнымъ или фабричнымъ предпріятіямъ. Вообще кустарное производство доставляетъ потребителямъ весьма дешевый, хотя иногда и грубый, матеріалъ. Такъ напр. въ Новгородской губерніи пара колесъ съ осиновымъ ободомъ, кустарной работы, продается по 1 р. 50 коп.; въ Полтавской губерніи, гдѣ лѣсъ много дороже, колеса изъ лучшаго мѣстнаго дерева продаются въ центрахъ кустарнаго производства отъ 3 р. 50 коп. до семи рублей за скать, а на заказъ до 8 р. 50 коп.; брички отъ 45 до 80 рублей. Во вновь открытомъ кустарномъ музеѣ въ Петербургѣ заявлены слѣдующія цѣны: Калужской губерніи, Медынскаго уѣзда,—ската колесъ пять рублей; Ярославской губерніи, кузнечныя работы: скать осей для тарантаса — шесть рублей; четыре кованныя желѣзныя втулки — рубль двадцать коп.; такія же втулки для бѣговыхъ дрожекъ шестьдесятъ коп.; скать осей для дрожекъ съ лапками и съ гайками—шесть рублей пятьдесятъ коп. Цѣны на другія издѣлія въ томъ же отношеніи.

Кустарная промышленность наиболѣе развита въ Московской губ., что обусловливается какъ легкостью сбыта, такъ и получаемыми отъ фабрикантовъ заказами. Поэтому въ Москвѣ, гдѣ фабрики пользуются дешевымъ трудомъ кустарей, цѣны экипажей на 10—20% дешевле, чѣмъ въ Петербургѣ. Вообще изъ всѣхъ русскихъ городовъ, Москва, вслѣдствіе ея центрального положенія, занимаетъ первое мѣсто по суммѣ экипажной производительности *); въ Петербургѣ, вслѣдствіе его неблагопріятнаго положенія на окраинѣ, производство должно быть менѣе, хотя по характеру издѣлій гораздо разнообразнѣе. Затѣмъ слѣдуютъ Варшава, Одесса, Рига, Кіевъ и др. города.

К. Неллисъ.

*) Къ сожалѣнію въ статистическіе отчеты входятъ только наиболѣе крупныя фабрики; по свѣдѣніямъ за 1888—1889 г. въ Москвѣ показано 27 фабрикъ съ ежегоднымъ производствомъ свыше 800,000 рублей, для Петербурга же всего шесть фабрикъ съ производствомъ около 500,000 р., а въ дѣйствительности число и производительность фабрикъ гораздо значительнѣе, какъ тамъ, такъ и здѣсь.