

Fabryki – jak to się zaczęło?

22 listopada 2018

Są wszędzie i długo jeszcze będą. Dzięki nim powstał i trwa kapitalizm. Historia fabryk jest krótka, ale tak frapująca, że nic tylko ją zgłębiać. Rozpocząć można od „Monstrum”.

Książkę napisał amerykański historyk Joshua B. Freeman. W oryginale tytuł brzmi: „Behemoth: A History of the Factory and the Making of the Modern World”. Praca należy do tych dzieł, które chce się czytać.

Profesor Freeman rozpoczął opowieść w Zjednoczonym Królestwie w okresie tuż przedindustrialnym. Dodajmy więc dla ścisłości, że pierwszy fabryczny potwór, zwany Arsenalem, powstał stulecia wcześniej, w średniowiecznej Wenecji.

Arsenał dziś oznacza zbrojownię, ale słowo pochodzi od arabskiego Dar Sina’a, tłumaczonego na „Dom budowy”. Z racji położenia i handlowo-wojennej specjalizacji, Republika Wenecka potrzebowała mnóstwa statków i okrętów. Była pod tym względem samowystarczalna. Wielki kompleks stoczniowo-fabryczny powstawać tam zaczął w początkach XII wieku. Na pochylniach, w odlewniach, warsztatach powroźniczych oraz wszelkich innych wytwórniach wszystkiego czego trzeba do budowy statku trudzili się robotnicy opisani przez Dantego w „Piekło”.

W szczycie koniunktury w Arsenale pracowało naraz nawet 16 tys. robotników. Z czasem ujednolicono projekty weneckich jednostek, systematycznie doskonalono technologie i organizację. Prywatne wytwórnie zostały znacjonalizowane, tworząc jedną, centralnie zarządzaną firmę. Wydajność molocho była oszałamiająca. Co kilka godzin gotowy do wodowania był kolejny okręt. Arsenał to z pewnością protoplasta nowożytnych fabryk zaczynających powstawać w osiemnastowiecznej Anglii.

Nie ma wielkiego pożytku z książek historycznych koncentrujących się na datach z kalendarza i sekwencji

pojedynczych zdarzeń koniecznych rzekomo do odnotowania. Profesor Freeman nie powielił tego schematu, koncentrując się zgrabnie na tym, co konieczne dla zrozumienia mechanizmu i podłoża dziejowego zakrętu prowadzącego Anglię, a potem resztę świata w kierunku kapitalizmu. Równie zajmujące strony poświęcił rozwojowi fabrycznej metody produkcji, bez której ustrój ten by nie powstał, a następnie nie umocnił.

Zaczęło się od fabrykacji przędzy

Derwent to niedługa, ale bystra, zwłaszcza w górnym biegu, rzeka w hrabstwie Derby, w środkowej Anglii. To nad jej wodą przyrodni bracia John i Thomas Lombe ukończyli w 1722 r. budowę wielkiej przędzalni jedwabiu. Miała pięć pięter i choć nie dorównywała wielkością ogromnym katedrom, fortecom i zamkom, to wyróżniała się rozmachem, choć przede wszystkim przeznaczeniem.

Koło wodne napędzane prądem Derwent obracało się trzy razy na minutę. Energii było z tego sporo. Daniel Defoe (autor opowieści o Robinsonie Crusoe) pisał o niej, że ta fabryka to „Dziwadło zdumiewającego gatunku”. Wyliczył, że pracujące w niej maszyny mają 26 586 kół, kółek i kółeczek oraz 97 746 ruchomych części, a wytwarzają w ciągu doby 318 504 960 jardów jedwabnej nici na osnowę.

U braci Lombe kluczem do podjęcia ryzyka był deficyt jedwabnej osnowy, co było skutkiem braku w Anglii maszyn służących – tak jak na kontynencie – do splatania ze sobą zbyt cienkich, pojedynczych nitek jedwabiu. John Lombe udał się zatem do Włoch, poznał tajemnice tamtejszych rzemieślników, zabrał ze sobą do Anglii kilku mistrzów z zadaniem skonstruowania odpowiedników włoskich maszyn i urządzeń, które umieszczono właśnie w fabryce na wyspie rzeki Derwent. Legenda głosi, że dowiedziawszy się o sukcesie braci królowa Sardynii wysłała do Anglii zabójczynię z zadaniem zgładzenia przeniewierców przemysłowych, ale obaj zmarli jednak śmiercią naturalną.

Od jedwabiu się zaczęło, lecz dopiero bawełna dodała fabrykom skrzydeł. Do późnych lat wieku XVII Europejczycy ubierali się w odzież z wełny, lnu, juty, a najbogatsi także w fatałaszkę z jedwabiu. Bawełna była oczywiście znana, ale sprowadzano ją za ciężkie pieniądze z Indii w postaci drukowanego wzoru perkalu. Popyt na wyroby z bawełny rósł bardzo szybko, ale angielski rynek włókienniczy był chroniony przez rząd. Siła pragnień konsumenckich była jednak mocniejsza i w 1774 r. zniesiono restrykcje bawełniane ustanowione w imię interesów sektora wełnianego i jedwabniczego. Ówczesny „trumpizm” przegrał, jednak za mało było bawełny do przerobu.

Energia z maszyn

Z problemem luki podaźowej rozprawiła się siła rynku. Uprawa bawełny opuściła Azję i rozgościła się najpierw na wyspach Indii Zachodnich i w Ameryce Południowej, a od końca XVIII wieku w południowych stanach USA. Bawełna wymaga starannej kultywacji, a więc mnóstwa rąk do pracy. W czasach przedindustrialnych odpowiedni efekt produkcyjny i finansowy zapewniała bawełnianym latyfundystom praca niewolnicza.

Frederic Douglass był mulatem, uciekł z plantacji, po latach został wpływowym abolicjonistą i kandydatem Partii Równych Praw na urząd wiceprezydenta USA, u boku sufrażystki Victorii Woodhull. To on nazwał czarnych niewolników „nawozem pól bawełnianych”.

Bawełnę importowano zza oceanu do Anglii i tam wyrabiano z niej tkaniny, najpierw takiej sobie jakości, lecz z czasem – dzięki postępowi technicznemu – coraz doskonalsze, w olbrzymiejących ilościach, a więc tańsze. Od strony produkcyjno-financej fabryki stawały się rozwiązaniem na piątkę. Kwestię rosnącego gwałtownie zapotrzebowania na energię rozwiązały maszyny parowe opalane węglem.

Pierwsze fabryki nie powstawały w miastach, bowiem kluczem do decyzji lokalizacyjnych był dostęp do wody jako siły napędowej

maszyn i wiejskiego zagłębienia siły roboczej. Wprawdzie mężczyźni zajęci byli na roli, ale były jeszcze kobiety i dzieci. Wraz z pochodem maszyn parowych rozwijało się górnictwo węgla. Co bystrzejsi manufakturzyści zauważyli, że górnik pracuje dla korony angielskiej kilofem i łopatą, natomiast jego żona i potomstwo spędzają dni beczynnie, więc fabryki zaczęto lokować również wokół kopalń.

Za mało na wypłaty

Z czasem okazało się, że ludzi do pracy trzeba coraz więcej i droga z wiosek do fabryki wydłużyła się do średnio kilku mil, a to czysta strata czasu. Poza tym, mężczyźni też przecież byli potrzebni, więc na przyfabrycznych kwaterach mądrze byłoby mieć całe rodziny robotnicze. To był pierwszy krok w kierunku późniejszej gwałtownej urbanizacji kraju.

W warunkach obfitej podaży i małego początkowo zapotrzebowania na kwalifikacje, praca ludzka nie była w cenie. Robotnicy, robotnice i dzieci zarabiali dosłownie grosze, ale ponieważ były ich setki, a niekiedy tysiące w fabryce, bardzo często brakowało pieniędzy na wypłaty. Właściciele fabryk ratowali się tokenami, które rozliczali potem z miejscowymi sklepikarzami. Niekiedy opatrywali swoim stemplem jakieś bezwartościowe banknoty zagraniczne, unikając w ten sposób kosztów związanych z tokenami. Jednak najbardziej racjonalnym (z ich punktu widzenia) był tzw. truck system, czyli wypłata w towarze (żywność, alkohol, odzież, opał) ze sklepu przyfabrycznego.

Koszary w zagłębieniach przemysłowych

Minęło ponad sto lat i fabryk było w Anglii jak grzybów po deszczu, lecz rozmiarami nie dorównywały z reguły tej znad rzeki Derwent. Dokument z 1841 r. podaje, że w Lancashire było wtedy 1105 tkalni, ale tylko 85 z nich zatrudniało ponad 500 osób. Przemysł tekstylny był wciąż rozdrobniony. Duże budowle

na setki lub ponad tysiąc robotników wymagały kapitału. Ten był wprawdzie w kraju, ale lwia częśćią dysponowała w formie ziemi arystokracja nieskora do przyzwoleń na zmiany porządków. Inne wielkie pieniądze zaangażowane były w handlu zamorskim i spekulacjach finansowych, głównie obligacjami rządowymi. Fabryk było coraz więcej, ale m.in. w konsekwencji trudnego, bo chronionego przez prekursorów dostępu do nowych technologii, małe wytwórnie i warsztaty zarabiały za mało i za wolno, żeby zgromadzić środki na przekształcenie w fabryki.

Proces jednak postępował, w wielkim stopniu dzięki sukcesom Brytyjczyków w budowie coraz wydajniejszych maszyn. Rozwój przemysłu budził często sprzeciw. Powodem protestów, buntów i strajków nie był jednak postęp, a koszmarnie warunki życia i pracy. Opisy można sobie darować, bo wystarczy sięgnąć po Charlesa Dickensa. Warto jednak dowiedzieć się, że wobec doświadczeń rewolucji francuskiej i w obawie przed zorganizowanymi robotnikami, w latach 1792-1815 rząd brytyjski wybudował w rejonach przemysłowych 155 nowych koszar dla wojska.

Czynniki sprzyjające mnożeniu się

W połowie XIX wieku, kiedy napęd wodny przechodził ostatecznie do historii, królem stawał się węgiel, a królową – para, było już wiadomo, że przyszłość należy do industrializacji, której istotą były fabryki. Patrząc z dzisiejszej perspektywy, warunki życia i pracy w kolebce współczesnego przemysłu nadal były okropne, ale jednak coraz lepsze. W 1831 r. uchwalony został Truck Act wprowadzający wypłaty wyłącznie w gotówce. W 1833 r. wprowadzono przepisy regulujące pracę dzieci, a w 1847 r. ustawę ograniczającą czas pracy kobiet i dzieci do 10 godzin dziennie. Po siedmiu latach od pierwszej podróży do Manchesteru Fryderyk Engels napisał z pewnym rozżaleniem, że „Angielski proletariatus staje się właściwie coraz bardziej i bardziej bourgeois”.

Joshua Freeman zgadza się z wcześniejszymi badaczami, że najistotniejszym bodźcem do budowy fabryk i systematycznego rozwoju tej formy organizacji produkcji były korzyści wynikające z efektu skali, a więc z obniżki kosztów przypadających na jednostkę gotowego produktu. Przed rewolucją przemysłową surowce, półprodukty i gotowe towary trzeba było dostarczać i odbierać z tysięcy warsztatów i warsztacików, ważne było zatem także bardzo wydatne zmniejszenie kosztów transportu. Kolejna korzyść to wielka poprawa jakości, dzięki skutecznemu nadzorowi. Najbardziej ekstrawagancką emanacją wiary w pożytki z nieustannej kontroli była „Okrągła fabryka” (Round Mill) w Belper (Derbyshire) zbudowana ok. 200 lat temu na planie koła przez jednego z członków klanu przemysłowego Strutt’ów. Miała trzy piętra, podzielona była na 8 segmentów w kształcie trójkątów sera. Na środku, tuż pod dachem znajdowała się „sterownia” nadzorcy, który widział z tego miejsca każdy metr fabryki. Sterownia to dobre słowo, bo nadzorca dysponował systemem przeciwpożarowym w formie mechanicznego odcinania źródeł ognia za pomocą żelaznych przegród. Korzystnie na rachunek zysków wpływało też wydatne zmniejszenie kradzieży i marnotrawstwa.

Katalizatory spółek akcyjnych

Fabryki zaczęły się mnożyć także w innych państwach. Charles Dickens udał się w 1842 r. za ocean. Po pobycie w idyllicznym wówczas w odbiorze mieście Lowell w Massachusetts, słynnym jako centrum przemysłu bawełnianym kraju, porównał tamtejsze fabryki z angielskimi. Napisał: „Kontrast jest mocny, taki, jaki byłby między Dobrem a Złem, jak między żywym światłem a najgłębszym cieniem.”

Lowell to jednak przede wszystkim miejsce związane z późniejszym rozkwitem korporacji w formie spółek akcyjnych. W początkach XIX wieku joint stock companies były w USA bardzo rzadkie. Forma ta zarezerwowana była praktycznie dla tzw. spółek publicznych, przy czym słowo „publiczna” odnosiło się

do celu ogólnego (publicznego) oraz masowego klienta. Spółkami akcyjnymi były przede wszystkim przedsięwzięcia budowy i zarządzania kanałami, a później firmy kolejowe.

Nazwę miastu dał Frances Cabot Lowell, który po podróży po Anglii uruchomił w 1814 r. fabrykę, która – w przeciwieństwie do ówczesnych angielskich – zaczynała pod jednym dachem od produkcji przędzy, a kończyła na gotowych tkaninach. Lowell pokonał trudności formalne, przyciągnął akcjonariuszy i zarejestrował prawnego właściciela fabryki, którym była spółka akcyjna Boston Manufacturing Company. Jej kapitał wynosił 600 tys. dolarów, czyli wg dzisiejszej miary prawie 10 mln dol. Do 1822 r. skumulowana dywidenda wypłacona akcjonariuszom wyniosła 104,5 proc. wartości włożonego kapitału.

Joshua Freeman doprowadził fascynującą opowieść o fabrykach do współczesnych Chin i Wietnamu. Znalazł miejsce dla Nowej Huty, „Poematu dla dorosłych” Adama Ważyka, „Człowieka z marmuru” Andrzeja Wajdy, dla strajków sierpniowych, Lecha Wałęsy, Solidarności, stanu wojennego i w końcu – Okrągłego Stołu.

Autor zasługuje na dobre słowo, ponieważ w tłumie otaczających nas wieszczów-czarnowidzów, pozostał optymistą.

Autorstwo: Jan Cipiur

Źródło: ProKapitalizm.pl