

Kamil Kowalski

# Łódź i Tampere

## – rozwój gospodarczy polskiego i fińskiego Manchesteru

Łódź i Tampere dzieli dystans ponad 1100 km. Dziewiętnastowieczne zawirowania polityczne i społeczno-gospodarcze sprawiły, że oba miasta przez ponad 100 lat były pod panowaniem Rosji. Wtedy też przekształciły się z niewielkich miasteczek w prężne ośrodki miejskie. Przemysłana polityka ekonomiczna, trafne wybory inwestycyjne, a czasem splot okoliczności i trochę szczęścia sprawiły, że oba miasta stały się najważniejszymi centrami włókienniczymi Polski i Finlandii. Z tego powodu zyskały miano polskiego i fińskiego Manchesteru.

**R**ozwój gospodarczy Łodzi od nadania praw miejskich w 1423 roku do trzeciej dekady XIX wieku był powolny. W 1790 roku miasto liczyło zaledwie 300 mieszkańców. Łódź, wchodząca w skład dóbr biskupstwa wrocławskiego, nie przyciągała większego rzemiosła, o handlu nie wspominając. Na początku rządów pruskich (1793) w Łodzi mieszkało tylko 250 osób, co oznaczało, że była jednym z najmniejszych miast regionu (Łęczycza, Stryków czy Lutomiersk liczyły po ponad 1 tys. mieszkańców). Nie widząc dużych perspektyw rozwoju Łodzi, władze pruskie rozwały nawet odebranie jej praw miejskich.

Istotne znaczenie dla dalszych losów miasta miała sekularyzacja dóbr biskupstwa wrocławskiego przeprowadzona przez władze pruskie w 1806 roku. Przejęcie tych ziem przez skarb państwa ułatwiło władzom późniejszego Królestwa Polskiego podjęcie decyzji o uczynieniu z Łodzi miasta fabrycznego. 18 września 1820 roku ukazało się odpowiednie postanowienie namiestnika Królestwa Józefa Zajączka, a 30 stycznia 1821 roku Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji wydała zarządzenie upoważniające Rajmunda Rembielińskiego, prezesa Komisji Województwa Mazowieckiego, do utworzenia osad fabrycznych w Dąbiu, Gostyninie, Łodzi, Przedczu i Zgierzu. Z tej grupy kariery przemysłową zrobiły tylko Łódź i Zgierz.

Tampere jeszcze jako szwedzkie Tammerfors otrzymało prawa miejskie ponad 350 lat później niż Łódź, w 1779 roku. Ponieważ planowano uczynić z niego przyszłe centrum przemysłowe w fińskim interiorze, przybywający do miasta osadnicy mogli korzystać z licznych przywilejów (m.in. prawa do prowadzenia działalności nieskrępowanej ograniczeniami cechowymi oraz obniżonych podatków). Na początku wydzielono 400 działek, do miasta przybyło jednak tylko kilku rzemieślników. Niepowodzeniem zakończyła się próba uczynienia z niego centrum produkcji żelaza, którego rudy planowano wydobywać z okolic jezior Pyhäjärvi i Näsijärvi, pomiędzy którymi lokowano Tammerfors.

### POWOLNY ROZWÓJ

W 1809 roku Wielkie Księstwo Finlandii weszło w skład Imperium Rosyjskiego, ale miało szeroką autonomię (prawo do własnego parlamentu, rządu, sądów, polityki ekonomicznej). Wydawało się, że perspektywy rozwoju Tampere są obiecujące – w 1819 roku miasto odwiedził car Aleksander I i rozszerzył jego przywileje. Na mocy *Privilegium Tammerfors* nowi mieszkańcy Tampere mogli liczyć na zwolnienie z opłat celnych na import surowca i maszyn z Europy Zachodniej. Wielkie nadzieje



Fot. Wikimedia Commons

Tampere ok. 1900 roku,  
w tle widać fabrykę  
włókienniczą  
Finlayson & Co.

wiązano ze szkockim przemysłowcem Jamesem Finlaysonem, który przybył do Finlandii z Petersburga w 1819 roku. Uzyskawszy kolejne przywileje (dzierżawa gruntów, zwolnienie z cła na eksport do Rosji, szczodra pożyczka), zobowiązał się do budowy przędzalni bawełny i odlewni w Tampere. Nie odniósł jednak spektakularnego sukcesu (w najlepszym okresie zatrudniał 50 osób) i powrócił do Szkocji w 1837 roku. Miasto liczyło wtedy 1600 mieszkańców i nic nie zapowiadało jego nadchodzącego rozwoju.

Łódź radziła sobie nieco lepiej. W latach 1821–1823 utworzono w niej osadę sukieniczą Nowe Miasto, a w latach 1824–1832 powstała osada bawełniano-lnianiana Łódka. To właśnie założenie bawełnianej osady fabrycznej, zwłaszcza w kontekście upadku sukienictwa po 1832 roku, okazało się kluczowe dla rozkwitu łódzkiego włókiennictwa. Na początku jednak powodzenie ambitnego przedsięwzięcia wymagało wykwalifikowanych fachowców. Ci przybywali z Wielkopolski, Śląska, północnych Czech i Saksonii. Werbunek zagranicznych

rzemieślników był akcją usystematyzowaną, wspomaganą przez konkretne rozwiązania instytucjonalne. Do 1829 roku udało się obsadzić rękodzielnikami 366 placów, z czego na osadę sukieniczą przypadły 73, w części tkackiej były 132, zaś w przędniczej 161 placów. W 1832 roku liczba mieszkańców Łodzi przekroczyła 5 tys.

Dla Tampere przełomowe okazało się przejęcie w 1836 roku zbankrutowanego przedsiębiorstwa Finlaysona (zachowano jego historyczną nazwę) przez dwóch bałtyckich Niemców: kupca Carla Nottbecka i lekarza Carla Raucha, choć precyzyjniej byłoby powiedzieć o wykupie przywilejów, bo o to w tej transakcji chodziło. Na mocy porozumienia z 1838 roku przedsiębiorstwo mogło bezcłowo eksportować do Rosji 9 tys. pudów wyrobów bawełnianych. Inwestorzy mogli liczyć na nowe ułatwienia: kolejne ulgi podatkowe, gwarancję swobody wyznania i zwolnienie ze służby wojskowej dla zagranicznych specjalistów, głównie Anglików. Ci okazali się kluczowi dla rozwoju gospodarczego Tampere z powodu zakazu

eksportu brytyjskich maszyn włókienniczych, który obowiązywał w latach 1785–1843. Transfer wiedzy i umiejętności znacznie trudniej było zatrzymać, tym bardziej że Nottbeck i Rauch nie żalowali środków na opłacenie zagranicznych majstrów.

## PIERWSI POTENTACI PRZEMYSŁOWI

W Łodzi aż do połowy lat sześćdziesiątych XIX wieku kluczową rolę odgrywali Niemcy. Wiedzieli, jak prowadzić zakłady przemysłowe, i mieli rozeznanie na rynkach. Mniejszy był ich wkład finansowy. Najzamożniejsza grupa przedsiębiorców działała w branży bawełnianej, choć Tytus Kopisch odniósł sukcesy w przemyśle lnianym. Prekursorami byli Chrystian Fryderyk Wendisch (uruchomił przedsiębiorstwo bawełny w 1826 roku) oraz Karol Saenger (właściciel farbiarni sukna). Jednym z pierwszych, którym udało się odnieść ogromny sukces finansowy, był Ludwik Geyer. Jego zakłady aż do lat sześćdziesiątych XIX wieku wiodły prym w przemyśle włókienniczym w skali całego Królestwa Polskiego. Reprezentacyjna Biała Fabryka (z tynkowanymi murami), wybudowana w latach 1835–1837, była pierwszym zakładem w mieście wykorzystującym napęd parowy (od 1839 roku, podczas gdy w Tampere silnik parowy został użyty po raz pierwszy w 1866 roku). Przedsiębiorstwo Geyera było udanym przykładem przekształcenia manufaktury w fabrykę, w której realizowano pełny cykl przerobu bawełny (od obróbki surowca przez farbowanie do drukowania tkaniny). Sama przedsiębiorstwa aż do 1854 roku była największym tego typu zakładem w Królestwie Polskim.

W ciągu zaledwie dziesięciu lat pierwszemu królowi bawełny (albo sępowi z Piotrkowskiej, jak nieoficjalnie mówiono o właścicielu Białej Fabryki) i do ok. 1865 roku najbogatszemu łodzianinowi wyrosła konkurencja. Było to pięciu niemieckich fabrykantów: Traugott Grohman, Jakob Peters, Leonard Fessler, Karol Moes i przede wszystkim Karol Scheibler. W tym okresie sześć z ośmiu największych zakładów przemysłowych należało do Niemców, do Żydów jedynie dwa – zakłady Dawida Landego i Abrahama Prusaka.

Początkowo podstawą przemysłu Tampere także było włókiennictwo, jednak w odróżnieniu od Łodzi produkcja koncentrowała się wokół jednego przedsiębiorstwa – zakładów Finlaysona. Przedsiębiorstwa bawełny wybudowana przez Nottbecka i Raucha, a zarządzana na miejscu przez niemieckiego księgowego Ferdinanda Uhdego, była pierwszą i największą fińską fabryką (500 robotników w 1836 roku), tak było aż do wybuchu drugiej wojny światowej. Sama spółka Finlayson & Co. wkrótce stała największym i najbardziej zyskownym

przedsiębiorstwem obszaru nordyckiego, zatrudniającym pod koniec XIX wieku ponad 3 tys. robotników. Rozszerzył się również profil działalności przedsiębiorstwa, które stało się potentatem w produkcji maszyn.

Aż do 1880 roku najważniejszym rynkiem dla Finlayson & Co. był Petersburg. Wraz z rozwojem przemysłu papierniczego (nastawionego na wywóz do Rosji) i wzrostem popytu na specjalistyczne maszyny produkty z Tampere sprzedawano głównie na rynku wewnętrznym. Było to również wymuszone przez niskie kwoty (52 tys. pudów) na eksport fińskich produktów bawełnianych do Rosji, które w 1870 roku były realizowane tylko przez jeden zakład Finlaysona. Pozostałe fińskie zakłady działające w tej branży wytwarzały dodatkowe 44 tys. pudów, ich wyrobów nie wpuszczano jednak na rynek rosyjski na preferencyjnych warunkach.

## ŁÓDZCY KRÓLOWIE BAWEŁNY

Podobnych problemów nie doświadczała Łódź, będąca beneficjentką braku granicy celnej pomiędzy Królestwem i Rosją (po 1824 roku z wyłączeniem lat 1832–1850) oraz prohibicyjnych tariff celnych z 1828 roku, które utrudniały import konkurencyjnych towarów z Zachodu. W 1866 roku oddano do użytku połączenie kolejowe Łódź–Kozłuszki, dzięki czemu rynki wschodnie otworzyły się na łódzkie towary (Tampere zyskało połączenie kolejowe z Helsinkami dziesięć lat później), a dostawy węgla były tańsze. Sytuację najlepiej wykorzystał (a wcześniej sprokurował poprzez zainicjowanie budowy drogi żelaznej) Scheibler, drugi król bawełny. W 1879 roku zatrudniał ponad 5 tys. robotników (odpowiadało to liczbie mieszkańców Łodzi 50 lat wcześniej). Imperium Scheiblera, właściwie miasto w mieście, było zlokalizowane na Księżym Młynie i zajmowało w sumie niemal 170 ha. Kompleks był skomunikowany dzięki sieci bocznic kolejowych, funkcjonowało w nim osiedle dla robotników (famuly), szpital, szkoła i utrzymywano prywatny oddział straży pożarnej. W 1879 roku zakłady Scheiblera był największym pod względem wytwórczości kompleksem włókienniczym w Królestwie, liczba krosien przewyższała również słynną Manufakturę Krenholmską czy zakłady Sawwy Morozowa.

Dopiero Izraelowi K. Poznańskiemu, ostatniemu z królów bawełny, udało się dorównać skalą aktywności ekonomicznej Scheiblerowi. Stało się to w latach siedemdziesiątych XIX wieku. W jego fabryce wyrobów bawełnianych, ukończonej w 1878 roku i wchodzącej w skład unikatowego zespołu fabryczno-mieszkalnego, pracowało 1152 robotników. W 1901 roku Towarzystwo Akcyjne I.K. Poznańskiego, zatrudniające ponad 6362 ro-



Fot. Wikimedia Commons

Łódź, fabryka Karola Scheiblera, jednego z łódzkich królów bawełny

botników, było drugim największym po zakładach Scheiblera (7423 robotników) pracodawcą w Łodzi i drugim co do wielkości kombinatem bawełnianym w Królestwie.

## ŁÓDŹ I TAMPERE – DROGI ROZWOJU

Ogólnie w latach 1879–1913 w Łodzi produkcja przemysłowa zwiększyła się sześciokrotnie, siedmiokrotnie wzrosło zatrudnienie w przemyśle włókienniczym. Trafną ilustracją gwałtowności przemian w mieście były zmiany demograficzne. W 1884 roku w Łodzi mieszkało już ponad 100 tys. osób. Niebawem wzrost liczby mieszkańców nastąpił zwłaszcza po 1877 roku (wtedy w mieście żyło ok. 50 tys. osób, co oznacza, że drugie tyle przybyło w ciągu zaledwie siedmiu lat). Jeszcze w ostatniej dekadzie XIX wieku liczba mieszkańców Łodzi wzrosła do 200 tys., według niektórych statystyk w 1902 roku przekroczona została liczba 300 tys. mieszkańców. W momencie wybuchu pierwszej wojny światowej w Łodzi mieszkało ok. 0,5 mln osób.

W Tampere o takim przyroście liczby ludności nie mogło być mowy. Populacja miasta podwoiła się w latach 1893–1913, liczba mieszkańców wzrosła z 23 tys. do 46 tys. w przededniu wybuchu pierwszej wojny światowej. Liczby te wyglądają

jednak nieco inaczej, jeśli odnieść je do całej Finlandii. Tampere było pierwszym fińskim miastem, które doświadczyło udanej industrializacji. Było to niezwykle istotne dla rozwoju kraju, który na początku XIX wieku należał do najbiedniejszych w Europie. W latach sześćdziesiątych tego stulecia 94 proc. Finów mieszkało na wsi. Tampere już w 1870 roku skupiało 40 proc. siły roboczej Finlandii, chociaż zamieszkiwało je tylko 10 proc. mieszkańców kraju. Na przełomie wieków nieco ponad połowa robotników Tampere była zatrudniona w trzech największych fabrykach włókienniczych (Finlayson & Co., zakładach bawełnianych Lapinniemi i fabryce Inu Pellavatehdas). Oprócz przemysłu włókienniczego i papierniczego dynamiczny rozwój nastąpił w przemyśle obuwniczym (pierwsza fabryka butów w Finlandii – Tampereen Jalintehdas – została otwarta w 1875 roku), a nieco później chemicznym, metalowym i maszynowym. W tym ostatnim najważniejszą rolę odegrała Tampella produkująca turbiny, statki, lokomotywy (pierwszą lokomotywę w Finlandii wyprodukowano w 1900 roku). Ekspansji przemysłowej miasta nie towarzyszyła jednak industrializacja pozostałej części kraju. Tampere było przemysłową wyspą w rolniczym krajobrazie Finlandii. ■

KAMIL KOWALSKI, historyk gospodarki, adiunkt na Wydziale Ekonomiczno-Socjologicznym Uniwersytetu Łódzkiego

Kamil Kowalski

# Wojna Moskwy z Łodzią

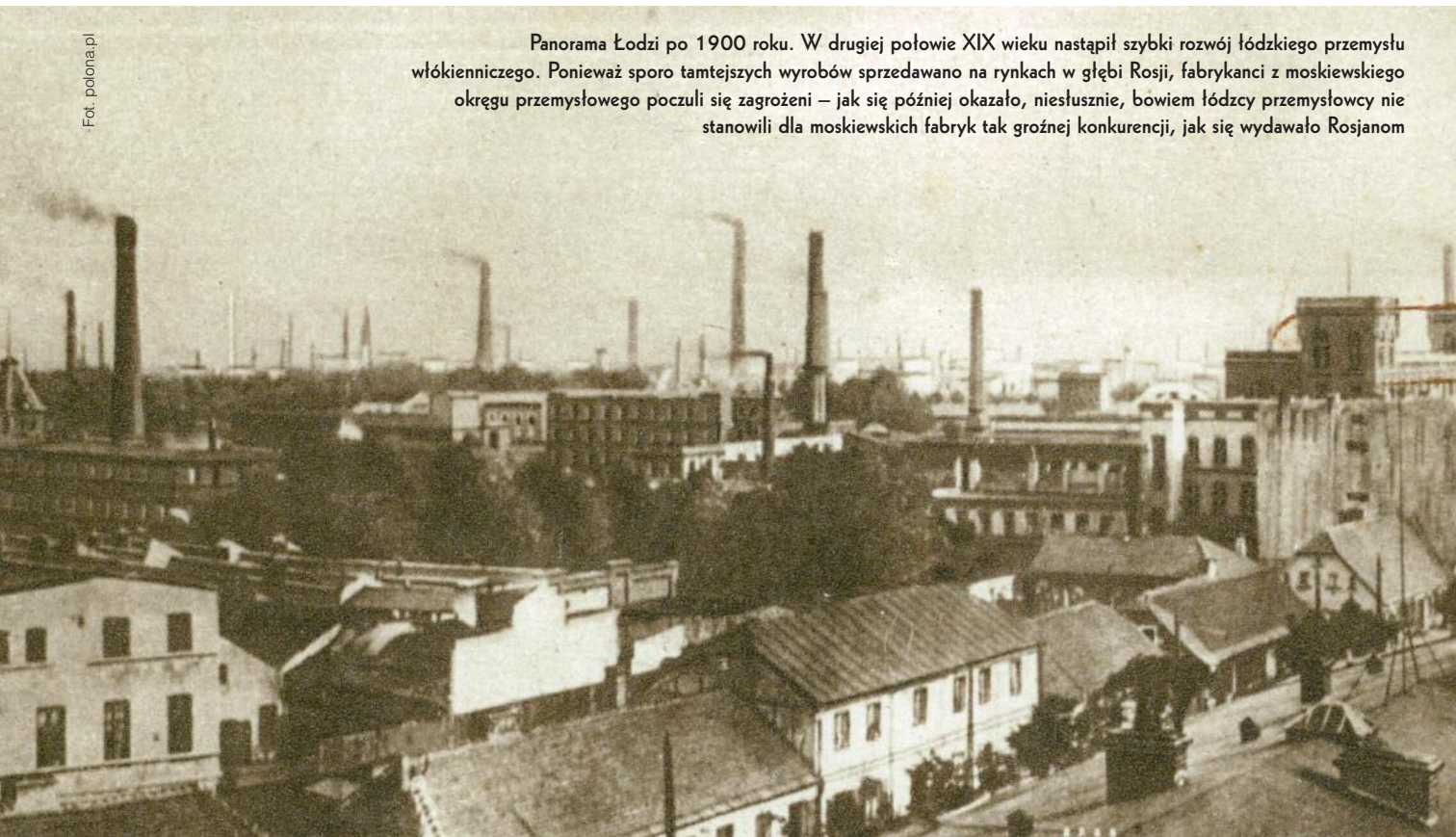
Włączenie Królestwa Polskiego do obszaru celnego Cesarstwa Rosyjskiego w 1851 roku likwidowało odrębność Królestwa w obszarze handlu zagranicznego. Ułatwiało też sprzedaż towarów polskich na wschodzie Rosji, który był istotnym rynkiem zbytu od lat siedemdziesiątych XIX wieku. Beneficjentem zniesienia bariery celnej były w szczególności zakłady łódzkie, wytwarzające stosunkowo tanie tkaniny dostępne dla masowego odbiorcy.

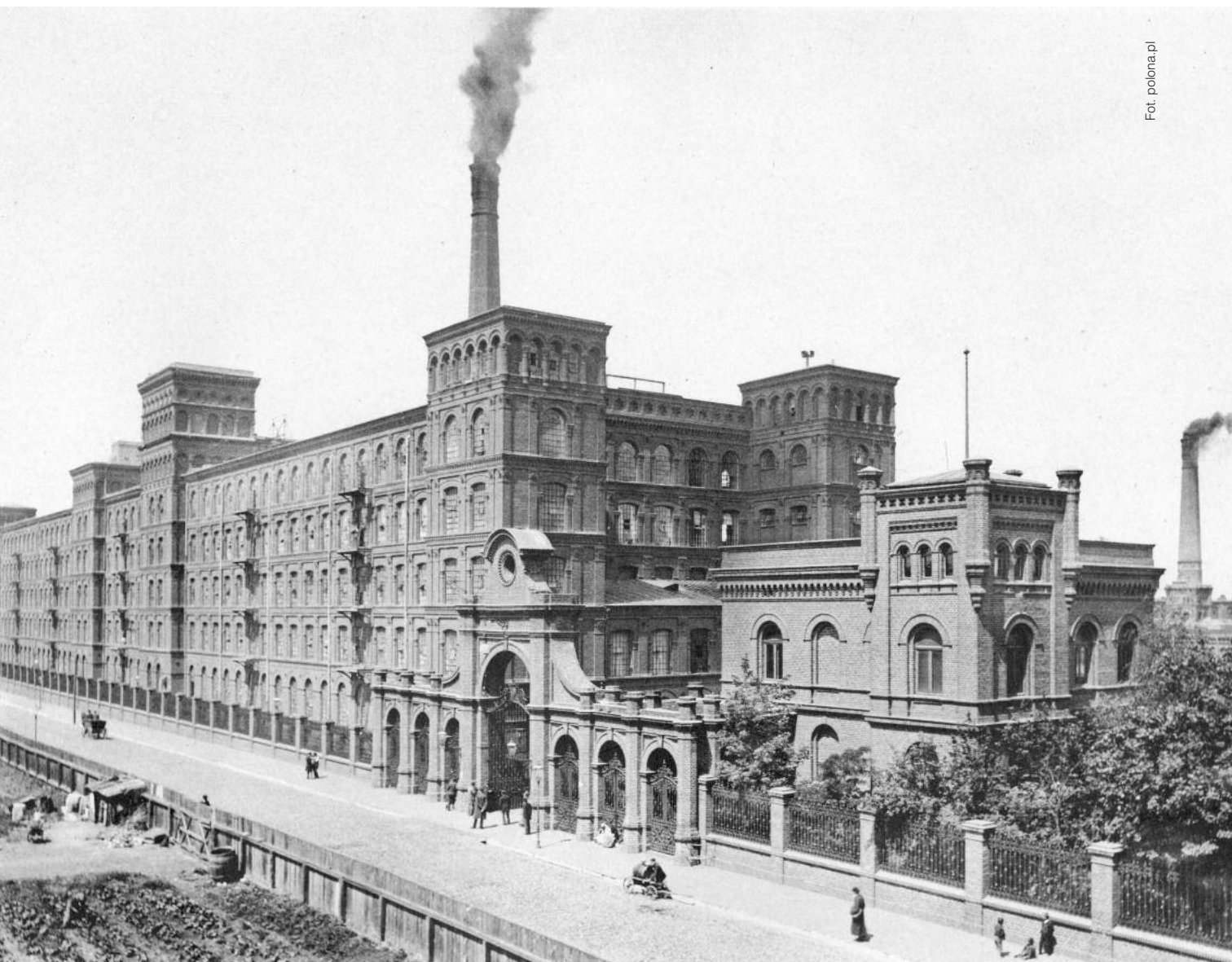
Ekspansji łódzkiego przemysłu na rynki wschodnie sprzyjała również rewolucja przemysłowa, która w Królestwie rozpoczęła się wcześniej niż w Rosji. Obowiązek uiszczania opłat celnych w złocie (tzw. złote cła, od 1877 roku) ograniczył import zachodnioeuropejskich towarów przemysłowych do cesarstwa, a lukę tę z powodzeniem wypełniały produkty pochodzące z okręgu łódzkiego. W latach 1879–1893 eksport łódzkich wyrobów bawełnianych do Rosji wzrósł w ujęciu wartościowym o 21 proc.

Pogorszenie się rentowności fabryk moskiewskiego okręgu centralnego w pierwszej połowie lat osiemdziesiątych XIX wieku (klęska nieurodzaju w 1885 roku) i równoległa ekspansja łódzkiego przemysłu włókienniczego doprowadziły do wzrostu napięcia i rywalizacji pomiędzy tymi dwoma ważnymi ośrodkami przemysłu. Za początek konfliktu Moskwy z Łodzią (znanego jako walka lub wojna Moskwy z Łodzią) uznaje się wygłoszenie referatu sekretarza Towarzystwa Popierania Prze-

Panorama Łodzi po 1900 roku. W drugiej połowie XIX wieku nastąpił szybki rozwój łódzkiego przemysłu włókienniczego. Ponieważ sporo tamtejszych wyrobów sprzedawano na rynkach w głębi Rosji, fabrykanci z moskiewskiego okręgu przemysłowego poczuli się zagrożeni – jak się później okazało, niesłusznie, bowiem łódzcy przemysłowcy nie stanowili dla moskiewskich fabryk tak groźnej konkurencji, jak się wydawało Rosjanom

Fot. polona.pl





Fot. polona.pl

Fabryka Izraela Poznańskiego w Łodzi, jedyne łódzkie przedsiębiorcy, którego imperium przemysłowe było porównywalne z zakładami Karola Scheiblera

mysłu i Handlu Rosyjskiego w Moskwie Sergiusza Szarapowa pt. *Dlaczego Łódź i Sosnowiec zwyciężyły Moskwę* w grudniu 1885 roku.

## JAK SIĘ BRONIĆ PRZED POLSKĄ KONKURENCJĄ

Szarapow stwierdził, że Moskwa, *najgłówniejsze ognisko przemysłu rosyjskiego*, znalazła się w obliczu nowego zagrożenia: *kędyś daleko wzrasta i nasuwa się coraz to silniej i silniej jakaś obca siła*. Chodziło mu o ekspansję wyrobów z Królestwa: łódzkich tkanin, żyrdowskich płócien i sosnowieckiej przędzy, by wspomnieć tylko najważniejsze przykłady. W pierwszej kolejności Szarapow zwrócił uwagę, że *przemysł naszych kresów zachodnich*, jak nazywał ziemie Królestwa Polskiego, był *zasiany fabrykami niemieckimi, polskiego ani rosyjskiego słowa nie słycać*. Wyliczał, że spośród dużych fabryk łódzkich jedna tylko była polska, *ale i tę Niemcy w roku bieżącym omal nie doprowadzili do likwidacji*. Przewaga fabryk położonych w zachodniej części

imperium miała wynikać z nadzwyczajnych warunków produkcji, które tam panowały. Szarapow zaliczał do nich łatwo dostępny kapitał niemiecki oraz bliskość Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Z tego powodu zaciekle krytykował pozostawienie spółek kolejowych w rękach prywatnych i ograniczone kompetencje państwa, które jego zdaniem sprowadzały się do *stanowienia przepisów co do palenia tytoniu i wysuwania głów lub rąk z okien wagonów*. Szarapow proponował rewizję tariff kolejowych w celu zniwelowania przewagi konkurencyjnej miast Królestwa.

Oprócz tych przywilejów *charakteru czysto materialnego* Szarapow przywołał również kwestie bardziej ulotne. Zestawiał niemiecką precyzję, przestrzeganie reguł i konsekwencję z rosyjskim nieładem, brakiem planowania, niedbalstwem i rozprężeniem *we wszystkim*. Wbrew tytułowi w referacie porównano uwarunkowania gospodarczo-polityczne Królestwa i okręgu moskiewskiego, a nie Łodzi i Moskwy. Wynikało z niego, że przyczyną przewagi konkurencyjnej przemysłu

łódzkiego były reguły gry faworyzujące fabrykantów Królestwa, których Szarapow identyfikował jako Niemców. Jego analiza była wybitnie jednostronna i nacjonalistyczna: strona polska, zdominowana przez Niemców, była przedstawiona jako dysponent wszelkich przywilejów, podczas gdy *przemysł głównego ogniska wielkorosyjskiego* był pozostawiony sam sobie.

## WALKA PERKALU Z BARCHANEM

Mimo braku rzetelności i demagogicznej w istocie argumentacji Szarapow osiągnął swój cel. Sprawie nadano rozgłos. Środowiska moskiewskie zaktywizowały się. W czerwcu 1886 roku rosyjski rząd powołał komisję (tzw. komisja Janżuła) do zbadania poziomu gospodarczego okręgów. Przygotowano dość szczegółowy kwestionariusz, w którym pytano m.in. o stopień wykształcenia robotników, długość czasu pracy czy rodzaje oświetlenia fabryk.

Raport komisji zawierał kilka ciekawych spostrzeżeń. Jego autorzy wskazywali na niewielką liczbę fabryk wytwarzających perkal w Łodzi i ich znaczny udział w produkcji okręgu centralnego. Już wówczas łódzki przemysł zaczął się przestawiać na produkcję tanich tkanin (barchanów) kupowanych przez rosyjskich chłopów. Krystalizująca się specjalizacja sprawiła, że o rywalizacji Moskwy z Łodzią mówiło się niekiedy jako o walce perkalu z barchanem.

Istotną przewagą organizacji łódzkiego okręgu przemysłowego była koncentracja zakładów z jednej branży obok siebie. W pobliżu funkcjonowały warsztaty mechaniczne, zakłady ślusarskie czy odlewnie. Sprzyjało to efektywnemu podziałowi pracy, obniżało koszty, korzystnie działało na jakość towaru końcowego. Fabryki okręgu centralnego były natomiast rozproszone, niektóre znajdowały się na terenach wiejskich.

Autorzy raportu komisji Janżuła dużo miejsca poświęcili różnicy w podejściu do pracy robotnika polskiego i rosyjskiego. Z powodu małej sumienności i braku zaufania pracodawców właściciele zakładów okręgu centralnego byli zmuszeni utrzymywać zastępy nadzorców kontrolujących jakość pracy robotników. Łódzcy robotnicy mieli być bardziej lojalni i pracowici (pracowali dłużej: ok. 300 dni w roku, 260 dni pracy w Moskwie), zarabiali o 2–20 proc. więcej i byli rzadziej karani niż pracownicy okręgu moskiewskiego.

W ocenie autorów raportu przewaga okręgu łódzkiego wynikała również z dostępu do węgla, bliskości granicy (co zapewniało napływ majstrów i techników) i dobrego skomunikowania kolejowego (w 1866 roku oddano do użytku drogę żelazną fabryczno-łódzką, którą wywożono z Łodzi

90 proc. towarów). Dlatego rekomendowano dodatkowe opodatkowanie fabryk łódzkich. Nie zalecano jednak przywrócenia granicy celnej z Królestwem, mimo że takie żądania były formułowane przez moskiewskich przemysłowców.

## KOMISJA JANŻUŁA I KOMISJA BEHERA

W 1887 roku kupcy rosyjscy wystosowali do ministra finansów Iwana Wysniegradzkiego tzw. memoriał niżnonowogrodzki. Zgłaszali potrzebę wprowadzenia wyższego cła różniczkowego na granicy z Królestwem oraz zmiany taryf transportowych. Miało to osłabić pasożytniczy – jak stwierdzano w memoriale – przemysł polski. Pierwszy postulat zrealizowano szybko (dodajmy, że miało to też związek z rosyjsko-niemiecką rywalizacją handlową). Jeszcze w tym samym roku fabrykanci polscy zmuszeni byli ponosić wyższe koszty sprowadzenia (o 15 kopiejek na pudzie) surowej bawełny drogą lądową niż przemysłowcy rosyjscy, którzy częściej wybierali transport morski. Ponadto ukaz carski z marca 1887 roku zakazywał zakupu nieruchomości i zakładania fabryk przez cudzoziemców w pasie 1,25 mili angielskiej (ok. 2 km) od granicy państwa.

Wówczas głos zabrali przedsiębiorcy łódzcy, podkreślając m.in. wyższe dywidendy uzyskiwane w spółkach moskiewskich (średnio 8 proc., liczone jako relacja sumy dywidendy do kapitału zakładowego) oraz wyższe koszty transportu (bez cła) 1 puda bawełny amerykańskiej do Łodzi (37 kopiejek) niż do Moskwy (35 kopiejek), nie mówiąc już o Petersburgu (25 kopiejek). Różnica ta wynikała ze strefowych taryf kolejowych, których zróżnicowanie faworyzowało przemysł rosyjski. Jednocześnie, co ujawniła już komisja Janżuła, fabrykanci z Królestwa wydawali więcej na zatrudnienie pracowników (wliczano w to także działalność filantropijną). Zgadzano się, że łódzkie fabryki płaciły mniej za węgiel, ale jednocześnie zwracano uwagę na duże zapasy torfu w okręgu centralnym. Gdzie zatem leżała przyczyna sukcesu sprzedaży łódzkich wyrobów włókienniczych? Otóż zainteresowanie polskimi tkaninami wynikało z ich jakości oraz skutecznych metod sprzedaży wykorzystujących pośredników do poszukiwania nowych rynków. Łódzkie zakłady zatrudniały także lepiej wykształcony personel obsługujący bardziej zaawansowane technologie produkcji. Nie zagrażały jednak zakładom okręgu centralnego. Potwierdzała to zresztą broszura Janżuła pt. *Przemysł fabryczny w Królestwie Polskim* z 1887 roku. Jej autor zwracał uwagę, że sumaryczna produkcja przemysłu polskiego (z wyłączeniem górnictwa) wynosiła 191 mln rubli rocznie, a wartość produkcji samej guberni moskiewskiej to 217 mln rubli.

W 1888 roku pracę rozpoczęła druga komisja (tzw. komisja Behera), której zadaniem było porównanie uwarunkowań funkcjonowania dwóch okręgów przemysłowych. Podobnie jak rok wcześniej przemysłowcy rosyjscy wręczyli ministrowi skarbu memoriał zawierający propozycje reform taryfy celnej. Wnioski komisji sprowadzały się do potwierdzenia lepszych warunków rozwoju okręgu łódzkiego, co – paradoksalnie – było złą wiadomością dla Łodzi, gdyż sprzyjało podjęciu decyzji chroniących wytwórczość moskiewską. Takie też były rekomendacje komisji, która wysunęła postulat ograniczania produkcji w *odległości stuwiorstowej od granicy, celem ukrócenia przemysłnictwa towarów zagranicznych do Rosji*.

Na reakcję Łodzi nie trzeba było długo czekać. W 1889 roku ukazał się w Petersburgu artykuł pt. *Walka Moskwy z Łodzią*. Był on inspirowany przez stronę polską i stanowił polemikę z ustaleniami komisji Behera. Podkreślano w nim, że Moskwa ponosiła niższe koszty transportu importowanej bawełny (1,33 kopiejki mniej na pudzie). Łódzcy przemysłowcy byli natomiast uzależnieni od farb, olejów i innych chemikaliów przywożonych z Moskwy i Petersburga, co – jak wyliczano – podnosiło koszty o 36–86 kopiejek na pudzie. Do tego należało dodać wyższe płace robotnicze, deficyt wody i droższy kredyt. Kwestionowano zasadność *srogich upraszań* kierowanych do cara przez moskiewskich fabrykantów, gdyż, jak podkreślano, rentowność fabryk moskiewskich w słabym 1886 roku wynosiła średnio 9 proc., co przewyższało wynik łódzki w latach najlepszych.

W latach 1890–1891 działały dwie nowe komisje. Pierwsza z nich (tzw. komisja Łazariewa), zajmująca się kwestią regulacji taryf kolejowych (w 1890 roku taryfy za przewóz łódzkich dóbr finalnych na rynek rosyjski podwyższono o 60–80 proc.) i klasyfikacji towarów, wydała zalecenie obniżki cen transportu bawełny środkowoazjatyckiej. Istotniejsze były jednak konkluzje tzw. komisji Bielowa. Uznała ona, że z wyjątkiem bawełny zagranicznej łódzcy przemysłowcy ponosili większe koszty przy dostawach surowca (np. o 60 proc. w przypadku wełny z południa). Pensje robotników łódzkich były o 25–50 proc. wyższe niż wynagrodzenie robotników okręgu centralnego mimo niższego wymiaru godzin pracy (3212 godzin rocznie

w Królestwie, 3429 godzin w Rosji). Moskwa ponosiła również niższe koszty opału (dzięki wykorzystywaniu mazutu). Mimo że obciążenia podatkowe, koszty administracyjne, wydatki na oświetlenie były wyższe w okręgu moskiewskim, to nie były one tak dotkliwe w odniesieniu do kosztów produkcji. Komisja Bielowa stwierdzała, że średnie koszty produkcji łódzkiej były wyższe niż produkcji moskiewskiej. Na korzyść Moskwy przemawiały też niższe koszty przewozu, odgrywające decydującą rolę w *warunkach zbytu*. Mimo tych utrudnień przemysł łódzki nadal się rozwijał, co zdaniem komisji było konsekwencją lepszej organizacji pracy. Była ona przedstawiana jako wzór do naśladowania. Symptomatyczne, że po ogłoszeniu raportu komisji Bielowa zdanie zmienił również Szarapow, autor referatu, od którego wszystko się zaczęło. W 1891 roku nie dostrzegał już w Łodzi zagrożenia ekonomicznego.

Konflikt Moskwy z Łodzią zakończył się na początku lat dziewięćdziesiątych XIX wieku. Komisja Bielowa uznała, że zagrożenie ze strony przemysłu łódzkiego już nie istnieje, czego praktycznym wyrazem była rewizja taryfy celnej (zniesienie cel różniczkowych na bawełnę w 1884 roku). Łódzkie wyroby tekstylne, wypierane z okręgu moskiewskiego, Ukrainy i Białorusi, coraz częściej znajdowały zbyt na rynkach dalekowschodnich. Mimo spadającej dynamiki w ujęciu ilościowym wywóz polskich produktów włókienniczych do Rosji wzrósł o 20 proc. w latach 1886–1891 przy 25-proc. wzroście w ujęciu wartościowym. Jednocześnie rósł skokowo import tkanin rosyjskich do Królestwa (wzrost sprzedaży o 6 mln rubli w tym okresie). W 1898 roku rosyjskie tekstylia stanowiły już ok. połowy całej produkcji łódzkiego przemysłu. Był to jednak rezultat politycznych decyzji Petersburga, a nie zmian organizacji pracy czy rozwoju technologicznego moskiewskich zakładów. Administracyjne wspieranie konkurencyjności mniej produktywnego przemysłu moskiewskiego nie było racjonalne z ekonomicznego punktu widzenia. Spowalniało modernizację rosyjskiego parku maszynowego i metod pracy oraz podwyższało ceny towarów dla odbiorcy końcowego. ■

KAMIL KOWALSKI, historyk gospodarki, adiunkt na Wydziale Ekonomiczno-Socjologicznym Uniwersytetu Łódzkiego

## NAGRODY!

Wejdź na stronę [www.mowiawieki.pl](http://www.mowiawieki.pl)  
i weź udział w konkursie  
związanym z cyklem  
„Ludzie i pieniądze:  
1794–1914”

Projekt realizowany  
z Narodowym Bankiem Polskim  
w ramach programu edukacji ekonomicznej

**NBP** Narodowy Bank Polski